

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI OBRONY NARODOWEJ**
(NR 95)
z dnia 14 maja 2026 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Obrony Narodowej (nr 95)

14 maja 2026 r.

Komisja Obrony Narodowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Andrzeja Grzyba (PSL-TD)**, przewodniczącego Komisji, oraz **Pawła Suskiego (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

- „rozpatrzenie i przyjęcie Dezyderatu Komisji Obrony Narodowej skierowanego do Prezesa Rady Ministrów w sprawie pozostawienia w Rządowym Programie Dróg Krajowych dróg ekspresowych S16 odcinek Białystok – Ełk i S8 odcinek Białystok – Suwałki”.

W posiedzeniu udział wzięli: gen. dyw. **Adam Rzeczkowski** dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi i Służb Mundurowych w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego, **Magdalena Fitak-Grzybowska** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Tomasz Kwieciński** radca dyrektora generalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz płk **Piotr Szeffler** szef Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk w Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Strzępek**, **Jacek Zientarski** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Paweł Suski (KO)**:

Dzień dobry. Witam państwa. Otwieram 95. posiedzenie Komisji Obrony Narodowej.

Na dzisiejsze posiedzenie zaproszenie przyjęli następujący goście. Bardzo serdecznie witam generała dywizji Adama Rzeczkowskiego, dyrektora Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi i Służb Mundurowych Biura Bezpieczeństwa Narodowego. Witam panią Magdalенę Fitak-Grzybowską, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury. Pani dyrektor posiada upoważnienie do reprezentowania resortu. Witam serdecznie pana Michała Perlińskiego, naczelnika wydziału w Departamencie Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury. Witam pana Tomasza Kwiecińskiego, radcę dyrektora generalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witam serdecznie pana pułkownika Piotra Szefflera, szefa Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk w Centrum Koordynacji Ruchu i Wojsk Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych.

Szanowne posłanki, szanowni posłowie, posiedzenie zostało zwołane na wniosek grupy posłów przekazany 27 marca 2026 r. do Komisji Obrony Narodowej. Porządek dzienny obejmuje rozpatrzenie i przyjęcie dezyderatu Komisji Obrony Narodowej skierowanego do prezesa Rady Ministrów w sprawie pozostawienia w rządowym programie dróg krajowych dróg ekspresowych S16 na odcinku Białystok-Ełk i S8 na odcinku Białystok-Suwałki. W tym momencie proszę pana posła Rafała Webera o przedstawienie uzasadnienia wniosku. Następnie poproszę o odniesienie się przedstawiciela Ministerstwa Infrastruktury i przeprowadzimy debatę. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł **Rafał Weber (PiS)**:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, od lutego 2022 r. kwestie inwestycji infrastrukturalnych w Polsce wschodniej – północno-wschodniej i południowo-wschodniej – powinny nabrać dodatkowego wymiaru, dodatkowego elementu. Oczywiście, tym elementem jest sprawa bezpieczeństwa rozumianego w kontekście przemieszczania wojsk, ale też w kontekście dodatkowych barier, które infrastruktura drogowa czy kolejowa może zapewniać. Szanowni państwo, w tym kontekście należy patrzeć na 2 inwestycje, które zostały zaplanowane do wykonania w województwie podlaskim. Obie inwestycje znajdują się w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r., z perspektywą do 2033 roku. Obie posiadają budżetowanie, czyli pełne finansowanie, żeby je wykonać. Czyli nie ma żadnych

przeszkód administracyjnych, ani żadnych przeszkód finansowych, żeby te inwestycje wykonać. Powtarzam jeszcze raz, że to jest droga ekspresowa S16 na odcinku Białystok-Ełk, a także droga ekspresowa S8 na odcinku Białystok-Suwałki.

Z takiego założenia wychodził nasz rząd – rząd Prawa i Sprawiedliwości. Droga ekspresowa S16 jest częścią międzynarodowego szlaku komunikacyjnego Via Carpatia, a także szlaku, który jest wpisany do transgranicznej sieci transportowej TEN-T. Samo przez się powinno być zrozumiałe, że na całej długości powinna zostać zbudowana w standardzie drogi klasy S. Natomiast, obecny rząd kilkanaście miesięcy temu zakomunikował, że ma zamiar wycofać obie inwestycje z rządowego programu budowy dróg krajowych i nie realizować ani jednej drogi ekspresowej, czyli nie będzie realizować drogi S16 między Białymstokiem a Ełkiem i drogi S8 między Białymstokiem a Suwałkami. Ministerstwo Infrastruktury powołuje się na dwa argumenty. Jednym argumentem jest to, że Komisja Europejska nie pozwala na budowę 2 dróg szybkiego ruchu w tak bliskiej od siebie odległości w tak wrażliwym środowiskowo terenie.

Ale, skoro Komisja Europejska nie pozwala na budowę 2 dróg, to znaczy, że pozwala na budowę jednej drogi. To dlaczego ministerstwo wycofuje się z obu? Tutaj jest znak zapytania. Drugi argument to jest małe natężenie ruchu, szczególnie na odcinku drogi krajowej, który ma zostać zastąpiony drogą S16. Porównałem natężenie z głównego pomiaru ruchu w 2021 r. Na odcinku między Białymstokiem a Ełkiem na drodze krajowej – bodajże nr 65 – najniższe natężenie wynosi około 5500 pojazdów na dobę. Natomiast np. na odcinku S19 w województwie podkarpackim, tym przygranicznym, gdzie budowana trasa jest w standardzie drogi ekspresowej, wynosi ono ok. 3000. Czyli tam, gdzie jest niższe natężenie, jest droga w standardzie drogi ekspresowej i jest ok. Natomiast tam, gdzie jest wyższe, ministerstwo mówi, że i tak jest za niskie. Dlatego nie widzi sensu budowania tam drogi szybkiego ruchu. Ale, szanowni państwo, zostawmy te argumenty. Oczywiście, ja się z nimi nie zgadzam, natomiast zostawię je na boku, ponieważ uważam, że wiodącym, kluczowym i przesądzającym o potrzebie budowy tej infrastruktury argumentem jest właśnie kwestia dual use.

To jest kwestia obronności, kwestia przemieszczania się wojsk, kwestia znaczenia tych dwóch tras z punktu widzenia mobilności wojskowej wojsk polskich, ale także wojsk sojuszniczych. Na jednym z posiedzeń Komisji Obrony Narodowej, na którym dyskutowaliśmy na tematy infrastrukturalne właśnie w kontekście obronności, przedstawiciele Ministerstwa Obrony Narodowej potwierdzili, że są zainteresowani i wręcz oczekują budowy tych 2 dróg w standardzie klasy S. To wyraźnie wybrzmiało z ust wiceministra Wziątka. To jest fakt. To jest prawda, bo kiedy jeszcze odpowiadałem za tę sferę, rozmawialiśmy z przedstawicielami Ministerstwa Obrony Narodowej na ten temat, uwzględniając pewne szczegóły odnośnie do parametrów i samej kwestii obudowania tych tras dodatkowymi elementami obronnymi. I tutaj na razie kropka. Tak że to jest prawda. To jest fakt. Takie założenie przyświeca polskiemu wojsku.

Zresztą w podobnym tonie wypowiedział się pan generał Rzeczkowski jako przedstawiciel prezydenta z Biura Bezpieczeństwa Narodowego dostrzegając militarne, wojskowe i obronne argumenty przemawiające za tymi dwiema inwestycjami. Dlatego, szanowni państwo, wyszliśmy z inicjatywą dezyderatu, aby na bazie tej dyskusji, która już się odbyła, przyjąć ten dezyderat i pokazać, że sejmowa Komisja Obrony Narodowej dostrzegając to uzasadnienie, wnosi o to, aby rząd – bo program budowy dróg krajowych przyjmowany jest uchwałą rządu – nie wycofywał się z koncepcji budowy obu dróg. Skoro polskie wojsko te argumenty przedstawia, skoro Biuro Bezpieczeństwa Narodowego również je dostrzega, a dyskusja, która toczyła się tutaj, na sali sejmowej wśród posłów, też była zgodna – bo w mojej ocenie była zgodna – to dlaczego nie pokazać, że wspieramy obie inwestycje? Ten argument będzie bardzo ważny dla rządu, ale w mojej ocenie będzie też koronny w dyskusjach z Komisją Europejską, która faktycznie nieprzychylnym okiem patrzy na obie inwestycje. Możemy powiedzieć, że robimy swoje. Ale możemy powiedzieć, że robimy swoje i mamy nowe argumenty.

Mamy argumenty, które pojawiły się od lutego 2022 r. i chyba nikt z tymi kwestiami nie dyskutuje. Nikt nie dyskutuje z tym, że w tych wrażliwych punktach należy budować infrastrukturę tak, aby wojska polskie i wojska sojusznicze mogły w przyszłości z niej korzystać. Tak, że to jest, drodzy państwo coś, co jest – można powiedzieć – atutem. Coś, co może być asem w rękawie Ministerstwa Infrastruktury i polskiego rządu w jakichkolwiek dyskusjach z Komisją Europejską uzasadniających budowę obu dróg szybkiego ruchu. Powtarzam. Środki finansowe są zapewnione w ramach programu budowy dróg krajowych. Nie ma żadnych przeszkód, aby te inwestycje realizować. W tym tonie, w tym duchu napisany jest dezyderat.

Mam nadzieję, że każdy z państwa parlamentarzystów z tym materiałem się zapoznał i proszę o to, żeby dezyderat przyjąć. Proszę o to, żeby – co powiedziałem – dać argumenty Ministerstwu Infrastruktury w tym, aby powalczyło o to, żeby obie drogi pozostały w programie i – oczywiście – w przyszłości zostały zrealizowane.

Kolejna rzecz, szanowni państwo. Mówiłem o sprawach finansowych. W poprzedniej kadencji przygotowaliśmy też specustawę, która pozwala na realizację tego typu projektów w sposób dużo szybszy niż standardowy. Ustawę, która wyłącza stosowanie dyrektyw europejskich w sytuacji, kiedy Ministerstwo Obrony Narodowej wskazuje jakąś infrastrukturę jako kluczową – krytyczną czy strategiczną z punktu widzenia bezpieczeństwa polskiego państwa. Można z tych przepisów skorzystać, żeby obie drogi zrealizować. To jest, szanowni państwo, kolejna kwestia, która powinna ułatwić pracę nad realizacją obu celów inwestycyjnych. Szanowni państwo, proszę Wysoką Komisję, aby ten dezyderat został przyjęty. Oczywiście, pewnie będzie o tym dyskusja. Proszę, aby sejmowa Komisja Obrony Narodowej wyraziła pozytywną opinię o budowie obu dróg szybkiego ruchu w województwie podlaskim. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Suski (KO):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Teraz bardzo proszę panią Magdalenę Fitak-Grzybowską o stanowisko w imieniu ministra infrastruktury.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury Magdalena Fitak-Grzybowska:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Witam państwa. Odnosząc się do wypowiedzi pana ministra, chciałabym zacząć od kwestii podstawowej. W 2022 r. do programu budowy dróg, który podlegał strategicznej ocenie, wpisana została droga S16, a w 2023 r. do tego programu – bez strategicznej oceny – została dodana droga S8, z naruszeniem przepisów unijnych. Czyli realizacja obu tych dróg nie jest możliwa, ponieważ z założenia narusza przepisy unijne. Bez strategicznej oceny droga nie może być ujęta w programie. Zaczniemy od początku. Jeżeli chodzi o parametry drogi i wymogi co do parametrów, które oczekiwane są przez stronę wojskową, pozwolę sobie oddać później głos przedstawicielom Ministerstwa Obrony Narodowej. Kwestia specustawy. Poruszyliśmy ją już na poprzednim posiedzeniu. Ta ustawa pozwala na wyłączenie stosowania dyrektyw, ale wyłącznie dla projektów stricte wojskowych, a nie dual use. Nie ma takich przepisów, które pozwoliłyby nam nie stosować dyrektyw w przypadku budowy dróg o podwójnym zastosowaniu.

Ministerstwo nie neguje potrzeby poprawy standardu i poprawy bezpieczeństwa na drogach na północ od Białegostoku. Ale musimy też realnie patrzeć na realizowane inwestycje pod kątem zapotrzebowania. Jak wspomnieliśmy, generalny pomiar ruchu, którego wyniki na drogach krajowych już mamy dostępne, potwierdzał to, o czym mówiliśmy od jakiegoś czasu, że natężenie ruchu na północ od Białegostoku nie uzasadnia realizacji drogi, a tym bardziej dwóch dróg o tak wysokich parametrach. Co do szczegółów GPR, poproszę może o wypowiedź pana dyrektora Tomasza Kwiecińskiego z generalnej dyrekcji.

Przewodniczący poseł Paweł Suski (KO):

Tak jest. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Radca dyrektora generalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Tomasz Kwieciński:

Dobrze. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak powiedziała pani dyrektor, generalny pomiar ruchu potwierdził to, co generalna dyrekcja wskazywała już wcześniej. To, że po wybudowaniu i oddaniu do ruchu całego ciągu drogi ekspresowej S61 znaczna część, a właściwie cały ruch tranzytowy na linii zachód, zachodnia część Polski – Europa w kierunku północno-wschodnim, na Litwę i do dalszych krajów nadbałtyckich, przeniósł się na drogę ekspresową S61, jednocześnie w znaczący sposób zdejmując ten ruch z istniejącej drogi krajowej nr 8. Mam przed sobą wyniki GPR. Średnio ruch na drodze krajowej nr 8 spadł o ok. 50%. Jest to ruch rzędu – jak pan minister Weber wskazywał – 5–6 tys. pojazdów na dobę na drodze krajowej nr 65. Ten ruch też spadł o ok. 15% w stosunku do poprzedniego pomiaru ruchu w latach 2020–2021. Przy czym musimy pamiętać, że poprzedni pomiar był robiony w okresie pandemicznym. Jeżeli nawet od tego ruchu, który z założenia był trochę mniejszy, jeszcze mamy spadki, to nasze wszystkie założenia i prognozy potwierdzają to, że na dzień dzisiejszy nie ma tam takiej potrzeby ruchowej, aby wybudować 2 drogi ekspresowe.

Oczywiście, istotne jest to, co powiedziała pani dyrektor, czyli poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na istniejącej sieci. Zgodnie z założeniami i ustaleniami z Ministerstwem Infrastruktury planujemy budowę drogi w przekroju 2x2 na osi istniejącej drogi krajowej nr 8. Tak, aby bezpieczeństwo ruchu drogowego było zapewnione poprzez wszystkie rozwiązania bezkolizyjne, a ta droga miała też odpowiedni poziom przepustowości. Jeśli chodzi o drogę krajową nr 65, to tu – oczywiście – bardziej potrzebne są działania punktowe związane z budową obwodnic w pojedynczych miejscowościach, aby ten ruch był jak najbardziej sprawny i bezpieczny. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Suski (KO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby... Myślę o panu pułkowniku, może w tej kategorii... Przede wszystkim, jeśli chodzi o strategiczny aspekt dróg na tych odcinkach. Czy mógłby pan powiedzieć kilka słów o tym, jak z racji przemieszczania i logistyki widzi to pan jako szef Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk w Centrum Koordynacji Ruchu? Bardzo proszę.

Szef Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk w Centrum Koordynacji Ruchu Wojsk Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych płk Piotr Szefler:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, w zakresie przemieszczania wojsk posługujemy się drogami znaczenia obronnego. Drogi znaczenia obronnego ujęte są w zarządzeniu ministra infrastruktury, w którym określony jest dokładny przebieg dróg. Po tych drogach przemieszczają się wojska własne i wojska sojusznicze, zgodnie z planami przemieszczeń, które zostały skoordynowane i uzgodnione na poziomie narodowym i międzynarodowym. W zarządzeniu mamy do czynienia z tzw. centralnymi drogami samochodowymi oraz uzupełniającymi drogami samochodowymi. Zarządzenie jest niejawne. W zakresie budowy dróg znaczenia obronnego obowiązuje zarządzenie nr 29 ministra infrastruktury w sprawie wdrażania wymagań techniczno-obronnych dotyczących dróg znaczenia obronnego. Przeczytam tylko jeden parametr. Otóż chcę powiedzieć, że parametry drogi, jeżeli chodzi o klasę...

W podstawowej sieci dróg na potrzeby obronne, bez względu na to, czy jest to droga klasy A, S, GP czy G, potrzebny jest ten sam parametr. Z punktu widzenia wojskowego nie jest istotna klasa. Istotne są parametry techniczne dróg. Tak, abyśmy w krótkim czasie mogli przemieszczać się w wyznaczonych korytarzach. Stąd chciałem podkreślić, że dla sił zbrojnych istotne są parametry techniczne dróg, po których się przemieszczamy, żebyśmy mogli zachować swobodę przemieszczenia i aby to przemieszczenie było sprawne. Nie jest istotna klasa drogi. Zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, jak przed chwilą powiedziałem, również klasa G to jest szerokość pasa ruchu na odcinku prostym 3,5 m. Klasa ZLD to również 3,5 m. Podkreślam raz jeszcze, że wojsku potrzebne są parametry drogi, po których będziemy mogli się sprawnie przemieszczać tak, aby nie było wąskich gardeł. Aby przemieszczanie było sprawne i efektywne. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Teraz otwieram debatę. Proszę bardzo. Kto z państwa? Pan poseł chciałby się zgłosić? Widzę pana posła Zielińskiego. Czy jeszcze... Przepraszam. Jeszcze pan generał Rzeczkowski chciałby zabrać głos. Może, panie pośle, pozwolimy panu generałowi najpierw... Biuro Bezpieczeństwa Narodowego.

Dyrektor Departamentu Zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi i Służb Mundurowych Biura Bezpieczeństwa Narodowego gen. dyw. Adam Rzeczkowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Przepraszam, panie pośle. Moją złą manierą staje się przerywanie posłom wystąpień. Jeszcze raz przepraszam. Panie posłanki, panowie posłowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym się do tego odnieść na zasadzie dialogu z przedstawicielem Szefostwa Transportu i Ruchu Wojsk. Po pierwsze, warto brać pod uwagę to, kiedy zdefiniowano, kiedy podpisano zarządzenie, które wskazuje drogi znaczenia obronnego. Warto brać również pod uwagę taki czynnik, że żeby droga miała określone znaczenie, musi posiadać określony parametr. Jeżeli droga nie posiada określonego parametru, nie będzie uwzględniona przez Szefostwo Transportu i Ruchu Wojsk. Nie będzie uwzględniana w planowaniu strategicznym jako ta, która zapewnia odpowiednią swobodę manewru. Jeżeli chodzi o przebieg dróg na odcinku Białystok-Elk oraz Białystok-Suwałki, w mojej ocenie również trzeba brać pod uwagę czynniki środowiskowe. Ale w takim znaczeniu, że droga – tak planowany jest przebieg drogi S16 pomiędzy Białymstokiem a Elkiem – przechodzi przez Biebrzański Park Narodowy. Jakie to ma konsekwencje? Ma to takie konsekwencje, że bardzo trudno znaleźć alternatywną

drogę w stosunku do tej drogi, która zostanie wybudowana i wytyczona. W rejonie przebiegu tej drogi znajduje się również istotna, jeśli nie krytyczna, infrastruktura logistyczna, która służy zapewnieniu siłom zbrojnym odpowiedniego zabezpieczenia i wsparcia działań, które mogą być tam prowadzone.

Dlaczego przywołuję datę ostatniej aktualizacji tego niejawnego rozporządzenia, o którym mówił tutaj pan pułkownik? Wiemy, że w ostatnim czasie Sojusz Północnoatlantycki w sposób istotny zwiększa swoją obecność. W tym nasz partner z Niemiec zwiększa swoją obecność na terytorium Litwy. Konieczność zapewnienia swobody manewru również siłom sojuszniczym operującym na kierunku krajów bałtyckich czy na kierunku Finlandii po akcesji Finlandii do Sojuszu, w mojej ocenie jest tym czynnikiem, który powinien determinować konieczność zbudowania tej drogi w proponowanym przebiegu S8 i S16. S16 ma również znaczenie jako droga rokadowa w stosunku do południowego skraju obwodu królewieckiego, więc nie służy tylko tym celom, którym służy rokada Via Carpatia od Helsinek po Saloniki. Służy również rokadzie na kierunku Przesmyk Suwalski, a dalej do portów polskiego wybrzeża w Trójmieście czy dalej w Szczecinie, więc jest wiele czynników operacyjnych, które wcześniej mogły nie być brane pod uwagę, kiedy definiowano te wymagania. Wymagania są również zdeterminowane tym, w jaki sposób funkcjonuje bieżąca infrastruktura. Czyli drogi, które nie spełniają wymagań, nie mogą być brane pod uwagę w planowaniu strategicznym i nie mogą się znajdować w tym wykazie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Teraz pan poseł Zieliński. Proszę bardzo.

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nie chcę powtarzać po raz kolejny tych samych argumentów, które już parokrotnie były przywoływane na posiedzeniach Komisji Obrony Narodowej, a także Komisji Infrastruktury, ale chociaż w skrócie muszę jednak pewne rzeczy powiedzieć. Najpierw odniosę się do wypowiedzi przedstawicieli rządu i wojska. Oczywiście, także pana prezydenta, ale nie mam żadnych polemicznych uwag, jeżeli chodzi o wypowiedź pana generała. Natomiast, kiedy słuchałem wypowiedzi przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad miałem wrażenie, że państwo – proszę się nie obrazić albo się obrazić, jeśli państwo chcą – nie znają mapy. W ogóle tłumaczenie obecnego natężenia ruchu na tych drogach, o którym mówimy, że trasa w układzie równoleżnikowym S61 przejęła ten ruch, to jest nieporozumienie. Chcielibyśmy, żeby droga S8 była dalszą częścią właśnie na bazie połączenia drogi krajowej nr 19 Białystok-Suwałki i drogi S16 do Ełku. Budowa pierwszej międzynarodowej arterii komunikacyjnej Via Carpatia, której częścią pierwotnie był odcinek drogi Białystok-Suwałki, od Łańcuta w 2006 r., tj. od decyzji, która została wtedy podjęta z patronatem śp. prezydenta Lecha Kaczyńskiego – potem nastąpiła zmiana w 2016 r., ale nie chcę się na tym w tej chwili skupiać – na ten odcinek w stronę Ełku od Białegostoku.

Po wybudowaniu drogi Via Carpatia natężenie ruchu na tych odcinkach wzrośnie dlatego, że to jest właśnie połączenie z kierunku południowego. Z krajów południowych do krajów północnych wzdłuż całej wschodniej granicy Polski. Ten układ równoleżnikowy jest obecny przy drodze S61 od Warszawy i dalej. Oczywiście, z południa Polski do krajów bałtyckich. To jest zupełnie inny kierunek. W związku z tym, nie można tłumaczyć jednego drugim. Mało tego. Jakość obecnych dróg jest słaba. One wymagają bardzo dużych zmian, jeżeli chodzi o parametry, o jakość nawierzchni. Ale o parametry przede wszystkim. Czyli wymagają podniesienia do standardów drogi ekspresowej, jak postulujemy. To powoduje, że niektórzy rzeczywiście tymi drogami teraz nie jeżdżą. Czekają na ich lepszą jakość i będą jeździć. Ale powtarzam. Kierunek południkowy będzie tutaj pierwszą arterią międzynarodową od Helsinek do Kłajpedy. Co najmniej, bo być może w przyszłości jeszcze dalej, do Skandynawii. Właśnie ten ruch potrzebuje po prostu dobrej drogi.

Nie można tłumaczyć tego tym, że drogi jeszcze nie ma, w związku z czym ruch częściowo przebiega innymi drogami. Mało tego, proszę państwa. Według państwa koncepcji, kiedy chcą państwo wyłączyć z programu rządowego budowy dróg te dwie drogi ekspresowe, drogi ekspresowe w ogóle będą się zatrzymywały w północno-wschodniej Polsce na mieście Białystok. Ani Via Carpatia nie będzie miała dalszego ciągu, ani droga S8 do Białegostoku od Warszawy. Tak? Na Białymstoku to się kończy i dalej tego nie ma. Czyli to nie jest sieć. To są po prostu odcinki dróg nie łączące się w spójną sieć dróg ekspresowych. Myślę, to jest oczywiste.

Dzisiaj tłumaczenie w postaci zmniejszonego chwilowo natężenia ruchu nie jest przekonujące. Zresztą ten ruch nie jest taki mały, tylko on się zmniejszył z tych powodów, o których mówię i to jest sytuacja czasowa. Jeżeli chodzi o sprawy obronne, proszę państwa, te drogi są potrzebne w sposób oczywisty, jeżeli chodzi o rozwój cywilizacyjny północno-wschodniej części Polski, a przez to i całej Polski. Tak że dzisiaj pan poseł, pan minister Weber dobrze to wyartykułował w swoim wystąpieniu. Nawet gdyby ten aspekt był do dyskusji – ale nie jest do dyskusji – to względy obronne nie są do dyskusji.

Panie pułkowniku, do pana odnoszę tę część wypowiedzi. Pan mówi o tajnym dokumencie. Ale ja z jawnej korespondencji z MON wiem, że te drogi zostały zaliczone do dróg o znaczeniu obronnym, więc jaka to tajemnica? Po prostu to jest fakt. W związku z tym trzeba z tego wyciągnąć wnioski. Naprawdę pana proszę... Nie chcę pana urazić, ale pana bardzo mętne tłumaczenie, że wojsko potrzebuje dróg o dobrych parametrach, ale to niekoniecznie są drogi ekspresowe, jest zupełnie dziwaczne, bo właśnie to drogi ekspresowe mają dobre parametry. To drogi ekspresowe mają dobre parametry i dla ruchu cywilnego, i dla ruchu wojskowego. Dla ruchu wojsk i sprzętu wojskowego, dla sprawnego, szybkiego przerzutu w razie potrzeby. Przecież to jest zupełnie oczywiste. Niższe kategorie to niższa sprawność tych dróg, jeżeli chodzi o cele wojskowe. A już zupełnie absurdalny argument usłyszałem w jednej z wypowiedzi w poprzednich dyskusjach. Już nie chcę się pastwić, ale powiedziano, że droga nie ekspresowa, czyli dwujezdniowa, będzie lepsza dla wojska, bo wojsko będzie miało więcej zjazdów na boki, kiedy będzie trzeba. Prawda? Tu chodzi o transport do krajów bałtyckich, do krajów NATO i Unii Europejskiej w razie zagrożenia wojennego. Przesmyk Suwalski jest tutaj definicją, którą można przywołać jako podstawową. Nie chcę tego rozwijać, bo przecież każdy wie, jaki to teren i o co chodzi.

Konkludując, nawet gdyby Ministerstwo Infrastruktury czy Komisja Europejska miały dzisiaj jakieś wątpliwości odnośnie do budowy tych dróg z powodów potrzeb cywilno-komunikacyjno-rozwojowych, to nawet w sposób nadmiarowy – gdyby tak trzeba było na to spojrzeć – z powodów obronnych, wojskowych, te drogi trzeba po prostu zbudować. I to szybko, bo czasu nie ma. I panowie, odpowiedzialność będzie naprawdę potężna. Mamy jeszcze czas, ale nie wiemy, jak dużo tego czasu mamy. Są możliwości, są plany. Rząd Prawa i Sprawiedliwości wpisał te drogi do planu budowy dróg. Jest potrzeba ich budowy. I cywilna, i wojskowa. Naprawdę proszę od tego nie uciekać. Chcieliśmy budować dwie drogi, bo uznaliśmy, że one są na tym obszarze potrzebne. Nie chcemy dyskutować o tym, która jest ważniejsza, a która mniej ważna. Mam swoje zdanie na ten temat, ale walczymy o obie, bo obie są potrzebne z powodów wojskowych, nawet gdyby z powodów transportowych można byłoby o tym dyskutować. A rząd Koalicji Obywatelskiej, koalicji 13 grudnia chce obie wykreślić i nie budować żadnej.

Komisja Europejska nie może decydować o tym, gdzie będziemy budować drogi w Polsce, bo to Polska wie, gdzie ich potrzebujemy. I Komisja Europejska nie obroni nas, gdyby nastąpiła rosyjska agresja. Obroni nas polskie wojsko i wojska sojusznice w ramach NATO, jeżeli dojdzie do konfliktu. Trzeba się do tego przygotować. Drogi zawsze miały znaczenie obronne. Drogi, kolej, lotnictwo i transport lotniczy. Ale tradycyjne formy transportu, czyli drogi i kolej, zawsze miały znaczenie wojskowe. Nawet w PRL, jak mówili mi pracownicy Generalnej Dyrekcji Dróg z tamtego czasu, dzisiaj już emerytowani, narady wojskowe – oczywiście w ramach zupełnie innego układu, wtedy Układu Warszawskiego – odbywały się zawsze z udziałem drogowców, bo ten czynnik był brany pod uwagę. A dzisiaj państwo rozjeżdżają się w tych koncepcjach. I jeden sektor naszych potrzeb drugiego nie słyszy. Tak nie może być. Tak że apeluję o przyjęcie tego dezyderatu, a do rządu, żeby te drogi jak najszybciej budować. Są zabezpieczenia finansowe.

Trzeba jak najszybciej doprowadzić do wszystkich uzgodnień formalnych. I niech nie będzie tak, jak z wszystkimi ważniejszymi inwestycjami – z CPK i z innymi większymi inwestycjami w Polsce – że były ambitne plany rozwojowe poprzedniego rządu – rządu Prawa i Sprawiedliwości – a teraz nic nie jest możliwe. Teraz wszystko jest za trudne. Wszystko jest niepotrzebne. Na nic nie ma pieniędzy. To skandaliczna sytuacja. Absolutnie skandaliczna, zwłaszcza w kontekście naszego bezpieczeństwa. Ostatnia rzecz, związana z SAFE. To tajny dokument, to znaczy niejawni, ale o niskiej klauzuli. Ale czego w nim nie ma, mogę powiedzieć. Tych dróg nie uwzględnili państwo w tym dokumencie. Uwzględnili państwo jedną, ale inną drogę w województwie podlaskim. Także o jakimś znaczeniu wojskowym, ale nie będę jej nazywał, żeby nie być oskarżonym, że ujawniam dokument niejawni. Ale ta droga, nawet zbudowana dla celów obronnych, bez tych dróg ekspresowych o znaczeniu obronnym nie spełni swoich warunków, nie spełni swojej roli, nie spełni swojego zadania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Łukaszewicz.

Poseł Sebastian Łukaszewicz (PiS):

Panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Jak państwo sobie to wyobrażają, że ludzie jadący z północy Europy, z Helsinek na południe Europy, będą jechali piękną drogą ekspresową z północy Europy, a wjeżdżając do województwa podlaskiego wjadą nagle w jakąś protezę drogi ekspresowej, o którą państwo tak zabiegali? Tylko przypomnę, że obecny tutaj na sali pan poseł Krzysztof Truskolaski, wspólnie z obecnym ministrem, panem Stefanem Krajewskim, apelowali o zwołowanie posiedzeń Komisji Infrastruktury. Składali interpelacje do ministra infrastruktury o jak najszybszą budowę tej drogi – drogi ekspresowej – nazywając ją drogą śmierci. Pan, panie pośle Truskolaski, mówił wtedy – przytaczam pana słowa – że jeździ pan tą drogą bardzo często, a nie ma ani razu, żeby nie dochodziło na tej drodze do wypadku.

I warto sobie zadać pytanie, co dzisiaj się zmieniło? Czy ta droga, czy niebezpieczeństwo tej drogi się zmieniło czy może po prostu zmienił się rząd? Dzisiaj odpowiada państwu to, że znowu będą państwo obcinali projekty w Polsce wschodniej. Za Tuska, jak podpowiada pan minister Kownacki, jeździ się po prostu bezpiecznie. Mam pytanie do przedstawicieli ministra infrastruktury. Czy badanie natężenia ruchu na tych drogach brało pod uwagę... Czy brali państwo pod uwagę to, że granica polsko-białoruska była po prostu zamknięta przez większość czasu i natężenie w sposób naturalny było dużo, dużo mniejsze?

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Pan minister Macierewicz. Proszę bardzo.

Poseł Antoni Macierewicz (PiS):

Dziękuję najmocniej. Mam bardzo krótkie pytanie do państwa, którzy się wypowiadali w imieniu obecnego rządu i tej części armii, która spełnia decyzje rządu. Jaki jest cel bezpieczeństwa Polski? Jaki jest cel bezpieczeństwa Polski związany z państwa decyzją? Na czym polega bezpieczeństwo Polski? Muszą państwo odpowiedzieć w sposób absolutnie jednoznaczny. W związku z tym, co zostało jasno zdefiniowane przed chwilą przez pana posła nie ma wątpliwości, że istotą tej decyzji jest zagrożenie w sytuacji, w jakiej Polska się obecnie znajduje. Myślę, że mają państwo świadomość, że działania rosyjskie wobec Polski są coraz bardziej niebezpieczne. Do tego stopnia, że potencjał atomowy stawiany jest na granicy z Polską. Czyli krótko mówiąc, jest realizowana formacja zagrażająca bezpieczeństwu Polski. Dlaczego w związku z tym nie chcą państwo umożliwić gwarancji dla polskiej i współdziałającej z polską armii? Z jakiego powodu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję uprzejmie. Czy jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Nie widzę. Wobec tego kończymy dyskusję ze strony pań i panów posłów. Zgłaszał się pan pułkownik Piotr Szefler. Proszę bardzo.

Szef szefostwa w IW SZ płk Piotr Szefler:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, nie chciałbym być źle zrozumiany. Tak naprawdę siły zbrojne pozytywnie opiniują każdy projekt, jeżeli chodzi o poprawę infrastruktury transportowej w kraju. Ale chciałem też odnieść się do tego, co powiedział pan generał. Zarządzenie powstało w 2025 r. To nie jest archaizm. Również chciałbym, jeśli mogę, odnieść się do tego, że przez cały czas analizujemy infrastrukturę i te inwestycje, które powstają na terenie kraju. Są drogi, które przejmują rolę innych, wymienionych w poprzednim zarządzeniu, w którym były ujęte drogi znaczenia obronnego. Jeżeli ta infrastruktura się poprawia, jeżeli te parametry się poprawiają, to wpisujemy nowe odcinki do zarządzenia. Te nowe odcinki przejmują rolę dróg, które dotychczas nie spełniały naszych oczekiwań czy naszych parametrów. I to, co pan poseł powiedział. To jest dla mnie oczywista oczywistość, że droga klasy S ma najwyższe parametry. To jest oczywista oczywistość.

Chciałem tylko zwrócić uwagę, że parametry wojskowych dróg znaczenia obronnego bez względu na klasę mają najwyższe parametry. Najwyższe parametry, jeżeli chodzi o skrajnie, jeżeli chodzi o szerokość, bez względu na klasę drogi. Dla nas jest istotą szybkie i sprawne przemieszczenie. Żeby to mogło nastąpić, musi być odpowiednia infrastruktura o parametrach, które są dla nas kluczowe bez względu na klasę drogi. Taka jest idea funkcjonowania dróg znaczenia obronnego. W całej Europie – co państwo powiedzieli – pracujemy z sojusznikami.

Budujemy wspólne korytarze z Holendrami i z Niemcami. Już w dniu dzisiejszym mamy stałe zgody na przemieszczania. Cały czas współpracujemy z naszymi sojusznikami i próbujemy podnieść sprawność i skuteczność przemieszczania. Do tego jest nam również potrzebna ta infrastruktura. Bez względu na to, jaka będzie klasa drogi, parametry dróg znaczenia obronnego będą niezmiennie. Będą najwyższej klasy. Nie wiem, czy udało mi się to przedstawić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Czy pan poseł ma jeszcze wielką potrzebę wyjaśniania czegokolwiek?

Poseł Jarosław Zieliński (PiS):

To znaczy, może nie taką wielką, ale żeby zamknąć ten wątek. Panie pułkowniku, parametry zależą od klasy. No, jak nie zależą? Właśnie, im wyższe parametry, tym wyższa klasa. Im wyższa klasa, tym wyższe parametry, również dla wojska. Po prostu, o czym tu rozmawiać? Parametry drogi ekspresowej będą służyły dobrze i transportowi cywilnemu, i wojskowemu.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dobrze. Proszę państwa, wszyscy otrzymali tekst dezyderatu. Projekt. Projekt tekstu dezyderatu.

Poseł Sebastian Łukaszewicz (PiS):

Panie przewodniczący, jedno krótkie pytanie. Tylko jedno. Z którego roku są te badania natężenia ruchu drogowego na tych drogach? To jest bardzo istotne z tego względu, że granica polsko-białoruska była zamknięta i to natężenie było naturalnie dużo mniejsze.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Pewnie regionalna dyrekcja nam na to odpowie. Czy pani dyrektor?

Radca w GDDKiA Tomasz Kwieciński:

Oczywiście, badania były przeprowadzone w 2025 r.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, czy ktoś chce wnieść jakieś uwagi lub poprawki do tekstu dezyderatu? Nie widzę.

Wobec tego przechodzimy do głosowania. Proszę o uruchomienie głosowania. Czy wszyscy państwo już przygotowali karty do głosowania? Wobec tego przechodzimy do głosowania. Kto jest za przyjęciem dezyderatu Komisji Obrony Narodowej skierowanego do prezesa Rady Ministrów w sprawie pozostawienia w rządowym programie dróg krajowych dróg ekspresowych S16 odcinek Białystok-Elk i S8 odcinek Białystok-Suwałki? Kto jest za? Kto jest przeciw? Kto wstrzymał się od głosu? Czy wszyscy państwo głosowali? Zamykam głosowanie i proszę o ogłoszenie wyników głosowania. Proszę państwa, to jest droga o parametrach w pełni akceptowanych dla potrzeb wojskowych, ale nieco węższa.

Proszę państwa, głosowało 32 pań i panów posłów. Za było 25, przeciw – 1, wstrzymało się – 6. Zatem dezyderat został przyjęty.

Jeszcze pan poseł Weber. Jeszcze tylko, proszę państwa, komunikat. Dobrze?

Poseł Rafał Weber (PiS):

Szanowni państwo, ja chcę bardzo gorąco podziękować.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Panie i panowie posłowie, jeszcze tylko komunikat. Ponieważ w dniu jutrzejszym o godz. 8.30 będziemy musieli odbyć posiedzenie związane z przyjęciem poprawek do ustawy o Wojskowej Akademii Medycznej, więc nie mogliśmy rano zrobić tego posiedzenia, które zostało zwołane godzinę później. Natomiast w dniu dzisiejszym – niestety – nie mieliśmy możliwości skorzystania z sali do posiedzeń niejawnych, z tego względu, że jest zajęta aż do godz. 21.00, a nie chcieliśmy zwoływać posiedzenia Komisji po godz. 21.00. Tylko względy natury organizacyjnej sprawiają, że w dniu jutrzejszym będziemy mieli 2 posiedzenia. Dziękuję bardzo. Zamykam posiedzenie.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, proszę jeszcze o jedno zdanie. Chcę bardzo gorąco podziękować wszystkim, którzy głosowali za przyjęciem tego dezyderatu. Dziękuję państwu za głosowanie ponad podziałami. I do państwa z Ministerstwa Infrastruktury. Posiadają państwo teraz bardzo silny oręż, jeżeli chodzi o dyskusję z Komisją Europejską. Naprawdę można go wykorzystać w dobry sposób. Prawie cała klasa polityczna, która jest w sejmowej Komisji Obrony Narodowej, zauważa

ten argument militarny i obronny jako wiodący, jeżeli chodzi o tę infrastrukturę drogową. To powinno być przesądzające, jeżeli chodzi o kontynuowanie tych inwestycji. Proszę o to, żeby wzięli to państwo pod uwagę.

Przewodniczący poseł Andrzej Grzyb (PSL-TD):

Dziękuję panu posłowi Weberowi, choć posiedzenie zostało już przeze mnie zamknięte.