

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
MONITOROWANIA WYKORZYSTANIA
FUNDUSZY UNII EUROPEJSKIEJ
W ZAKRESIE INFRASTRUKTURY
(NR 14)
z dnia 9 czerwca 2026 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury (nr 14)

9 czerwca 2026 r.

Podkomisja stała do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Grzegorza Pudy (PiS)**, przewodniczącego, i **Bartosza Zawiei (KO)**, zastępcy przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja na temat nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2028–2034 w obszarze rozwoju infrastruktury – wyzwania i priorytety.

W posiedzeniu udział wzięli: **Adrian Mazur** dyrektor Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Iga Zupok-Gierwatowska** zastępca dyrektora Departamentu Strategii Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej wraz ze współpracownikami, **Sylwia Cieślak-Wilk** zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, **Anna Mróz** dyrektor Departamentu Planowania i Projektów UE Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich oraz **Małgorzata Wójcicka** przedstawicielka Unii Miasteczek Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamila Seligowska** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw monitorowania wykorzystania funduszy Unii Europejskiej w zakresie infrastruktury Komisji Infrastruktury.

Witam serdecznie wszystkich przybyłych gości. Witam pana posła, który już dotarł. Reszta państwa posłów dociera z sali plenarnej.

Chciałem powiedzieć, że dzisiejszy temat jest pokłosiem wielu sytuacji, z którymi spotykamy się na sali plenarnej, dotyczących informacji, jeżeli chodzi o nową perspektywę finansową. W związku z tym chciałem bardzo serdecznie podziękować państwu za tak liczne przybycie.

Tematem dzisiejszego posiedzenia jest informacja na temat nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2028–2034 w obszarze rozwoju infrastruktury dotyczącej wyzwań i priorytetów. Przedstawia minister infrastruktury, minister funduszy i polityki regionalnej oraz dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Ich przedstawiciele bardzo serdecznie witam.

Myślę, że możemy przystąpić do realizacji naszego porządku dziennego. Nie wiem, kto z państwa chciałby pierwszy zabrać głos, ale podejrzewam... O, jest zgłoszenie, tak że bardzo proszę panią dyrektor o to, aby pokrótce przedstawiła przyszłą perspektywę finansową. Mam prośbę do każdego, kto będzie przemawiał, żeby przed każdym wystąpieniem udało się przedstawić do protokołu. Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora Departamentu Strategii Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Iga Zupok-Gierwatowska:

Dziękuję bardzo. Iga Zupok-Gierwatowska, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Jestem wicedyrektorem Departamentu Strategii. W tym właśnie departamencie odpowiadamy za to, jak będziemy ukierunkowywać fundusze unijne w ramach nowej perspektywy finansowej 2028–2034.

Przedstawię parę takich grubych informacji odnośnie do uwarunkowań perspektywy i finansów, a potem oczywiście oddam głos Ministerstwu Infrastruktury, które w większym zakresie będzie mogło wypowiedzieć się na temat różnych aspektów transportowych.

W nowym budżecie 2028–2034 Komisja Europejska ma 2 bln euro, z czego 865 mld euro będzie wspierało podstawowy dokument, jakim są plany partnerstwa krajowego i regionalnego w poszczególnych krajach dla poszczególnych krajów Unii Europejskiej. Te plany, jak pewnie już wielokrotnie państwo słyszeli, to jest novum, ponieważ do tej pory była umowa partnerstwa i programy operacyjne bądź realizujące, a teraz wszystko będzie w jednym dokumencie. Do tego dojdzie w dodatku wspólna polityka rolna, fundusze związane ze wspólną polityką rolną, azylem, migracją, rybołówstwem. Mamy więc różne fundusze zebrane w jednym dokumencie i rozdysponowane na różne obszary tematyczne. Do tego jeszcze są oczywiście instrumenty centralnie zarządzane. W kontekście transportu będziemy tutaj mieli CEF, Connecting Europe Facility. Na to jest prawie 81,5 mld euro na poziomie unijnym. Stopień wykorzystania tego przez Polskę będzie zależał od tego, jak dobrze będziemy mieli przygotowane projekty i jak dobrze uda nam się konkurować tymi projektami na rynku europejskim.

Planowana alokacja dla Polski to 123,3 mld euro. Jest to alokacja na wykorzystanie w ramach planu partnerstwa krajowego i regionalnego. Z tego zgodnie z rozporządzeniem przynajmniej 24,6 mld euro musi iść na wspólną politykę rolną, przynajmniej 193 mln euro na wspólną politykę rybacką, 47,2 mld euro na rzecz regionów słabiej rozwiniętych – poniżej 75% średniej unijnej PKB na mieszkańca – 8,8 mld euro na Społeczny Fundusz Klimatyczny, 1,9 mld euro na bezpieczeństwo, ochronę granic, migrację i azyl, 12,5 mld euro na działania społeczne i 53 mld euro na działania środowiskowo-klimatyczne. Oczywiście tych sum się nie dodaje, nie sumuje. Są to elementy, na które trzeba zwrócić uwagę przy programowaniu.

Jako Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej pracujemy nad przygotowaniem planu partnerstwa krajowego i regionalnego. W tym celu powołaliśmy zespół wspierający pracę. W zespole uczestniczą regiony, przedstawiciele organizacji zrzeszającej samorządy z Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, oczywiście przedstawiciele resortów i różnego typu organizacji społecznych i gospodarczych. Zespół jest bardzo duży. Zespół pracuje w grupach roboczych, żeby ułatwić transmisję różnych pomysłów i żeby na tej podstawie móc wypracować docelowy zakres planu partnerstwa dla Polski.

W zakresie transportu, bo właściwie o tym dzisiaj rozmawiamy, widzimy wsparcie związane – co zresztą mówią rozporządzenia unijne – z dokończeniem sieci podstawowej, bazowej i rozszerzonej TEN-T, również działania związane z transportem publicznym. One wpisują się w szerszy zakres dekarbonizacji, w tym dekarbonizacji transportu: koleje, transport szynowy, transport publiczny w miastach, stacje ładowania itd. Te wszystkie elementy mają wspierać rozwiązania dekarbonizacyjne.

Oczywiście jest jeszcze jeden ważny element całej narracji unijnej w kontekście wspierania środkami unijnymi różnych inwestycji, ten, który wynika z sytuacji geopolitycznej, tzn. bezpieczeństwo i obronność. Mówimy tutaj nie tylko o bezpieczeństwie chociażby w rozumieniu technologii podwójnego zastosowania, ale również o podwójnym zastosowaniu mobilności w zakresie transportu. Na to też będą przeznaczane środki finansowe. Oczywiście cyfryzacja w zakresie transportu i bezpieczeństwo na drogach to też są stałe elementy, które sprzyjają i bardzo często są elementem składowym wielu podstawowych inwestycji w zakresie transportu.

Teraz pracujemy w grupach roboczych. Chcielibyśmy, żeby w lipcu powstały założenia planu partnerstwa krajowego i regionalnego i zostały przekazane komitetowi europejskiemu i zaakceptowane przez komitet europejski, ale równolegle pracujemy nad docelowym dokumentem, projektem planu partnerstwa. Bardzo chcielibyśmy, żeby został on przekazany do Komisji Europejskiej do formalnych negocjacji w połowie przyszłego roku. Termin na przekazanie takiego dokumentu w rozporządzeniach to jest styczeń 2028 r., ale chcielibyśmy przekazać go w miarę szybko, bo wiemy, jak długo trwają rozmowy z KE, a ponieważ dokument ten dużo czerpie z rozwiązań... To jest taki miks rozwiązań polityki spójności, ale w kierunku „Krajowego planu odbudowy”, więc wiemy, że te negocjacje będą zajmowały dużo czasu. W związku z tym chcemy jak najszybciej zakończyć proces projektu po to, żeby potem już z KE uzgadniać szczegóły. Liczę jednak na to, że na wcześniejszych etapach, jak tylko będziemy gotowi do rozmów z KE na temat różnych technikaliów związanych z wyliczaniem środków finansowych, z rodzajem wskaźników itd., to... To wszystko przerabialiśmy w ramach KPO, w związku z czym myślę,

że podobny dialog roboczy będzie miał miejsce, zanim zacznie się dialog formalny, negocjacyjny. O tym KE już wspomina, ale jeszcze nie mamy zaakceptowanych rozporządzeń, w związku z czym ten dialog jeszcze nie następuje.

A propos rozporządzeń, prezydencja cypryjska, która jest do końca czerwca, chciałaby zakończyć proces uzgadniania podstawowych informacji dotyczących finansowania całej puli finansowej budżetu unijnego oraz podstawowy pakiet związany właśnie z przygotowaniem planu partnerstwa krajowego i regionalnego. Jesteśmy więc w burzliwym czasie, jest bardzo dużo informacji i bardzo dużo działań, które dzieją się u nas, w ministerstwie, i nie tylko. Na tym chciałabym skończyć. Jeżeli będą jakieś pytania do mnie bądź do kolegów, to oczywiście bardzo proszę.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Od razu, zanim przejdziemy do kolejnego wystąpienia, mam trzy pytania na szybko. Czy krótką prezentację, którą pani dyrektor nam przedstawiała, możemy otrzymać w formie mejlowej przez nasz sekretariat, jeżeli chodzi o dane? I tak wszystko pani przedstawiła, a będzie nam po prostu dużo łatwiej do protokołu...

Druga sprawa. Jak będzie wyglądała alokacja, jeżeli chodzi o dotacje i instrumenty dłużne? Nie usłyszałem, czy w ogóle będzie taki podział, czy nie będzie dotacji, czy będą dotacje, czy będą same instrumenty dłużne. Czy państwo już to wiecie?

Trzecia sprawa. Otóż w jakichś mediach związanych bezpośrednio z podziałem środków unijnych można odszukać takie informacje, że Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej czy instytucja podlegająca Ministerstwu Klimatu i Środowiska chciałaby w części przejąć kompetencje, powiedzmy, takiego Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Przepraszam, że akurat podaję tę nazwę, ale... W pewnej części chcieliby móc rozliczać środki finansowe dotyczące przede wszystkim elektromobilności, tramwajów czy środków bezpośrednio przekazywanych na te cele, które są związane z szeroko rozumianą elektromobilnością. To pytanie o to, kto będzie w ogóle decydował o tym, czy to dojdzie do skutku, czy nie dojdzie do skutku, czy są prowadzone rozmowy, czy te prace trwają w ministerstwie, czy może w Komisji Europejskiej. Kto to będzie uzgadniał? To jest dosyć istotne z perspektywy tego, jak te środki będą dzielone w tej perspektywie w przyszłości. Oczywiście dzisiaj mówimy głównie o transporcie, ale jednak w części podlega to bezpośrednio Ministerstwu Klimatu i Środowiska, a w części Ministerstwu Infrastruktury. To dosyć ciekawy temat, bo byłoby to zaburzenie tego, co przez wiele lat funkcjonowało w naszym kraju.

Jeżeli pani dyrektor może tak króciutko odpowiedzieć, to bardzo proszę. Później przejdziemy do dalszych przedstawicieli ministerstw. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Iga Zupok-Gierwatowska:

Dziękuję.

Tak, oczywiście mejlem prześlemy takie podstawowe informacje. Nie ma problemu.

Co do dotacji versus instrumenty dłużne – powiem tak. Nie mamy podziału i nie chcemy określać, jaki będzie podział między tym, co pójdzie dotacjami, co instrumentami zwrotnymi. To będzie zależało od rodzaju interwencji. Jak wypracujemy rodzaje interwencji, a nad tym obecnie pracujemy, wtedy będziemy patrzeć, jaki rodzaj finansowania byłby najbardziej adekwatny w związku z dotychczasowymi doświadczeniami, w związku z tym, jaką pulą środków dysponujemy, i co można zrobić efektywniej jakimi środkami.

Co do Centrum Unijnych Projektów Transportowych i Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, myślę, że najbardziej...

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Nie wiem, czy to akurat CUPT, po prostu jest pani dyrektor i chodziło mi o porównanie instytucji.

Zastępca dyrektora departamentu MFiPR Iga Zupok-Gierwatowska:

Nie znam odpowiedzi na to pytanie. Jakoś nie obilo mi się o uszy, że jest taki problem, tzn. że może on dotyczyć nowej perspektywy finansowej, więc tutaj o krótką informację poproszę Ministerstwo Infrastruktury.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Jeżeli możemy prosić pana dyrektora, to prosimy.

A ja witam serdecznie wszystkich posłów, którzy dotarli. Mogę stwierdzić kworum, więc stwierdzam kworum.

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Strategii Transportu Ministerstwa Infrastruktury Adrian Mazur:

Dzień dobry. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Adrian Mazur, dyrektor Departamentu Strategii w Ministerstwie Infrastruktury.

Co do ostatniego pytania, być może jest to połączenie wątków w oparciu o inwestycję w autobusy elektryczne w miastach, która rzeczywiście jest obecnie wdrażana w KPO przez NFOŚiGW. Być może to są jakieś elementy styczne, natomiast z punktu widzenia MI mamy jedną sprawdzoną, dobrze działającą instytucję, która odpowiada za wdrażanie programów unijnych w transporcie. Tą instytucją jest Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Bardzo zależy nam na tym, żeby tak było. Z naszego punktu widzenia chcemy, aby ta jednostka realizowała całość wsparcia i wdrożenia w zakresie infrastruktury transportu w nowej perspektywie.

Chyba nie trzeba przedstawiać CUPT. Ma doświadczenia, jeżeli chodzi właściwie o każdy instrument, od CEF przez KPO, różne mutacje CEF, od Solidarity Lanes przez mobilność wojskową, politykę spójności i jeszcze wiele innych. Chcemy korzystać z doświadczeń, które na pewno są zgromadzone w takiej instytucji. Na tym będzie nam bardzo zależało.

Oczywiście wiemy i doskonale zdajemy sobie sprawę, że sektor transportu i infrastruktury jest bardzo ciekawy i pewnie wielu chciałoby się zaangażować, ale na ten moment stanowisko naszego ministerstwa jest jasne. Chcemy, żeby wdrażanie projektów transportowych finansowanych ze środków unijnych znalazło się w rękach CUPT.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Ten głos bardzo mnie pocieszył, nie ukrywam. Jest natomiast pytanie o to, czy w ogóle była taka dyskusja albo czy to, o co pytałem, jest w tej chwili na tapecie, bo jeżeli taka dyskusja wywiązała się w mediach, pani dyrektor mówi, że nie słyszała, a pan dyrektor – jeszcze raz podkreślam: słusznie – zauważa, że jednak dobrze byłoby zachować podział, który był wcześniej i przez wiele lat funkcjonował, i chyba bardzo dobrze, bo Polska zawsze była stawiana jako wzór, jeżeli chodzi o te rozliczenia... Myślę, że CUPT nie trzeba przedstawiać. Chyba przedstawi się sam. Myślę, że skoro jest pani dyrektor, to można też trochę przybliżyć instytucję tym państwu posłom, którzy nie wiedzą, i naszym widzom. Rzeczywiście jest tak, że gdyby w ogóle myśleć o tym podziale, to niekoniecznie akurat w taki sposób. Nie wiem, przepraszam, to jest moje spostrzeżenie.

Może płynnie przejdziemy w takim razie do CUPT, jeżeli możemy. Jak już był tak wychwalany przez ministerstwo, to może sam też się pochwali. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych Sylwia Cieślak-Wilk:

Bardzo serdecznie dziękuję za te słowa, panie dyrektorze. To do dyrektora Adriana Mazura.

Rzeczywiście, jeżeli chodzi o programowanie i przygotowanie nowej perspektywy, kompetencje są po stronach resortów. CUPT na tę chwilę realizuje zadania wdrożeniowe. W programowaniu nie bierzemy więc udziału, natomiast skupiamy się na tym, co teraz najważniejsze, czyli wdrożeniu KPO i realizacji projektów z polityki spójności.

Korzystając z takiej możliwości, nawet planowałam powiedzieć kilka słów o CUPT w kontekście budowania systemu instytucjonalnego, nowego rozdania pod nową perspektywę. W tych okolicznościach chciałam tylko zaraportować, że tak, oczywiście jesteśmy przygotowani do wdrażania funduszy w sektorze transportu. Jak państwo wiecie, już niemalże od 20 lat wdrażamy fundusze w sektorze transportu. Zajmujemy się wszelakimi działaniami, od doradzania beneficjentom i dbania o przygotowanie projektów, poprzez ich oceny do podpisania umów, na końcu jest kontrola.

Przez te 20 lat zgromadziliśmy oczywiście ekspertów z wielu branż. Są dokapitalizowani, wyszkoleni, certyfikowani. Są to eksperci z zakresu środowiska, analiz finansowych, ekonomicznych, ale mamy również osoby, które planują transport, zajmują się zintegrowanym modelem ruchu, zajmują się tym, żeby wspierać Ministerstwo Infrastruktury w planach strategicznych. Oczywiście jesteśmy gotowi do realizacji zadań powierzonych przez MI, jeżeli chodzi o wdrażanie

środków unijnych, również innych. Chętnie będziemy służyć wsparciem regionom, ale to już pewnie na etapie tworzenia systemu instytucjonalnego.

W tych okolicznościach i po miłych słowach, jakie usłyszałam, chciałam tylko serdecznie podziękować i oczywiście zaraportować gotowość do dalszej wytężonej pracy na rzecz efektywnego wydatkowania środków unijnych.

Tak, panie ministrze, pozwoliłam sobie wyświetlić kilka słów o CUPT, zanim panowie przyszli. Jeżeli jest taka możliwość, to oczywiście ten slajd lub może nawet poszerzoną prezentację prześlę do sekretariatu podkomisji.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

To bardzo prosimy, jeżeli jest możliwość, o taką krótką informację na temat CUPT dla państwa posłów. Oczywiście prześlemy na wszystkie adresy mejlowe. Pani dyrektor niestety nas zostawia, no ale dobrze. Bardzo serdecznie dziękuję.

Szanowni państwo, czy w takim razie ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Pan dyrektor. Bardzo proszę, panie dyrektorze, jeszcze raz.

Dyrektor departamentu MI Adrian Mazur:

Panie ministrze, tylko tytułem uściślenia – nie brałem udziału w żadnych rozmowach odnośnie do relacji NFOŚiGW–CUPT w nowej perspektywie. Przedstawiam informacje w oparciu o swój stan wiedzy na chwilę obecną i stanowisko ministerstwa w tej sprawie. Jeżeli one gdzieś tam się toczą, to z całą pewnością toczą się poza departamentem, który reprezentuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Jeżeli jest to stanowisko ministerstwa, to myślę, że chyba wystarczy, przynajmniej na ten moment.

Dobrze. Czy w takim razie któryś z panów posłów chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, do pytań zgłosili się panowie posłowie. Proszę o zadanie pytania.

Poseł Dominik Jaśkowiec (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, mam kilka pytań. Wiem, że prace nad nową perspektywą są na wstępie, ale generalnie – także jako posła z Krakowa – interesuje mnie wiele kwestii związanych z planami finansowania inwestycji w przyszłej perspektywie.

Pierwsza kwestia dotyczy finansowania inwestycji drogowych. W przestrzeni pojawiają się takie informacje, że w przyszłej perspektywie finansowej nie będzie można finansować przebudowy, rozbudowy dróg, budowy ekspresówek, obwodnic. To jest pierwsze pytanie – jak to faktycznie wygląda? One mają też pewien pozytywny efekt klimatyczny, bo obniżają emisję. Taka jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia to transport szynowy. Jak wyglądają przymiarki do finansowania transportu szynowego w aglomeracjach miejskich? Głównie chodzi oczywiście o linie tramwajowe, ale też o kolej aglomeracyjną.

Trzecia kwestia. W ślad za deklaracją ministra Bukowca o wydzieleniu środków czy też pomyśle na wydzielenie środków finansowych do finansowania systemów metra w miastach chciałbym wiedzieć, na jakim to jest etapie, jak to wygląda. Kraków jest zainteresowany tym, żeby metro w Krakowie powstało i było finansowane z tej perspektywy, a nieprecyzyjne wystąpienia niektórych przedstawicieli rozmaitych ministerstw powodują tutaj pewnego rodzaju zawirowania, aczkolwiek deklaracja pana wicepremiera Kosiniaka-Kamysza i Ministerstwa Infrastruktury wydaje mi się tutaj najważniejsza, najistotniejsza. Czy w związku z tym będzie wydzielony fundusz dla miast do realizacji systemów metra? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę o kolejne pytanie.

Poseł Bartosz Zawieja (KO):

Mamy obawy, program operacyjny „Infrastruktura i środowisko”, który znamy od prawie 20 lat, jak rozumiem, będzie zastąpiony nowym planem partnerstwa krajowego i regionalnego. To właśnie to, co nadmienił kolega Dominik. Warto spojrzeć na kategorie proponowanych interwencji. Mam tu na myśli postulaty korporacji samorządowych, ale nie tylko. Doskonale

państwo wiedzą, że nie tylko sieć TEN-T... Jeżeli chodzi o aspekt kolejowy, w ponad jednej trzeciej połączeń krajowych linie kolejowe – a są województwa, gdzie jest to ponad 60% – nie są zelektryfikowane. Mamy problem z elektromobilnością dla każdego z tych przewoźników, gdyż każdy skład, pociąg czy zestaw trakcyjny jest średnio trzykrotnie droższy od obecnie eksploatowanych pojazdów spalinowych.

Czy są państwo w stanie w ciągu rozwoju nie tylko PKP Intercity czy przewoźników regionalnych wydzielić z tej puli środki na tabor, ale opisany tak, aby umożliwiał realizację zakupu przyszłych pojazdów, uwzględniając możliwości finansowe samorządów czy operatorów transportu nie tylko w metropoliach, ale również w średnich miastach czy w miastach powiatowych? Niedawno powstał trójmiejski, być może będą następne związki metropolitalne. Ogólnie rzecz biorąc, na tym etapie nie tylko przepustowość, ale i możliwość taborowa, logistyczna jest bardzo dużym utrudnieniem. Bez wątpienia z punktu widzenia rozwoju transportu publicznego jest to jakiś problem. Pytanie brzmi tak: czy będą jakieś dodatkowe środki, najprawdopodobniej na elektryczne zestawy trakcyjne? Przy tym należy pamiętać, że nie tylko zestawy, które jeżdżą, są wymagane, bo ok. 40% linii w ujęciu całego kraju nie jest zelektryfikowanych. Za możliwością zakupu tego typu pojazdów powinna pójść alokacja środków na elektryfikację linii. Z punktu widzenia mojego podwórka mam na myśli chociażby linię Poznań–Wągrowiec.

Jeżeli chodzi o to, co jeszcze być może jest potrzebne w terenie – mówiąc kolokwialnie – z każdą perspektywą unijną miasta na prawach powiatu miały, delikatnie mówiąc, coraz większą możliwość dostosowania środków. Oczywiście były środki na retencję, bioróżnorodność, ale de facto poza zakupem taboru środki – nawet na budowanie nowych tras tramwajowych, trolejbusowych – systematycznie malały. Czy jest jakakolwiek szansa, aby w dobie renesansu transportu publicznego na różnych szczeblach w całym kraju ewentualnie się zastanowić... Bo obawy, które do mnie docierają, ogólnie dotyczą tego, że to zapotrzebowanie jest tak wielkie, że operatorzy transportów miejskich, publicznych, metropolitalnych, regionalnych nie nadążają również w tej materii.

Trzeci aspekt to oczywiście KPO czy inne środki. Chciałbym zwrócić państwa uwagę na dwa nabory, które PKP PLK zrobiło na likwidację kolizji drogowo-kolejowych. Z tego co pamiętam, łącznie było tam ok. 900 mln. To była kropla w morzu potrzeb. Doskonale wiemy, ile osób ginie na tych przejazdach. Jest pytanie. Czy również pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego – być może elektromobilności – można opisać pewną paczkę projektów, ewentualnie wydzielić taką paczkę środków aby, ponieważ mamy tutaj bardzo duże zaniedbania, tego typu obiekty budowała nie tylko PKP PLK, ale również strona samorządowa? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo dziękuję za te pytania.

Pan minister Weber zgłasza się w drugiej turze. Jeżeli możemy prosić o odpowiedzi, to prosimy. Myślę, że Ministerstwo Infrastruktury w tej części, której dotyczyło ministerstwo.

Dyrektor departamentu MI Adrian Mazur:

Dobrze. Bardzo dziękuję za pytania. Jeżeli chodzi o kontynuację POIiŚ, kolega z ministerstwa funduszy uzupełni moją wypowiedź. Być może przedstawię ogólną koncepcję, którą wypracowujemy w ministerstwie. Po pierwsze, nie chcemy defaworyzować żadnej gałęzi transportu, jeżeli chodzi o nową perspektywę finansową. To jest stanowisko, które od dawna prezentujemy w naszym resorcie. Zależy nam na tym, żeby w wersji minimum utrzymać zakres wsparcia, który jest obecnie dostępny, z różnych źródeł finansowania, bo nowa perspektywa będzie diametralnie inna od tej, do której przywykliśmy. Tak jak powiedziała pani dyrektor, mamy tu pewnego rodzaju montaż rozwiązań z polityki spójności i rozwiązań wynikających z KPO, więc jeżeli...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Tylko 30 mld euro?

Dyrektor departamentu MI Adrian Mazur:

Panie ministrze, nie mówię o alokacji. Alokacja będzie ustalana dopiero na późniejszych etapach. Zobaczymy, jak to będzie wyglądać. Chodzi mi o sam zakres. Na razie wspólnie z MFiPR – bo to MFiPR koordynuje te prace – ustalamy i pracujemy nad ustanowieniem zakresu, który będzie możliwy do objęcia wsparciem ze środków unijnych, czyli nad określeniem może nie typów projektów, ale gałęzi, które chcielibyśmy uwzględnić. Decyzja o alokacji i podziale tych

kwot... Tak jak wcześniej powiedziała pani dyrektor, to za chwilę. Ona będzie ustalana pomiędzy ministerstwami na późniejszym etapie.

Wróć jeszcze do pierwotnego, poprzedniego wątku. Jedną rzeczą jest to, co jako ministerstwo prezentujemy i o co będziemy zabiegać, jeżeli chodzi o możliwie najszerszy zakres. Drugą rzeczą jest to, co zostanie w założeniach nowej perspektywy w wyniku negocjacji z KE. Mamy za sobą kilka procesów negocjacyjnych, poczynając od KPO czy założeń instrumentu CEF. Często jest tak, że pierwotne plany są modyfikowane w oparciu o wytyczne czy stanowisko, które dostajemy ze strony różnych służb Unii Europejskiej.

Odpowiadając już na poszczególne elementy, zwracam państwa uwagę, że w obecnie realizowanym KPO – było pytanie o tabor kolejowy – mamy 5,19 mld zł na tabor kolejowy, który jest podzielony zarówno dla przewoźnika narodowego, jakim jest PKP Intercity, jak i dla przewoźników regionalnych. Jeżeli więc okazałoby się, że w nowej perspektywie mamy niejako kontynuować założenia czy podejście i model, który został wypracowany w ramach KPO, to naturalną konsekwencją takiego podejścia jest to, że chcielibyśmy utrzymać tego typu wsparcie. Tutaj jednak robię zastrzeżenie. To wszystko będzie uzależnione od tego, co zostanie finalnie wynegocjowane z KE i jak będzie wyglądać alokacja transportowa.

Pierwsze pytanie pana posła też dotyczyło dróg i inwestycji drogowych. Zwróćcie państwo uwagę, że w KPO, które działało na zasadzie DNSH, czyli nieczynienia poważnych szkód środowiskowych, znalazły się inwestycje w obwodnicę i małe BRD realizujące podniesienie wskaźników w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zapewne to jest argumentacja, która zostanie wykorzystana w ramach nowej perspektywy, bo oczywiście widzimy poprawy wskaźników, widzimy ciągi tranzytowe. Zgadza się z tym, że realizacja tego typu inwestycji w perspektywie przyczynia się do poprawy wskaźników nie tylko społecznych, ale również środowiskowych, jeżeli przyjmiemy za założenie wyprowadzenie ciężkiego ruchu tranzytowego z centrów miast. To jest jeden element.

Być może argumentem, który będzie do wykorzystania, będzie kwestia mobilności wojskowej infrastruktury *dual-use*, bo bardzo chcielibyśmy, żeby projekty, które będą realizowały ten zakres, miały nieco poluzowane kryteria. To też jest... Płynnie przechodzę do pytania o tabor spalinowy, bo oczywiście w pełni zdajemy sobie sprawę, że w sytuacjach kryzysowych na dobrą sprawę tylko tabor spalinowy może prowadzić usługi przewozowe. Oczywiście nie chcielibyśmy, żeby doszło do sytuacji kryzysowych, ale tu będziemy uzależnieni od tego, jak finalnie skończą się negocjacje z KE, ponieważ w KPO – a można liczyć się z tym, że będzie dużo podobieństw, jeżeli chodzi o proces negocjacyjny – KE nie zgodziła się na tabor spalinowy.

Jeżeli więc chodzi o pociągi regionalne, kupujemy czy też dostarczane są już EZT. Jeżeli chodzi o Intercity, wiadomo, lokomotywy są lokomotywami zelektryfikowanymi, natomiast wagony są na tyle emisyjne w zależności od tego, co je ciągnie, czyli lokomotywa elektryczna, więc to jest trochę inna historia. Będziemy rozmawiać z KE. Zobaczymy, co będzie możliwe. Być może – przepraszam, że mówię „być może”, ale te negocjacje jeszcze się nie rozpoczęły – trzeba również nastawić się na uzasadnienie pod kątem mobilności wojskowej, i to nie tylko w planie partnerstwa krajowego i regionalnego, który będzie niejako kontynuacją polityki spójności, ale również, tak jak powiedziała pani dyrektor, dochodzi do tego CEF.

CEF będzie podzielony na dwie kieszenie, tak to nazwijmy kolokwialnie, czyli będziemy mieli mobilność wojskową i CEF cywilny, do którego przywykliśmy. Z mobilnością wojskową radzimy sobie całkiem nieźle. Jako państwo członkowskie otrzymaliśmy chyba 222,5 mln. Mam nadzieję, że jeżeli podam nieprawdziwą wartość, to państwo z MFiPR mnie skorygują, ale o ile pamięć mnie nie myli, tak jak powiedziała pani dyrektor Zupok, całość alokacji na CEF to jest ponad 80 mld euro, na CEF mobilność wojskowa plus CEF cywilny to jest 51 mld euro, z czego 17 mld euro to będzie mobilność wojskowa, infrastruktura podwójnego zastosowania. To też jest element, który będziemy chcieli wykorzystywać do tego, żeby realizować – mówię o zakresie – maksymalny możliwy zakres projektów, które będą do wdrożenia na poziomie krajowym, niezależnie od tego, o jakim instrumencie mówimy.

Nie wiem, czy jakieś pytanie pominąłem. A, było jeszcze pytanie o trolejbusy, o wsparcie kolei aglomeracyjnej. Oczywiście szeroko rozumiany publiczny transport zbiorowy to jest element, który – właściwie odkąd pamiętam – jest wspierany w ramach różnego rodzaju środków unijnych, więc trzeba liczyć się z tym, że tego typu wsparcie również powinno znaleźć się w ramach nowej perspektywy. Nas jako Ministerstwa Infrastruktury nie trzeba do tego przekonywać, bo,

jak powiedziałem, nie chcemy defaworyzować żadnej z gałęzi transportu i ten zakres, do którego wszyscy się przyzwyczailiśmy – w zależności od tego, jak wyjdą te negocjacje – chcielibyśmy w dalszym ciągu wspierać.

Nasza rola w ramach tego procesu, co chciałbym jasno zaznaczyć, jest rolą uczestnika ustaleń w procesie koordynowanym przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej. Mamy grupy robocze, o których była mowa, mamy dosyć wczesny etap, więc te prace się rozpoczynają i bierzemy w nich aktywny udział. Nie jesteśmy obecni chyba tylko w jednej grupie, gdzie nie ma naszego zakresu, a w pozostałych jesteśmy zaangażowani i przedstawiamy nasze stanowiska i spostrzeżenia.

Odnosnie do pytania o metro, które zadał pan poseł, tak jak przekazywali pan premier i panowie ministrowie – zdaje się, że były też odpowiedzi na różnego rodzaju wystąpienia, interpelacje – taki wniosek z naszej strony oczywiście został sformułowany. Jeżeli natomiast są jakieś bardziej szczegółowe pytania, to prześlemy odpowiedź pisemną w tym zakresie.

Poseł Dominik Jaśkowiec (KO):

Bardzo prosiłbym o pisemną odpowiedź, jak to wygląda odnośnie do finansowania metra. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli możemy, prosimy o odpowiedź na ręce sekretariatu i do wszystkich panów posłów. Jeżeli taka będzie, to oczywiście...

Do głosu zgłaszał się pan Marek Wójcik, ale zanim udzieli głosu panu przedstawicielowi Związku Miast Polskich, do głosu zgłosił się pan minister Weber. Bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

To może najpierw pan.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Tak? Dobrze, to proszę bardzo.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Dziękuję, panie przewodniczący. Marek Wójcik, Związek Miast Polskich.

Panie przewodniczący, państwo posłowie, szanowni państwo, po pierwsze, dziękuję za podejmowanie tego tematu. To kolejne spotkanie poświęcone ważnej dla nas kwestii wdrażania środków europejskich. Nie ukrywam, że mam wrażenie, że dzisiaj koncentrujemy się głównie na infrastrukturze drogowej, kolejowej, więc jest prośba o kolejne tego typu spotkania poświęcone chociażby infrastrukturze energetycznej czy infrastrukturze społecznej.

Wracając do kwestii, które dzisiaj nas tu skupiają, po pierwsze, chciałem zapytać – tu nie będę odkrywcy – jak wyobrażacie sobie państwo możliwość dofinansowania infrastruktury dróg lokalnych w tej perspektywie. Czy taka możliwość będzie istniała? Z oczywistych powodów, szanując państwa czas, nie będę rozwijał tego, że w tej kwestii mamy gigantyczne potrzeby.

Po drugie, jest pytanie, czy wśród beneficjentów projektów infrastrukturalnych przewidujecie państwo także związki, stowarzyszenia, porozumienia, klastry, wszystkie te formy współpracy, które będą wspierały efektywność wykorzystywania tych środków dzięki temu, że będą to projekty robione wspólnie. Z oczywistych powodów, chociażby demograficznych, jest to pewne wyzwanie. Pytanie, czy będziecie państwo dopuszczali tego typu rozwiązania.

Kolejna rzecz to prośba. To, co teraz powiem, to jest coś, o czym mówię, gdzie się tylko da. Otóż, jak pewnie większość państwa wie, samorządy terytorialne mają zmienioną ustawę o finansach publicznych w częściach dotyczących możliwości zadłużania się, ale tylko do 2029 r. Z wyprzedzeniem pozwalam sobie powiedzieć o tym teraz, bo projekty transportowe, o których za chwilę powiem, mają długą perspektywę w zakresie zarówno przygotowania, jak i realizacji. Chcielibyśmy wiedzieć, czy te elementy, ten indywidualny wskaźnik, który mówił o nieprzekraczaniu 100%, wyłączał pewne dochody, pewne przychody z kolei włączał... Nie chcę tego rozwijać. Było tam kilka punktowych zmian, ale te rozwiązania kończą się w 2029 r.

Chcę od razu też obalić pewien mit. Zobowiązania samorządów terytorialnych stanowią ok. 1,5% zobowiązań ogółem. W związku z tym poluzowanie tych wskaźników z całą pewnością nie przewróci nam sytuacji państwa, ale jest to dla nas bardzo ważne także z tego powodu, o którym już lekko zaznaczyłem. Otóż bardzo prosimy o jasną deklarację w stosunku do tego, o czym powiedział pan poseł: metra, trolejbusów, tramwajów, regionalnych linii kolejowych.

Prosimy o jasną informację, czy będziemy mogli liczyć na środki z tej perspektywy, bo faza przygotowania takiego projektu to trzy do pięciu lat. Staram się być optymistyczny, mówiąc „trzy do pięciu lat”. Drodzy państwo, jeżeli dowiemy się o tym w 2027 r., to gdzieś w latach 2030–2032 r. będziemy mogli wchodzić w fazę realizacji tych projektów. Stąd prośba o to, żeby możliwie jak najszybciej przesądzić tę sprawę w procesie negocjacji z Komisją Europejską, żebyśmy mogli mieć jasny sygnał, czy możemy zacząć wydawać pieniądze na wszystkie procedury, które wiążą się z przygotowaniem stosownej dokumentacji, zgód itd.

Są jeszcze dwie sprawy. Kolejna to jest kwestia, którą pan poseł przede mną już podniósł. Jeszcze raz chciałbym na nią zwrócić uwagę. Chodzi mianowicie o tabor, wszelaki tabor. Jeżeli mamy mówić o elektromobilności, to moim zdaniem w przypadku transportu autobusowego jesteśmy w tej chwili na poziomie jednej piątej zapotrzebowania. Różnie to się oceniało: między 7 tys. a 8 tys. w transporcie zbiorowym. Takich pojazdów mamy ok. 2 tys. Jest więc pytanie, czy będą pieniądze na wsparcie zakupu tego typu infrastruktury, taboru, także parkingów typu „parkuj i jedź”, kanałów technologicznych, ścieżek rowerowych. To wszystko wiąże się wprost z infrastrukturą. Mówię, bo wydaje mi się, że powinniśmy podejść do tego kompleksowo. Dlatego zwracam na to uwagę.

Z tym wiąże się jeszcze taka kwestia, że oczekiwania co do elektromobilności nie zbiegają się z finansowaniem. Mamy osiągać określone wskaźniki. Nie będziemy w stanie ich zrealizować, jeżeli nie będzie znaczącego wsparcia w zakupie chociażby infrastruktury, i to szeroko rozumianej. Nie chcę już wkraczać w wątki inne niż tabor, ale jest pytanie, czy będziemy mogli na to liczyć i czy będzie to intensywne wsparcie.

Ostatnia rzecz dotyczy pewnej kategorii jednostek samorządu terytorialnego, precyzyjnie: miast na prawach powiatu, w zakresie zarządzania i utrzymania, modernizacji infrastruktury dróg krajowych i wojewódzkich. To, z czym mamy do czynienia, poczynawszy od 2003 r., bo to wtedy pojawiła się nowa ustawa o dochodach... Wraz z tą ustawą wprowadzono zmiany prawa materialnego, które zobowiązały miasta na prawach powiatu do zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi na swoim terenie. Pojawiła się pewna rezerwa w ustawie o dochodach, ok. 300 mln zł na cały kraj. Niestety bardzo szybko okazało się, że z tej rezerwy mają korzystać nie tylko miasta na prawach powiatu, ale także województwa i powiaty. Następnie w nowej ustawie z 1 października 2024 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnej pojawiła się podobna rezerwa, ale tylko na 2025 r. – i koniec.

Drodzy państwo, jeździcie po Polsce i doskonale wiecie, jak wygląda sytuacja. Jak wjeżdżam w obszar miasta na prawach powiatu, jadąc drogą krajową czy wojewódzką, świat się zmienia i to nie dlatego, że nie dbamy o te drogi, nie chcemy itd. Po prostu koszty ich utrzymania – nie mówiąc już o rozbudowie i modernizacji tej infrastruktury – są gigantyczne, a wsparcie, patrząc dzisiaj realnie, to zero. Dzisiaj można powiedzieć, że praktycznie przejęliśmy zadanie w miastach na prawach powiatu z perspektywy: zero wsparcia. Po stronie samorządowej z rezerwy ustawy o dochodach przekazujemy na to część pieniędzy. Mówię o tym teraz, bo przy okazji kolejnej perspektywy będziemy prosili o to, aby znaleźć mechanizm, który będzie pozwalał nam na to, aby te drogi w miastach na prawach powiatu mogły mieć odpowiednią jakość i mogły być rozbudowane do standardu, który mamy do przysłowiowych opłotków tych miast. Z tym nieustająco się borykamy. To chociażby jeden przykład Chorzowa i słynnej estakady. Tak naprawdę rozebranie tej estakady – już nawet nie budowa nowej – to jedno przedsięwzięcie zabrałoby wszystkie środki, które były w tej rezerwie w 2025 r. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł, minister Weber, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo posłowie, szanowni państwo dyrektorzy, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, instytucji dzielących środki europejskie, mam pytanie związane z intencją, którą jakiś czas temu przedstawiła strona rządowa, a jest to intencja związana z przyszłą perspektywą i centralizacją podziału środków europejskich. Mówiło się o tym, że marszałkowie województw mają być wyłączeni z tego typu struktury. Teraz marszałkowie dysponują środkami, które dzielą na poziomie swojego województwa.

Na Podkarpaciu są to „Fundusze europejskie dla Podkarpacia”. Tak nazywa się ten program operacyjny.

Pytanie, czy rząd będzie siedł w tym – w mojej ocenie złym – kierunku centralizacji kolejnej perspektywy unijnej, tak aby ten podział środków opierał się o, mówiąc kolokwialnie, decyzje zapadające w Warszawie. Nie tylko marszałkowie, ale też samorządowcy i pozostali beneficjenci mają dużo uwag do takiego mechanizmu, do takiego sposobu, do takiego pomysłu. Pytanie, jaki jest stan gry na dzisiaj. Czy ta propozycja, ta inicjatywa ze strony rządu dalej jest aktualna?

Drugie pytanie, po części w duchu wystąpienia pana prezesa Wójcika, jest o drogi lokalne. Drogi lokalne w tej perspektywie były objęte wsparciem dwóch programów, właśnie programów będących w dyspozycji marszałków województw, a także programu „Polska Wschodnia”, z tym że chyba tylko drogi wojewódzkie mogły takie finansowanie uzyskać. Poziomy gminny i powiatowy były więc wykluczone, natomiast potrafiliśmy je zastąpić, panie prezesie, Rządowym Funduszem Rozwoju Dróg czy Rządowym Funduszem Polski Ład. Samorządowcy na poziomie gminnym i powiatowym wykorzystywali te instrumenty do tego, żeby radykalnie poprawiać jakość infrastruktury drogowej, samorządowcy, prezydenci miast na prawach powiatu również, chociaż tam z racji czterech kategorii potrzeb faktycznie jest zdecydowanie więcej niż w miastach czasami o podobnej wielkości, ale niezarządzających tego typu infrastrukturą. To drugie pytanie, związane z utrzymaniem finansowania inwestycji drogowych na poziomie samorządowym, na poziomie wojewódzkim, jest po części związane z tym pierwszym, bo jeżeli marszałek nie będzie miał możliwości finansowania, współfinansowania inwestycji polegających na modernizacji, przebudowie drogi, przebudowie nowego ciągu drogowego, drogi wojewódzkiej, bo nie będzie miał w ogóle środków, to takie inwestycje nie będą realizowane.

Mówiło się też o zakończeniu programu „Polska Wschodnia”, czyli wsparcia dla pięciu województw położonych na wschód od Wisły. To województwo podkarpackie, lubelskie, świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie. Pytanie, jakie są zamiary rządów, jeżeli chodzi o nową perspektywę i o ten program.

Kolejny wątek to wątek inwestycji transportowych. Rozumiem – to padło na jednym z posiedzeń Komisji Infrastruktury – że kwestia fazowania projektów wchodzi w grę, czyli te inwestycje, które z różnych przyczyn zostaną opóźnione, a miały być finansowane z tej perspektywy, będą mogły być dokończone przy wsparciu środków unijnych w kolejnej perspektywie. Takie jest ogólne założenie fazowania projektów. Pytanie, czy to założenie zostanie podtrzymane.

Kolejne pytanie jest bardziej szczegółowe. Czy są projekty kolejowe, które są tak mocno zaawansowane, żeby jednak tę perspektywę wykorzystać do samego końca? Podam to na przykładzie Rail Baltiki, czyli inwestycji, która poprzez brak wyłonienia wykonawcy przez wiele, wiele miesięcy opóźni się na tyle, że jest bardzo wysokie ryzyko niesfinansowania jej z tej perspektywy unijnej, a mówimy tutaj o 4 mld zł, jeżeli się nie mylę, czyli potężnej kwocie, która musi znaleźć jakiś inny zakres rzeczowy czy powinna znaleźć jakiś inny zakres rzeczowy, najlepiej w transporcie, do tego, żeby została wydatkowana.

Proszę też o informację, jak wygląda kwestia wydatkowania środków na transport w tej dziedzinie infrastruktury kolejowej. Czy są przewidziane projekty do fazowania? Jeżeli tak, to OK, natomiast czy są takie, których zaawansowanie jest na tyle mocne, że będzie można na nie przenieść, a później wykorzystać i rozliczyć środki z obecnej perspektywy unijnej?

Jeszcze jedno pytanie jest związane z inicjatywą budowy metra. Rozumiem, że to w odpowiedzi na piśmie. Czy są już wytypowane miasta, które miałyby wejść do tego programu? Co minister obecnego rządu – szczególnie z Polskiego Stronnictwa Ludowego – to inne podawane nazwy miast, które miałyby być objęte tym programem. Mówiło się o 10 miastach. W 10 największych nie ma na przykład Katowic, a myślę, że ze względu na aglomerację śląską to jest naturalny przyszły beneficjent tych środków, podawany też opinii publicznej. Czy w tej chwili wytypowane są – wstępnie oczywiście – miasta, które miałyby wejść do tego programu? Czy, jeżeli nie będzie finansowania zewnętrznego, rząd planuje przeznaczyć na to jakieś środki z budżetu państwa albo z innego funduszu, który jest funduszem naszym, rodzimym, polskim? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Dziękuję bardzo.

O odpowiedź proszę przedstawicieli Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, jak widzę. Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Paweł Szwajgier:

Dzień dobry państwu. Panie przewodniczący, szanowni państwo, Paweł Szwajgier, zastępca dyrektora Departamentu Programów Infrastrukturalnych. Niestety pani dyrektor z Departamentu Strategii musiała nas opuścić. Ta komórka generalnie koordynuje pracę nad przygotowaniem planu partnerstwa krajowego i regionalnego, więc postaram się razem z koleżankami, ewentualnie przy wsparciu pani naczelnik, przynajmniej na niektóre z państwa pytań odpowiedzieć.

Pan dyrektor Mazur wcześniej dosyć szczegółowo – za co dziękuję – odniósł się do poszczególnych kwestii tematycznych. Staralem się je wszystkie wynotować. Postaram się wrócić do pewnego poziomu ogólności i do tego etapu programowania i potwierdzić, w pewien sposób państwa uspokoić. Jeżeli chodzi o obszar infrastruktury transportowej, co do zasady zamierzamy kontynuować obszary, które pojawiały się w państwa pytaniach, tzn. zarówno budowę, przebudowę dróg, transport szynowy, metro, tabor. Te wszystkie kwestie pojawią się w propozycji, która – jak było wspomniane – bodajże w lipcu będzie przedstawiana komitetowi europejskiemu pod obrady.

Jeśli chodzi o pytanie o drogi lokalne, które się pojawiło, to muszę zaznaczyć, że nasz departament jest, historycznie patrząc, instytucją zarządzającą POIiŚ, programem operacyjnym „Infrastruktura i środowisko”, obecnie jego kontynuatorem: FEnIKS, więc mówimy tutaj o izetce, która jest odpowiedzialna za dużą infrastrukturę realizowaną na poziomie centralnym. Wiadomo, że drogi lokalne to jest temat regionalnych programów czy regionalnej gałęzi, jaką będzie w PPKR ten obszar. Trudno powiedzieć na ten moment, jaki będzie ten los, jeśli chodzi o możliwość finansowania dróg lokalnych, pakietowo mówiąc, nie posługując się terminologią ustawową. Wiemy, że chodzi o te wszystkie drogi na poziomie wojewódzkim, powiatowym czy gminnym. Będzie to przedmiotem negocjacji. Tego, jaki będzie wynik, sami pewnie jesteście ciekawi, chociaż to będzie obszar wdrażania powierzony marszałkom i koordynowany przez inny departament u nas w resorcie.

Płynnie przechodząc do tematu marszałków i pytania pana posła, powiem, że rola marszałków i tego regionalnego komponentu będzie nadal istotna, jeśli nie nawet trochę większa, jeśli chodzi o obszar finansowy. Strukturalnie natomiast trzeba mieć świadomość, że reforma funduszy unijnych polegająca na tym, że będzie jeden wielki blokowy program zwany w skrócie PPKR, powoduje, że nie będzie już programów, o których mówiła wcześniej pani dyrektor, do których jesteście przyzwyczajeni historycznie, czyli tematycznie z każdą osobną instytucją zarządzającą. W tej strukturze trzeba się będzie odnaleźć, natomiast rola marszałków na pewno tutaj nie zniknie i finansowy komponent tych regionów pozostanie nieuszczerplony.

Posel Rafał Weber (PiS):

Wejdę w słowo. Założenie jest więc takie, żeby marszałkowie otrzymali jakąś pulę środków finansowych do podziału w ramach swojego województwa?

Naczelnik wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Joanna Gajda-Sobieszczańska:

Niemniejszą niż obecnie.

Posel Rafał Weber (PiS):

Tak. Niemniejszą? Takie założenie jest. Dobrze.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Paweł Szwajgier:

Pani naczelnik może powiedzieć dwa słowa, jeśli chodzi o to pytanie.

Naczelnik wydziału w departamencie MFIPR Joanna Gajda-Sobieszczańska:

Tak. W założeniach jest to, że alokacja przekazana marszałkom do zarządzania ze swojego poziomu nie powinna być mniejsza niż w obecnej perspektywie, licząc procentowo, jeśli chodzi o alokację na politykę spójności.

Zastępca dyrektora departamentu MFIPR Paweł Szwajgier:

Dobrze. Jeszcze kontynuując, patrzę na tematy, które miałem wynotowane. Jeśli chodzi o kwestie długów samorządowych, wiadomo, że to nie jest pytanie ani do naszego resortu, ani do Ministerstwa Infrastruktury, niemniej jednak w dyskusjach w grupach roboczych,

w których przedstawiciele Ministerstwa Finansów będą uczestniczyć, ten temat pojawi się w sposób nieunikniony. Pewnie sami będziemy ten temat niejako poruszać, bo bardzo zależy nam na tym, żeby nie tylko wynegocjować dobre warunki, ale żeby później nasi docelowi beneficjenci mogli przystąpić do sprawnej realizacji inwestycji, projektów i po prostu mieli odpowiednie ku temu możliwości finansowania.

O parę słów w temacie miast na prawach powiatu prosiłbym raczej pana dyrektora. Trzeba tylko pamiętać o jednej rzeczy. Tu pojawiło się hasło „utrzymanie”. Wiadomo, że fundusze unijne nie mogą zostać przeznaczone na tzw. koszty operacyjne czy eksploatacyjne, tylko na samą budowę czy przebudowę infrastruktury, więc ten etap realizacji to jest ewentualnie kwestia, jaka pojawi się w negocjacjach.

O marszałkach mówiłem. Komponent „Polski Wschodniej” też jest przewidziany, tak jak mi tutaj koleżanka potwierdza. Temat kwestii fazowania w zasadzie nie pojawia się w dyskusjach. Jesteśmy dopiero – dopiero bądź aż – w 2026 r., więc ewentualnie... Nie wiem, czy Ministerstwo Infrastruktury, czy nawet CUPT mógłby powiedzieć, czy beneficjenci sygnalizują tego typu potrzebę już w tym momencie. Jak znam życie, ten temat pewnie się pojawi, natomiast nie wiem, czy pojawia się już w tym momencie.

Z mojej strony to tyle. Jeszcze koleżanka może powiedzieć dwa słowa o Rail Baltice.

Naczelnik wydziału w Departamencie Programów Infrastrukturalnych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej Anna Gmyrek:

Dzień dobry. Anna Gmyrek, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej.

Odnosząc się do niepokoju pana ministra, mogę tylko potwierdzić, bo to są doniesienia z ostatnich dni, że na szczęście oddalone... Potwierdzam, że przetarg na realizację modernizacji linii na odcinku Białystok–Ełk trwał bardzo długo. Wszyscy byliśmy bardzo zaniepokojeni. Na szczęście wszelkie odwołania zostały oddalone przez Krajową Izbę Odwoławczą i PKP PLK szykuje się do podpisania gigantycznego – jak wskazał pan minister – kontraktu z konsorcjum Track Tec. Stąd jest nadzieja na to, że to ruszy.

Jeszcze tylko wspomnę, że Rail Baltica jest flagowym projektem Komisji Europejskiej i mimo tego, że pojawiają się problemy, jest to projekt globalny o tak dużym znaczeniu politycznym – też w obecnej sytuacji geopolitycznej – że KE ma cierpliwość i jeśli czegoś nie jesteśmy w stanie w danym okresie zrealizować, to może nie jest to fazowane, bo w CEF nie ma fazowania projektów, ale projekt jest zamykany i jest szansa jego kontynuacji w postaci nowego wniosku, nowego projektu w kolejnej perspektywie. Stąd mamy nadzieję, że akurat ten projekt będzie realizowany.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję.

Do głosu zgłasza się jeszcze pani dyrektor CUPT, tak? Bardzo proszę, pani dyrektor Sylwia Cieślak-Wilk.

Zastępca dyrektora CUPT Sylwia Cieślak-Wilk:

Panie ministrze, uzupełniając, jeżeli chodzi o pytanie dotyczące realizacji projektów przez PKP PLK. Z głównych statystyk wynika, że w programie operacyjnym FEnIKS na transport kolejowy zostało przeznaczonych 22 mld zł – mówię tutaj o całej alokacji – z czego 20 mld zł zostało przeznaczonych dla PKP PLK. W tym momencie mamy zawartych piętnaście umów, co wyczerpuje 56% alokacji. Projekty z zawartymi umowami monitorujemy regularnie na spotkaniach w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej. Przy projektach z zawartymi umowami nie odnotowaliśmy na tyle dużych opóźnień, żeby była mowa o przekroczeniu perspektywy 2029 i 2030 r. W ocenie mamy cztery wnioski o dofinansowanie na przeszło 10 mld zł. Po zawarciu umów z beneficjentem tych czterech projektów będziemy mieli wykorzystane 100% alokacji.

Wśród zawartych umów, które mogę wymienić w tym momencie, są m.in. prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Warka–Radom, prace na linii kolejowej C-E 65 Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice (etap pierwszy, druga faza), Maksymilianowo–Kościerzyna, zabudowa systemu ERTMS, prace na linii kolejowej nr 7 i inne. To są pierwsze wybrane. Pozostałe projekty zostaną ocenione w tym roku. Umowy również planujemy zawrzeć w tym roku.

Mogę też potwierdzić to, co powiedział dyrektor Szwajgier. Zwykle wytyczne do zamykania projektów i mowa o etapowaniu i fazowaniu projektów – to odbywa się w ostatnim roku perspektywy. Tutaj prawdopodobnie będzie podobnie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Puda (PiS):

Sekundę, szanowni państwo. Muszę państwa przeprosić. Przekazuję prowadzenie zastępcy, panu posłowi Zawiei. Bardzo serdecznie państwu dziękuję. Niestety za trzy minuty muszę być w innym miejscu, ale bardzo dziękuję za obecność. Tematy związane ze środkami unijnymi będziemy kontynuować, a prowadzenie dzisiejszego posiedzenia podkomisji przekazuję mojemu szanownemu zastępcy. Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję i do zobaczenia.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję.

Proszę, pan Marek Wójcik.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Bardzo krótko. To, co państwo powiedzieliście przed chwilą, traktuję tak, że jeżeli nie podjęliście jakichś tematów, to znaczy, że je akceptujecie. To dotyczy kwestii współpracy, poszukania efektywności we wspieraniu beneficjentów tego typu, tej kwestii finansowej.

Chcę też wyjaśnić. Jak mówimy o drogach lokalnych, to nie mówimy o wojewódzkich. Chcę, żeby to bardzo wyraźnie zabrzmiało, bo mamy do czynienia z taką sytuacją, że w programach regionalnych pojawiają się środki na tzw. drogi lokalne, ale rozumiane szeroko: od gminy do województwa. Kończy się na wojewódzkich. W związku z tym bardzo wyraźnie podkreślam to, że zależy nam na drogach gminnych i powiatowych.

Co do miast na prawach powiatu, nie mam takich informacji jak państwo, jestem pokornym człowiekiem, ale wydaje mi się, że mamy jednak przed sobą już widoczną perspektywę nasycenia drogami typu autostrady, drogi ekspresowe etc. W związku z tym po to, żeby uniknąć złych praktyk z krajów Europy Zachodniej, gdzie ta infrastruktura rozbudowywana była na potęgę, a dzisiaj sprawia gigantyczne problemy, chcę zwrócić uwagę, że może warto jednak lekko przechylić teraz to wsparcie także w kierunku innych dróg. Tu wracam do miast na prawach powiatu. Miasta na prawach powiatu nie mają dostępu do funduszu drogowego, a Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ostatnich latach nie wykorzystuje tego funduszu na realizację swoich projektów.

W związku z tym nie bez powodu upominam się o to, aby jednak znaleźć w nowej perspektywie jakiś mechanizm wspierania miast na prawach powiatu w modernizacji dróg krajowych i autostrad. Oczywiście nie mówię o bieżącym utrzymaniu. To jasne, pan dyrektor słusznie mi to wytknął. Przyznaję, nie chodzi o bieżące utrzymanie.

Dziękuję także za informację dotyczącą metra, trolejbusów, autobusów, tramwajów. To dobra wiadomość. Pytanie – bo mieliśmy różne informacje dotyczące kosztów kwalifikowanych – czy wszystkie elementy, które wiążą się z przygotowaniem tego typu inwestycji, a więc wszystkie dokumenty, wykup nieruchomości etc., będą kosztem kwalifikowanym.

Mam może jeszcze jedno pytanie dotyczące programu obwodnicowego, bo on też bardzo nas interesuje. Chcielibyśmy wiedzieć, czy przewidujecie państwo jego rozbudowę o kolejne obwodnice. Większość tych projektów, które były w początkowej formie... Pierwsze 100 obwodnic na szczęście mamy już za sobą. Jest więc pytanie, czy przewidujecie państwo przegląd i być może rozbudowę tego programu poprzez finansowanie ze środków europejskich kolejnej perspektywy. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa odpowie? Przepraszam, jeszcze pan minister Rafał Weber. A potem poprosimy o serię odpowiedzi.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Najpierw mała polemika z panem prezesem Wójcikiem, jeżeli chodzi o finansowanie inwestycji drogowych na poziomie lokalnym. Powiedzmy, że to poziom gminny i powiatowy. Uważam, że przy środkach unijnych powinniśmy koncentrować się na sprawach fundamentalnych i najważniejszych, natomiast wnioski, które składają samorządy – myślę, że wszyscy to potwierdzimy – które są na różnego rodzaju inwestycje, ostatnio w obszarze kanalizacyjnym,

jeżeli chodzi o środki europejskie, są po prostu trudniejsze. Są trudniejsze. Tam są wskaźniki, tam cały element biurokracji jest dużo większy.

Dlatego uważam – mówię to z pełną odpowiedzialnością – że jeżeli chodzi o infrastrukturę drogową, dużo lepszymi narzędziami wsparcia są narzędzia stworzone na bazie środków polskich, funduszowych, czy jest to Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, chociaż tam też jest punktacja... Oczywiście fundusz miał w zamiarze realizowanie takich inwestycji, które są ambitniejsze, chociaż był też uzupełniany o komponenty remontowe, gdzie można było wykonać tylko same nakładki, albo o komponent ścieżek pieszko-rowerowych, albo o komponent doświetleń przejść dla pieszych na drogach gminnych i powiatowych, albo o komponent obwodnicowy dla wojewódzkich zarządców dróg, albo o komponent miejski, panie prezesie, gdzie 18 miast wojewódzkich mogło o takie środki aplikować.

Zasadnicze środki na drogi gminne i powiatowe, nabór co rok, ale też, przynajmniej w przeszłości, od 2023 r. wstecz... Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg był wielowątkowy i uważam, że ten trend powinien zostać utrzymany. Środki europejskie są tutaj dużo trudniejsze do aplikowania i później do rozliczenia. Te wskaźniki trzeba później raportować. Rozmawiam z samorządami. Myślę, że takie rozwiązanie przyjąłoby bardziej niż środki europejskie na poziomie dróg gminnych i powiatowych.

Wracam natomiast jeszcze do Rail Baltiki. Rozumiem, że CEF to jest inne narzędzie niż Fundusz Spójności, który jest rozliczany w inny sposób, ale jeżeli, nie daj Panie Boże, inwestycja ta nie zostałaby w całości zamknięta w tej perspektywie CEF – który to rok, pani dyrektor, ta perspektywa? – to rozumiem, że ona zostanie rozliczona w jakiejś części. Oczywiście będzie można złożyć wniosek na dokończenie, czyli na przedłużenie tego finansowania, ale wtedy nie złożymy wniosku na nic innego. Gdybyśmy zakończyli to w tej perspektywie, to składałbyśmy kolejny wniosek na inną inwestycję. Tak to rozumiem. Jeżeli natomiast nie zakończymy, to będziemy realizować jedną inwestycję tak jakby co najmniej z dwóch naborów. Proszę o informację, czy dobrze to oceniam, czy dobrze to odczytuję.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo.

Kto? Pani dyrektor?

Poseł Rafał Weber (PiS):

I jeszcze jeden temat, przepraszam.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Jeszcze jeden?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Na sam koniec pani dyrektor słusznie zauważyła, że Rail Baltica jest priorytetem komunikacyjnym Komisji Europejskiej. Myślę, że to się zgadza. Jest priorytetem nie mniejszym niż Via Carpatia. Tutaj z uporem maniaka będę powtarzał sprawę związaną z Via Carpatią, z realizacją tego projektu w pełnej formule. Mówię oczywiście o przekroju tej drogi, o standardzie, o pełnej wersji drogi ekspresowej. Zresztą Via Baltica jest już zbudowaną częścią Via Carpatii, bo S61 już jest, już funkcjonuje, ale to połączenie S61 z S19, S16, bo to jest ten korytarz Via Carpatii, powinno być dokończony w pełnej formule. Pani dyrektor, która wprowadzała do tej dyskusji, mówiła o infrastrukturze *dual-use*. Ta trasa szczególnie na tym odcinku wpisuje się jak nic w infrastrukturę *dual-use*, tak że jest to dodatkowy argument do tego, żeby w kolejnej perspektywie – bo w tej zapewne nie zdążymy – wykorzystać środki właśnie na dokończenie Via Carpatii tym brakującym odcinkiem S16 w pełnej formule drogi ekspresowej.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo.

Pani dyrektor, tak? Bardzo proszę.

Naczelnik wydziału w departamencie MFIPR Anna Gmyrek:

Naczelnik, ale dziękuję bardzo.

Tak, troska o Rail Balticę jest widoczna, tak jak powiedziałam, na szczęblu Unii Europejskiej. Powołana jest grupa robocza, *task force*, która na bieżąco monitoruje realizację wszystkich odcinków. Polska jest wskazywana jako kraj, który na tle innych partnerów – mam tutaj

na myśli kraje bałtyckie – radzi sobie bardzo dobrze. Niestety przy tak dużych inwestycjach infrastrukturalnych, przy tak ogromnych pieniądzach i na trudnym terenie – bo mamy też inne odcinki, które realizujemy w tej perspektywie, i tam też są pewne trudności związane na przykład z kolizją z inną infrastrukturą, z kolizją z Natura 2000 – tych bieżących problemów w realizacji tego globalnego projektu jest sporo.

Mój ton jest uspokajający tylko dlatego, że mamy pewność, że ten projekt będzie realizowany w kolejnej perspektywie i Komisja Europejska zapewniła taki mechanizm, że jest możliwość wykorzystywania na bieżąco środków niewykorzystywanych – jeśli nie w ramach danego projektu, to są ogłaszane kolejne nabory. Teraz na przykład już 18 czerwca ruszy kolejny tzw. nabór z oszczędności na wszystkich projektach CEF tej perspektywy, które wygenerowały takie oszczędności. Te oszczędności mogą być z różnych przyczyn: z niemożności realizacji w danym terminie zakresu czy też po prostu z korzystniejszej oferty w ramach przetargu.

Jeśli jednak chodzi o ten projekt, to jest to projekt obecnej perspektywy finansowej. Ma się zakończyć w 2029 r. Jest jeszcze możliwość jego ewentualnego przedłużania. Mamy taką zasadę, że projekty mogą być przedłużane minimum dwa lata i jeśli, tak jak powiedziałam, pewien odcinek nie zostanie zrealizowany, to będzie realizowany w kolejnej perspektywie. Nie ma zagrożenia dla naszej koperty narodowej. W tej perspektywie cała koperta narodowa dla Polski już została wykorzystana, a w kolejnej perspektywie nie będzie kopert narodowych, natomiast cały długi odcinek łączący Finlandię, Helsinki, z Berlinem jest wpisany w taki załącznik.

Państwo posłowie muszą mieć świadomość, że CEF w perspektywie 2028–2034 będzie wyglądał trochę inaczej. Będzie nacisk przede wszystkim na projekty transgraniczne. Rozporządzenie w załączniku będzie wskazywało priorytetowe odcinki. To jest nasz duży sukces negocjacyjny. Już zapewniliśmy, że będzie w to wchodziła nie tylko Rail Baltica, ale też będziemy ciągnęli Rail Balticę w kierunku Berlina, czyli przez Warszawę, Poznań. Jest tylko kwestia środków dla CEF i kwestia środków dla urzędników, bo muszę też wspomnieć – pan dyrektor prosił mnie, żebym to powiedziała – że niestety nie będzie pomocy technicznej. Problem w CEF...

Poseł Rafał Weber (PiS):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Naczelnik wydziału w departamencie MFiPR Anna Gmyrek:

W polityce spójności ma być redukcja, a w CEF...

Poseł Rafał Weber (PiS):

W KPO nie było?

Naczelnik wydziału w departamencie MFiPR Anna Gmyrek:

Nie. Tutaj będzie po prostu problem zapewnienia środków dla urzędników z budżetu państwa, jeśli nie da się tego przewalczyć dalej.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję.

Czy ktoś z państwa ma jeszcze... Pani dyrektor, proszę bardzo serdecznie.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Magdalena Fitak:

Dzień dobry.

Panie przewodniczący, odnosząc się do pytania pana przewodniczącego dotyczącego „Programu budowy 100 obwodnic” – program na lata 2020–2030 dobiega nam końca. Oczywiście nie wszystkie inwestycje udało się zrealizować w zakładanych harmonogramach i w zakładanych kosztach, więc podejmujemy działania, aby programy drogowe były kontynuowane. Czekamy na ostateczne wyniki GPR. Mamy już wyniki wstępne. Na tej podstawie będzie dokonana aktualizacja programów drogowych.

Płynnie przechodzę do dróg na północ od Białegostoku, panie pośle. Aktualizacja będzie obejmowała zakres S8, S16...

Poseł Rafał Weber (PiS):

S?

Zastępca dyrektora departamentu MI Magdalena Fitak:

Tak, usunięcie z programu tych dwóch dróg i dostosowanie parametrów technicznych do realnych potrzeb. Już teraz, po wstępnych wynikach GPR i po wynikach z automatycznych stacji pomiaru, wiemy, że ruch przeniósł się na Via Balticę i spadek w ciągu drogi nr 8 to 42 do 52%. W związku z powyższym chcemy urealnić projekty i nie budować dróg o parametrach znacznie zawyżonych.

Jeżeli chodzi o wykorzystanie Krajowego Funduszu Drogowego, szczegóły na pewno przekaże pani dyrektor, ale to nie jest tak, że GDDKiA nie wykorzystuje tych środków. Tutaj musimy zaprotestować.

Dyrektor Departamentu Planowania i Projektów UE Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Anna Mróz:

Tak.

Zastępca dyrektora departamentu MI Magdalena Fitak:

Poproszę panią dyrektor o szczegóły.

Dyrektor departamentu GDDKiA Anna Mróz:

Dzień dobry, szanowni państwo.

Niestety pan już wyszedł. Absolutnie nie mogę zgodzić się z tym stanowiskiem, że GDDKiA nie wykorzystuje środków. W latach 2020–2025 wydajemy ponad 16 mld zł rocznie na działania inwestycyjne zarówno z Krajowego Funduszu Drogowego, jak i ze środków budżetu państwa. Roczny poziom wykorzystania środków jest dostosowywany do stanu zaawansowania poszczególnych inwestycji ujętych w programach drogowych, ale przede wszystkim do stanu zaawansowania procesu przygotowawczego, który tak naprawdę determinuje termin rozpoczęcia realizacji inwestycji, a następnie okres jego wydatkowania. Ten przedłużający się proces przygotowawczy – wynikający m.in. z procesu uzyskiwania decyzji administracyjnych – ma bezpośredni wpływ na to, co powiedziała przed chwilą pani dyrektor Magdalena, i wskazuje na to, że część inwestycji będzie musiała być kontynuowana w nowych programach drogowych.

Pan minister Weber wspomniał też o tym, że środki unijne są trudne do wykorzystania. Mając taką możliwość, chciałam tylko dodać, że GDDKiA jest jednym z największych beneficjentów środków unijnych. Akurat w naszym przypadku proces wykorzystywania tych środków przebiega bardzo sprawnie. Poprzednia perspektywa to jest ponad 43 mld zł. W obecnej perspektywie w roku bieżącym i w roku poprzednim rozliczamy średnio ok. 5 mld zł. Odnosząc się więc do wypowiedzi moich poprzedników, mogę jedynie dodać, że jesteśmy zawsze zvarci i gotowi i każde środki unijne w każdej formie chętnie przyjmujemy i skutecznie rozliczamy, tak jak to miało miejsce dotychczas.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Dziękuję bardzo.

Pan poseł Rafał Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Jednym zdaniem. Myślę, że powiedziałem coś podobnego, jeżeli chodzi o ton wypowiedzi, że to jest trudność dla samorządów, dla prawie 3 tys. samorządów. Jeżeli samorządowcy mają do wyboru fundusz polski, nieobwarowany wskaźnikami i całą masą papierów, które są potrzebne do tego, żeby złożyć wniosek, później rozliczyć, później jeszcze pilnować pięcioletniego okresu trwałości projektu, to jest im po prostu łatwiej. Dlatego te środki europejskie powinny być przeznaczone dla dużych beneficjentów, takich jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy PKP PLK, którzy mają doświadczenie w realizacji takich projektów. Oczywiście wyjątki też powinny być, bo kanalizacje nie buduje się z punktu widzenia centralnego. Za kanalizację, za inwestycje wodno-kanalizacyjne odpowiedzialne są samorządy, nikt samorządów w tej tematyce nie zastąpi, ale generalnie myślę, że im łatwiej, tym lepiej dla samorządów, jeżeli chodzi o środki zewnętrzne – tak ogólnie je nazywając – które pozyskują. Bardzo dziękuję za informacje, które państwo przedstawili. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Jestem pod wrażeniem kwot, które wydaje GDDKiA. Wiem, że bez wątpienia są państwo chłonna studnią, która wyssie wszystkie możliwe środki, ale jeżeli mógłbym mieć taką prośbę:

Wielkopolska, S11, jednym słowem od Okonka po Kępno, 360 km... Wiem, że tam jest trochę zmartwień. Jeżeli mógłbym prosić, abyście w swojej fachowości, pewnie i tak wśród nadmiaru obowiązków, które panie mają, ewentualnie postarali się państwo troszkę bardziej monitorować ten proces, zwłaszcza środowiskowy... Wiem, że on jest bardzo trudny w tych poszczególnych częściach.

Za całokształt udzielonych informacji państwu dziękuję. Czy mają państwo jeszcze jakieś ewentualne dopowiedzenia, uwagi, sentencje? Pani dyrektor, bardzo serdecznie proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Magdalena Fitak:

S11, jak spotykamy się prawie co dwa miesiące na zespole, monitorujemy. Naprawdę staramy się, aby ta inwestycja, tak istotna dla województwa, ale także dla sieci dróg krajowych, w skali kraju... Staramy się i monitorujemy.

Przewodniczący poseł Bartosz Zawieja (KO):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, czy mają państwo jeszcze jakieś uwagi? Wszystkim zaproszonym gościom bardzo serdecznie dziękuję za to bardzo ciekawe południe, tak można powiedzieć. Państwu poślom dziękuję za przybycie.

Zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo.