

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 160)

■ **KOMISJI ROLNICTWA I ROZWOJU WSI**
(NR 119)

z dnia 25 września 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury (nr 160) Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi (nr 119)

25 września 2025 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Rolnictwa i Rozwoju Wsi, obradujące pod przewodnictwem posła **Kazimierza Plocke (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– informacja na temat koncepcji integracji procesu scalania gruntów związanych z przygotowaniem inwestycji drogowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jacek Czerniak** sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi wraz ze współpracownikami, **Magdalena Fitak** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Tomasz Ciodyk** zastępca dyrektora generalnego Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa wraz ze współpracownikami, prof. ucz. **Przemysław Leń** przedstawiciel Politechniki Rzeszowskiej, dr inż. **Marcin Jakimiak** zastępca kanclerza Politechniki Lubelskiej, **Marcin Wroński** zastępca przewodniczącego Związku Zawodowego Rolników „Samoobrona” oraz **Grzegorz Anczewski** doradca w Biurze Krajowej Rady Izb Rolniczych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Mariusz Myrcha**, **Jolanta Osiak**, **Jakub Sindrewicz** i **Jarosław Żołądź** – z sekretariatów komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł **Kazimierz Plocke (KO)**:

Proszę państwa, proszę o zajmowanie miejsc. Minęła godz. 18, będziemy rozpoczynać nasze wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Witam serdecznie panie i panów posłów. Witam przedstawicieli Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi z sekretarzem stanu, panem Jackiem Czerniakiem. Witam panów prof. Przemysława Lenia z Uniwersytetu Przyrodniczego w Lublinie oraz pana dra Marcina Jakimiaka, kanclerza Politechniki Lubelskiej. Witam pana Piotra Kurkowskiego, zastępcę generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, przedstawicieli Krajowego Ośrodka Wsparcia Rolnictwa z zastępcą dyrektora generalnego, panem Tomaszem Ciodykiem, na czele. Witam przedstawicieli pozostałych organizacji oraz wszystkich przybyłych gości.

Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Porządek dzienny naszego posiedzenia został państwu dostarczony i obejmuje informację na temat koncepcji integracji procesu scalania gruntów związanych z przygotowaniem inwestycji drogowych. Czy są uwagi do proponowanego porządku posiedzenia? Nie widzę, zatem przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Chciałbym na początku poinformować Wysoką Komisję, że na początku wysłuchamy prezentacji, którą przedstawi pan prof. Przemysław Leń oraz pan dr Marcin Jakimiak. Dla państwa zarezerwowano 30 minut. Bardzo proszę o przystąpienie do prezentacji, a państwa proszę o pilne wysłuchanie prezentacji. Dziękuję.

Profesor Politechniki Rzeszowskiej **Przemysław Leń**:

Panie ministrze, panowie przewodniczący, panie i panowie posłowie, chcieliśmy państwu zaprezentować prezentację dotyczącą rozwoju sieci drogowej w Polsce z zachowaniem ładu przestrzennego obszarów wiejskich w świetle nowej ustawy o zasadach przygotowania realizacji inwestycji w zakresie dróg ekspresowych i autostrad.

Nazywam się Przemysław Leń, jestem pracownikiem Politechniki Rzeszowskiej. Jestem również pracownikiem Podkarpackiego Biura Geodezji i Terenów Rolnych w Rzeszowie, które zajmuje się pracami scaleniowymi. Jest ze mną pan dr inż. Marcin Jakimiak, zastępca kanclerza Politechniki Lubelskiej, a wcześniej naczelnik Wydziału Nieruchomości Generalnej Dyrekcji

Dróg Krajowych i Autostrad w Lublinie, wieloletni naczelnik wydziału prowadzący inwestycje budowy dróg ekspresowych na terenie województwa lubelskiego.

Proszę państwa, na początku chcielibyśmy państwu przypomnieć, choć myślę, że każdy z nas zna strukturę przestrzenną obszarów wiejskich na terenie Polski. Jest on determinowany głównie przez kwestie historyczne, zabory, zabór austriacki, pruski, rosyjski, ale przede wszystkim przez rzeźbę terenu. Jak państwo wiecie, tereny południowej, południowo-wschodniej czy wschodniej Polski charakteryzują się przede wszystkim dużym rozdrobnieniem, rozproszeniem, niekorzystną geometrią działek, działkami bez dostępu do drogi, natomiast Polska centralna i wschodnia, tereny równinne to przede wszystkim duże wydłużenie działek ewidencyjnych.

Proszę państwa, dlaczego o tym mówimy? Ponieważ te wadliwości dotyczące Polski centralnej, północno-wschodniej i wschodniej, południowej...

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Przepraszam, panie profesorze. Proszę uciszyć rozmowy na końcu stołu. To uwaga do parlamentarzystów. Dziękuję. Bardzo proszę kontynuować.

Profesor Politechniki Rzeszowskiej Przemysław Leń:

Proszę państwa, przedstawiamy ten slajd dlatego, że te wadliwości struktury przestrzennej obszarów wiejskich po pierwsze powodują ograniczenia w realizacji inwestycji liniowych – czy to kolejowych, czy to drogowych – ale także dlatego, że wszystkie inwestycje liniowe jeszcze pogłębiają i pogarszają strukturę przestrzenną obszarów wiejskich.

Proszę państwa, dzisiaj, korzystając z dróg ekspresowych czy autostrad, przemieszczamy się szybciej, bezpieczniej, wygodniej, natomiast nasza intencja jest taka, abyśmy w tej kwestii dogonili kraje zachodnie, takie jak Szwajcaria, Niemcy czy Austria, gdzie po realizacji inwestycji liniowej struktura przestrzenna obszarów wiejskich jest uporządkowana. Jako użytkownicy korzystamy z dróg i jesteśmy z nich zadowoleni, natomiast wszystko, co dzieje się po jednej czy po drugiej stronie takiej inwestycji, zostaje w zupełnym nieładzie.

Proszę państwa, główny cel, który nam przyświecał, to wykorzystanie wiedzy eksperckiej, wieloletnich prowadzonych badań. To doświadczenie naukowe pozwoliło nam przeprowadzić analizy dotyczące oddziaływania inwestycji drogowych na obszary wiejskie, analizę dotychczasowego procesu inwestycyjnego i analizę kosztów inwestycyjnych. Proszę państwa, postawiliśmy takie trzy hipotezy: że właściwe wykorzystanie instrumentu scalenia gruntów przyczyni się do zmniejszenia kosztów realizacji inwestycji; że zmniejszenie kosztów realizacji inwestycji pozwoli na sfinansowanie tych prac; że połączenie tego procesu inwestycyjnego i scalenia gruntów wywoła efekt synergii poprzez osiągnięcie celu inwestycyjnego przy niższych lub zbliżonych kosztach, minimalizując oddziaływanie na rolniczą przestrzeń produkcyjną.

Jeżeli mówimy o tych wadliwościach, proszę państwa, prowadziliśmy bardzo dużo badań, jeżeli chodzi o obszary, gdzie te inwestycje liniowe były przeprowadzone, głównie na terenie województwa podkarpackiego i lubelskiego. Tutaj, proszę państwa, macie przykład miejscowości Ostrów w województwie podkarpackim, gdzie autostrada A4 przecina nam taką miejscowość. Widzimy tutaj oznaczone kolorami wybrane gospodarstwa rolne, gdzie dojazd z siedliska do poszczególnych działek to niekiedy pięć, sześć, nawet więcej kilometrów.

Następną wadliwością jest sztuczny, wywołany prostoliniowością inwestycji drogowych podział gospodarstw rolnych. Linia inwestycji drogowej przecina nam te gospodarstwa, powodując bardzo duże utrudnienia.

Proszę państwa, kolejną wadliwością jest tworzenie działek, gruntów o kształcie, obszarze uniemożliwiającym ich zagospodarowanie, czyli tworzenie się tzw. resztówek. Na górze mamy taki właśnie przykład, jest to obszar Lubelszczyzny, natomiast na dole mamy trzy miejscowości w powiecie dębickim w województwie podkarpackim, gdzie widzimy, jak te resztówki się tworzą i zostają.

Jak to wygląda, proszę państwa, w liczbach? Wzięliśmy pod analizę cztery obwodnice, jak państwo widzicie. Tutaj mamy podział, gdzie te resztówki zostały nabyte przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. To było niewiele ponad 14 ha, natomiast ponad 16 ha nie zostało nabytych, czyli ponad 30 ha gruntów jest tak naprawdę tylko na tych czterech obwodnicach odłogowanych.

Oczywiście idea jest taka, że później GDDKiA sprzedaje te resztówki zainteresowanym rolnikom, którzy, powiedzmy, mają swoje gospodarstwa w bliskim sąsiedztwie. Co jednak się okazało, proszę państwa? Po zbadaniu wszystkich ksiąg wieczystych ani jedna z tych działek nie zmieniła

właściciela. Wszystkie zostały we władaniu Skarbu Państwa. Tak wyglądało to na przykładzie tych czterech obwodnic.

Proszę państwa, rozwiązaniem, które likwiduje ten problem, są prace scalenia gruntów. Oczywiście mamy scalenia klasyczne oraz scalenia infrastrukturalne, czyli okołoautostradowe, tylko że tutaj jest spora różnica między jednymi a drugimi pracami, ponieważ przy klasycznych scaleniach tworzymy działki o korzystnym kształcie, zoptymalizowane powierzchnie tych działek, tworzymy nowy ciąg komunikacyjny, a przede wszystkim skracamy odległości pomiędzy siedliskiem a działkami uprawowymi.

Wadliwość scaleń okołoautostradowych są takie, że można je wykonywać tylko i wyłącznie po zakończeniu całego procesu inwestycyjnego. Scalenie okołoautostradowe stosuje się tylko w przypadku budowy autostrad. Obszar scalenia jest ograniczony przez zakres oddziaływania inwestycji drogowej na istniejącą sieć transportu rolniczego.

Proszę państwa, obiektem badań była droga ekspresowa S17 Kurów – Lublin – Piaski. To było blisko 67 km dróg ekspresowych, w tym 11 bezkolizyjnych węzłów drogowych, 66 przejść dla zwierząt, 130 km dróg dojazdowych. Koszt budowy to było ponad 3,3 mld zł.

Zastępca kanclerza Politechniki Lubelskiej dr inż. Marcin Jakimiak:

Dzień dobry państwu. Jeżeli chodzi o bieg badań, pozwolę sobie zwrócić uwagę, że przy 70 km drogi ekspresowej zostało wybudowanych 130 km dróg dojazdowych. Zaraz państwu przedstawię, z jakiego powodu jest to bardzo ważny element. We wstępie pozwolę sobie przedstawić – pokrótce oczywiście – jak wygląda obecny proces inwestycyjny, jak wygląda proces inwestycyjny według naszej koncepcji i dlaczego ten nowy proces jest tak korzystny i faktycznie jest korzystny dla wszystkich stron, inwestycji i obszarów, w których ta inwestycja jest realizowana.

Obecnie proces inwestycyjny zaczyna się od studium korytarzowego, który jest bardzo ogólnym etapem koncepcyjnym. Tam jest określany wstępny koszt, określone są warianty przebiegu tej drogi, ogólnie położenie przebiegu całej drogi w stosunku do innych punktów infrastrukturalnych takich jak kolej, lotniska itd. Jest to uszczegóławiane na kolejnych etapach koncepcyjnych, jak studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, gdzie oddziaływania są już badane z większą dokładnością. Na końcu wskazywane są trzy korytarze, którymi taka droga powstanie. Są określone oddziaływania środowiskowe na drogę, jest określana przepustowość tych dróg, oddziaływanie na całą sieć drogową. W kolejnym etapie opracowywana jest koncepcja programowa.

Pominałem jeszcze jedną ważną rzecz, którą jest mianowicie decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. To jest decyzja, która jednoznacznie określa nam korytarz, w którym droga będzie realizowana, określa nam elementy środowiskowe, które należy zrealizować w ramach budowy drogi. W ramach tego właśnie korytarza realizowana jest później koncepcja programowa. Koncepcja programowa jest już bardzo dokładnym opracowaniem. Są tam lokalizacje poszczególnych elementów infrastruktury, są elementy drogi, wiadomo tam, gdzie będą zlokalizowane węzły, w jaki sposób projektowana droga będzie połączona z istniejącą siecią drogową, jak będą wyglądały linie rozgraniczające. Ta koncepcja programowa z wszystkimi założeniami szczegółowymi – ponieważ jest opracowana już w skali 1:1000 – jest podstawą do zlecenia opracowania dokumentacji do decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Po uzyskaniu decyzji ZRID mamy już realizację inwestycji i później oddanie drogi do użytkowania.

Jeżeli chodzi natomiast o naszą koncepcję, cały etap od studium korytarzowego aż do koncepcji programowej pozostałby bez zmian, ponieważ są to zbyt wczesne etapy, żeby móc cokolwiek zmienić. Nie ma takiej potrzeby. Po koncepcji programowej chcielibyśmy natomiast dodać dodatkową decyzję. Jest to decyzja, która wywiera niewielkie skutki prawne, bowiem decyzja ta miałaby tylko i wyłącznie określić korytarz, w którym droga zostanie umieszczona, czyli de facto linię rozgraniczającą tej drogi, drogi ekspresowej lub autostrady oraz drogi innej kategorii, które będą nam potrzebne do tego, by móc przeprowadzić postępowanie scaleniowe. To jest element ważny i konieczny, ponieważ geodeta, który będzie prowadził postępowanie scaleniowe, musi wiedzieć, w jakim obszarze wyznaczy tę drogę i będzie mógł właściwie realizować swoje czynności projektowe, żeby osiągnąć cel. Kolejnym etapem jest już postępowanie scaleniowe i decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Dlaczego to daje tak dobry efekt i jest to korzystne dla wszystkich? Możemy to osiągnąć poprzez wyeliminowanie z pasa drogowego tylko jednego elementu, który jest bardzo ważny i który jest bardzo uciążliwy, a mianowicie są to drogi dojazdowe, drogi serwisowe, jak niektórzy

mówią, czy dodatkowe jezdnie drogi ekspresowej. To są elementy, które de facto są zbędne w ramach inwestycji budowy drogi ekspresowej i które można wyeliminować właśnie poprzez postępowania scaleniowe.

Na slajdzie widzimy fragment autostrady A4, gdzie w przekroju oznaczonym na czerwono pas drogowy ma szerokość ponad 120 metrów. Po usunięciu tego jednego elementu, jakim są drogi serwisowe, pas drogowy zwęża się do 60 metrów, co daje nam istotne ograniczenie, jeżeli chodzi o wywłaszczaną powierzchnię. Tylko przez ten jeden zabieg możemy zmniejszyć koszty realizacji inwestycji, koszty przygotowawcze takie jak podziały nieruchomości, szacowanie nieruchomości, wykup resztówek.

W ramach drogi S17 Kurów – Lublin – Piaski... wyniosły 99,4 mln zł. Odstąpienie od budowy dróg serwisowych to jest kolejna oszczędność w wysokości prawie 113 mln zł. Do tego dochodzą jeszcze koszty utrzymania dróg serwisowych, które w perspektywie 25 lat wynoszą ok. 190 mln zł. W perspektywie 25 lat mamy oszczędność na poziomie 400 mln zł, co w kontekście kosztu całej inwestycji, czyli 3,3 mld zł, daje ok. 15% oszczędności.

Jeżeli chodzi o koszty postępowania scaleniowych, to dla 63 obrębów o powierzchni 31 tys. ha, które zostałyby włączone do scaleń w ramach budowy drogi S17, koszty prac scaleniowych wyniosłyby prawie 195 mln zł. Proszę zwrócić uwagę na to, że już same koszty przygotowawcze i realizacyjne pozwalają na pokrycie kosztów postępowania scaleniowych w ramach prowadzonej inwestycji drogowej.

Ważne jest, że koszty, które zostały tutaj określone jako realizacyjne, to tylko i wyłącznie koszty niebudowania dróg serwisowych. Do tego jeszcze dojdą ekstrakoszty, jak skrócenie dolnych i górnych przejść dla zwierząt, skrócenie wiaduktów nad drogami czy przejazdów gospodarczych pod drogami. To są wszystko dodatkowe oszczędności, które nie są wliczone, czyli de facto ten efekt finansowy jest dużo większy, niż jest to tutaj przedstawione.

Żeby nie być gołosłownym, przedstawię państwu, jak wygląda relacja kosztów do inwestycji, jeżeli chodzi o obszar oddziaływania MOP-u Bratkowice na A4. Obszar oddziaływania został określony w oparciu o najbliższe drogi, tak żeby można było utworzyć kompleks scaleniowy. Obszar oddziaływania to jest 229 ha. Powierzchnia, która nie jest wyłączona z produkcji rolnej, to jest 6 ha. Koszty nabycia nieruchomości są w tym wypadku mniejsze o 1,2 mln zł, natomiast w kosztach budowy dodatkowych jezdni mamy oszczędność 3 mln zł. Jeżeli chodzi o koszt utrzymania dróg w perspektywie 25 lat, to jest 5,1 mln zł. Łącznie mamy oszczędności wynoszące 7,9 mln zł przy założeniu, że koszt postępowania scaleniowego dla tego całego obszaru to jest 1,4 mln zł. Widzimy więc, że nawet jeżeli pominiemy te elementy utrzymaniowe, które mamy w perspektywie, odstąpienie od realizacji tych dróg serwisowych daje nam oszczędności, które swobodnie pozwalają nam sfinansować postępowanie scaleniowe na tym obszarze, i to jeszcze z niemałą nadwyżką.

Jeżeli chodzi o korzyści dla generalnej dyirekcji, tak jak mówiłem, zmiana tego postępowania da korzyści wszystkim, zarówno generalnej dyirekcji, inwestorowi, jak i rolnikom. Jeżeli chodzi o korzyści finansowe dla generalnej dyirekcji, to radykalne zmniejszenie ilości dróg dojazdowych. Tak jak mówiłem, przy drodze S17 to było 130 km dróg.

Brak wniosków o wykup nieruchomości resztujących... Postępowanie scaleniowe ma tę fantastyczną możliwość, że de facto bierze cały obszar scalenia, wszystkie nieruchomości wrzuca do jednego worka, a następnie projektuje najpierw cały nowy układ komunikacyjny, a następnie w ten nowy układ komunikacyjny wpisuje, projektuje nowe działki. W związku z tym takie elementy jak nieruchomości resztujące przestają istnieć.

Postępowanie scaleniowe daje możliwość włączenia gruntów KOWR-u i innych gruntów Skarbu Państwa do pasa drogowego. Można włączyć do pasa drogowego również grunty samorządu, gdzie samorządy są właścicielami różnych nieruchomości, których nie są w stanie wykorzystać – to są również grunty, które są odłogowane – i można je spożytkować z korzyścią dla Skarbu Państwa i dla samorządu na budowę drogi.

W momencie, gdy uruchamiamy proces inwestycyjny w tym trybie, generalna dyirekcja ma możliwość rozpoczęcia skupu gruntów, które są ludziom de facto niepotrzebne, czyli mamy kolejne grunty, które są odłogowane i które można wykorzystać. To jest kolejny plus.

Kolejny to niższe koszty utrzymania pasa drogowego, bo utrzymanie pasa drogowego to nie jest przecież tylko i wyłącznie utrzymanie asfaltu, ale to jest także koszenie, czyszczenie rowów

itd., itd. Każda dodatkowa infrastruktura w pasie drogowym to jest dodatkowy koszt, poza samą drogą serwisową.

Jeśli chodzi o techniczno-prawne korzyści dla generalnej dyrekcji, to brak problemu z przekazaniem placu budowy wykonawcy prac budowlanych. Postępowanie scaleniowe w takim kształcie, w jakim to proponujemy, powoduje, że w momencie, gdy uzyskiwana jest decyzja ZRID, która jest fantastyczną decyzją, która de facto pozwoliła nam – mówię „nam”, bo byłem pracownikiem generalnej dyrekcji – faktycznie rozruszać wszystkie te inwestycje drogowe, stroną takiej decyzji staje się Skarb Państwa i ewentualnie osoby, której nieruchomości są przeznaczone pod przebudowę infrastruktury technicznej poza pasem drogowym, ponieważ cały pas drogowy staje się własnością Skarbu Państwa jeszcze przed decyzją ZRID.

Korzyść to uregulowanie stanu prawnego całego pasa drogowego. Scalenie gruntów oddaje nam praktycznie jedną działkę w każdym obrębie z założoną księgą wieczystą. To są kolejne oszczędności, ponieważ te rzeczy trzeba wykonywać po zakończeniu realizacji inwestycji drogowej. Trzeba wziąć geodetę, który te działki połączy, żeby stan prawny w księdze wieczystej ładnie uregulować.

Korzyść to wyeliminowanie problemu z przekazaniem dróg innym zarządom. Obecnie dużym problemem jest przekazanie dróg innych kategorii innym zarządom w ramach opracowanych przez nas przepisów. Chcemy, żeby takie rzeczy działały się z mocy prawa. Jest to możliwe. Zaproponowane zostało rozwiązanie takie, że z chwilą oddania inwestycji do użytkowania, nieruchomości, które zostały wskazane, że będą drogami innej kategorii, stają się własnością odpowiedniego zarządcy drogi.

Korzyść to ograniczenie roli generalnej dyrekcji do zadań wynikających z procesu inwestycyjnego i utrzymaniowego. Generalna dyrekcja zajmuje się wieloma rzeczami, które wynikają z obowiązków poza pasem drogowym. Są to m.in. wykup nieruchomości resztujących, regulacje stanów prawnych. To są wszystkie rzeczy, które można zrobić wcześniej w ramach jednego kosztu. Zaoszczędzone siły czy etaty można wykorzystać do innego celu.

Korzyść to zmniejszenie liczby postępowań odszkodowawczych. Proces odszkodowawczy przebiega wcześniej. Można wykorzystać do tego instrument scalenia, tak samo można dokonywać zamian gruntów w ramach scalenia. Tych postępowań odszkodowawczych jest albo niewiele, albo ich nie ma.

Korzyść to skrócenie czasu prowadzenia postępowań odwoławczych od decyzji o zezwoleniu na realizację ze względu na wyeliminowanie problematyki nieruchomościowej. Jeżeli chodzi o odwołania, większość odwołań dotyczy sytuacji: „Nie zgadzam się z podziałem, pozostaje mi działka gruntu, nie zgadzam się na wywłaszczenie mojej działki, to jest moje od pradziada i nie”. To jest większość. Z mojego doświadczenia to ponad 90% odwołań. Odwołań faktycznie merytorycznych od decyzji ZRID jest stosunkowo niewiele.

Najważniejsze korzyści dla właścicieli nieruchomości i dla rolnictwa to przede wszystkim zmniejszenie powierzchni gruntów wyłączanych z produkcji rolnej. Dla drogi S17 statystycznie wyszło, że na każdy kilometr drogi ekspresowej niepotrzebnie wyłączane są 3 ha gruntów, co w przypadku S17 Kurów – Lublin – Piaski daje nam wyłączonych 211 ha, czyli – przyjmując, że statystycznie 8,5 ha to jest gospodarstwo rolne na Lubelszczyźnie – mamy jakieś 25 gospodarstw zlikwidowanych tylko i wyłącznie ze względu na budowę drogi, zupełnie niepotrzebnie.

Kolejna korzyść to zmniejszenie ilości zabudowań przeznaczonych do rozbiórki. Skoro zawężamy pas drogowy, szansa, że trafimy nieruchomość, zabudowę, również maleje.

Kolejna korzyść to zwiększenie ochrony gospodarstw przez maksymalne wykorzystanie gruntów Skarbu Państwa. Skoro możemy wykorzystać to, co mamy w dyspozycji Skarbu Państwa czy samorządu, możemy nie pomniejszać gospodarstw rolnych. Chronimy nasze gospodarstwa rolne, co teraz jest szczególnie ważne.

Kolejna korzyść to zapewnienie finansowania scaleń gruntów z oszczędności w realizacji inwestycji drogowych. Tak jak już pokazaliśmy, oszczędności, które tworzy zmiana procesu inwestycyjnego, swobodnie pozwalają na sfinansowanie scaleń gruntów.

Kolejna korzyść to wcześniejsze wypłaty odszkodowań za wywłaszczone pod drogę prawo własności. Wszystko, co wiąże się z odszkodowaniem za nieruchomość, zaczyna się wcześniej, zaczyna się od razu po koncepcji programowej.

Kolejna korzyść to istotne wydłużenie czasu na budowę nowego domu lub odtworzenie likwidowanych budynków gospodarczych. Skoro mogę wykupić właścicieli wcześniej, mogę dać im pieniądze, żeby zorganizowali sobie życie w nowym miejscu. To jest bardzo ważne i dla ludzi,

i dla inwestora. Wielokrotnie byłem świadkiem sytuacji, w której człowiek chcąc uzyskać dodatkowe 5% za szybkie wydanie nieruchomości, musiał całe swoje życie wyrzucić do góry nogami praktycznie w ciągu 30 dni. Tak wygląda teraz rzeczywistość. W chwili, gdy zmieniamy ten proces, proces staje się bardziej ludzki, ludziom łatwiej jest to zrozumieć, łatwiej się wyprowadzić, nie jest to tak stresogenne dla właścicieli tych gospodarstw.

Kolejna korzyść to zwiększenie potencjału produkcyjnego gospodarstw rolnych. To jest standardowy skutek scalenia gruntów. Z pięciu działek robimy jedną działkę. Jedną działką zawsze jest efektywnie i ekonomicznie gospodarować.

Kolejna korzyść to dostosowanie granic nieruchomości do istniejących i projektowanych dróg. Tak jak mówiłem, scalenie gruntów tworzy nam całą sieć nowych dróg, dróg lokalnych. W oparciu o taką sieć projektowane są działki. Stąd działki są dostosowane i do rzeźby terenu, i do nowej sieci drogowej. Nie powstają nam resztówki, nie powstają nam roszczenia o wykup takich gruntów.

Ważnym elementem tej koncepcji jest czas. Jeżeli chodzi o realizację inwestycji w obecnym systemie, wyszło nam 1204 dni. To jest czas od zakończenia koncepcji programowej do ostateczności decyzji ZRID. Czas ten został obliczony na podstawie kilkunastu odcinków inwestycyjnych na drodze S17 od Lublina do Warszawy. Mamy czas pomiędzy koncepcją programową a wnioskiem o decyzję ZRID. To jest 634 dni. Czas wydania decyzji ZRID to jest 268 dni, natomiast czas ustatecznienia decyzji ZRID to jest aż 302 dni.

W nowym systemie natomiast wszystkie te etapy wyszły nam jako czas 1070 dni. Dlaczego? Koncepcja programowa kończy się od razu wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi. Na to jest przewidziane 90 dni. Nie widzę powodu, dla którego mielibyśmy dodawać choćby jeden dzień, ponieważ decyzja ta, tak jak wspominałem, nie wywołuje żadnych istotnych skutków prawnych dla właścicieli. Jest to decyzja, która jest odwieszana tylko i wyłącznie publicznie, i – podobnie jak przy decyzji o ustaleniu o lokalizacji drogi, która była wydawana na mocy specustawy z 2003 r. – nie pamiętam, żeby pojawiały się odwołania od takiej decyzji. Tamta decyzja zatwierdzała podziały nieruchomości, natomiast nie miała skutku wywłaszczeń.

Kolejnym etapem jest ustatecznienie takiej decyzji. Przewidziane jest 30 dni. Odwołania są mało prawdopodobne. Oczywiście zawsze może pojawić się organizacja ekologiczna, która będzie skarżyła każdy etap, ale w starym czy w nowym procesie niestety zawsze jest takie ryzyko. Poruszyłem jakiś czuły temat?

Głos z sali:

Nie „niestety”. Takie jest prawo.

Zastępca kanclerza PL dr inż. Marcin Jakimiak:

Tak, oczywiście, ale z perspektywy inwestora jest to niestety.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Panie doktorze, zgodnie z umową zostało jeszcze pięć minut.

Zastępca kanclerza PL dr inż. Marcin Jakimiak:

Już kończę.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję.

Zastępca kanclerza PL dr inż. Marcin Jakimiak:

To już jest końcówka.

Następnym etapem jest postępowanie scaleniowe. Na podstawie scaleń na terenie województwa lubelskiego wyszło nam średnio 830 dni. Jest to czas, który w mojej ocenie jest sztucznie wydłużony, ponieważ faktycznie postępowanie scaleniowe można zrealizować spokojnie do 500 dni. Skoro natomiast dane statystyczne wskazują 830 dni, taki czas przywołałem.

Wydanie decyzji ZRID to 90 dni. Bierze się to stąd, że decyzja jest dużo prostsza, nie zawiera elementu wywłaszczeniowego, podziałowego, sytuację mamy jasną i prostą. Wojewodzie jest dużo łatwiej wydać taką decyzję. Czas na ustatecznienie decyzji ZRID... Skoro nie ma skutków decyzji ZRID, która była wcześniej, nie ma powodu do skarżenia. Możemy również swobodnie przyjąć, że taka decyzja będzie ostateczna po 30 dniach, ponieważ wszystkie te newralgiczne elementy występują w postępowaniu scaleniowym i mogą odbywać się dobrowolnie, a nie pod przymusem.

O istotnych elementach nowej ustawy powiem szybko, pokrótce. Ustawa ta jest skierowana tylko i wyłącznie do dróg ekspresowych i autostrad. Specustawa w obecnym brzmieniu jest pozostawiona dla pozostałych dróg publicznych. Decyzja zawiera przede wszystkim decyzję o stanie lokalizacji, wymagania dotyczące powiązania drogi, określenie drogi z innymi drogami publicznymi i określenie linii rozgraniczających teren po to, by móc zrealizować scalenia gruntów. Decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi można nadać rygor natychmiastowej wykonalności po to, żeby można było szybko rozpocząć postępowanie scaleniowe. Decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi nadana jest taka sama ochrona jak przy decyzji ZRID po to, by nie można było jej wzruszyć i zmarnować rozpoczętego scalenia. O scalenie występuje generalna dyrekcja, inaczej niż do tej pory.

Jako że pozostało mało czasu, wypię najważniejsze punkty, o których nie mówiłem. W projekcie scalenia wydziela się obszar pod drogę ekspresową lub autostradę, skup gruntów... Tutaj są już szczegóły, które pominię. Ustawa zmieniając sposób określenia własności ..., przyjmuje zasady przyjęte przy CPK, czyli pozostałościową. Uważam, że ona jest dużo bardziej sprawiedliwa. Koszty postępowania ponosi generalna dyrekcja, jako że też na tym zyskuje. Jest określony limit na wystąpienie z wnioskiem o ewentualną resztówkę, bo coś takiego może się pojawić przy decyzji ZRID. Jeżeli projektant wyjdzie poza linie rozgraniczające z decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi, to jest to limit do pięciu lat, a nie tak, jak do tej pory, że jest roszczenie niewygasające. To już mówiłem.

Drodzy państwo, na końcu są jeszcze trzy slajdy z prośbą o refleksję. Na ekranie mamy drogi według stanu z 2002 r. Pokazuję specjalnie 2002 r., ponieważ w 1989 r. czy w 1990 r. nie bardzo byłoby co pokazać. W 2002 r. mamy już 519 dróg ekspresowych i autostrad. W 2002 r. mamy już 4600 dróg klasy A oraz S, natomiast w 2025 r. sieć drogowa wygląda już tak: mamy ponad 5000 dróg, przy czym odcinki na czerwono to są odcinki realizowane, odcinki na zielono są w postępowaniu przetargowym, czyli zaraz będą w realizacji.

Drodzy państwo, od 30 lat gonimy Europę. Wydaje mi się, że akurat w tym obszarze udało nam się Europę dogonić, a w niektórych przypadkach nawet przegonić. Przez 30 lat cały czas biegniemy w jednym kierunku, żeby wybudować drogi. Wydaje mi się, że po 30 latach, po tej ogromnej pracy, którą wykonaliśmy, powinniśmy troszeczkę się rozejrzeć, spojrzeć na przestrzeń dookoła, w której te drogi realizujemy, ponieważ droga to nie jest wszystko. Dookoła są rolnicy, jest przestrzeń rolnicza, przestrzeń produkcyjna. Zmieniając sposób realizacji inwestycji, możemy zacząć kształtować w trochę inny sposób naszą przyszłość, ale też przyszłość wszystkich terenów, które przylegają do budowanych przez nas dróg.

Na marginesie powiem tylko, że koncepcja dotyczy dróg, natomiast można ją swobodnie wykorzystywać do wszelkich obiektów liniowych, takich jak na przykład kolej, ponieważ oddziaływanie dróg i kolei na otoczenie jest w tym zakresie zbliżone.

Bardzo dziękuję państwu za uwagę, za poświęcony czas i jeszcze raz to, co powiedzieliśmy, polecam państwa głębokiej refleksji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję bardzo za prezentację. Mamy prośbę. Czy moglibyśmy otrzymać prezentację do sekretariatów?

Zastępca kanclerza PL dr inż. Marcin Jakimiak:

Oczywiście, że tak.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję bardzo. Bardzo za to dziękuję. Teraz poprosiłbym pana ministra Jacka Czerniaka o przedstawienie stanowiska i informacji ministra rolnictwa i rozwoju wsi, a w dalszej kolejności poproszę panią dyrektorkę Magdalenę Fitak.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Jacek Czerniak:

Bardzo dziękuję. Panowie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawię informację dotyczącą scaleń, bo taka jest kompetencja ministra rolnictwa i rozwoju wsi. Rozumiem, że pan prezentował założenia. Nie wiem, czy mówił o ustawie, o projekcie ustawy dotyczącej nowelizacji specustawy. Tak?

Zastępca kanclerza PL dr inż. Marcin Jakimiak:

Przygotowany jest projekt całkowicie nowej ustawy, który określi zasady realizacji dróg ekspresowych i autostrad, czyli całkowicie obok specustawy drogowej, obok ustawy o scaleniach gruntów.

Projekt odwołuje się, jeżeli chodzi o zasady prowadzenia scaleń, do ustawy o scaleniach gruntów i wymianach.

Sekretarz stanu w MRiRW Jacek Czerniak:

No właśnie, chciałem to sprecyzować, żebym miał jasność. Proszę państwa, za chwilę wrócę do kwestii legislacyjnych, które dzisiaj, na gruncie już obowiązującej ustawy o scaleniach, możemy realizować, czy GDDKiA może realizować. Podam tylko kilka informacji, danych dotyczących scaleń, które zostały wykonane w Polsce.

Proszę państwa, na przestrzeni 20 lat, od kiedy wstąpiliśmy do Unii Europejskiej, wydaliśmy na to 604 mln euro w trzech perspektywach unijnych. Wykonaliśmy 324 projekty scaleniowe o łącznej powierzchni blisko 288 tys. ha gruntów, 63 tys. gospodarstw rolnych i ponad 501 tys. działek ewidencyjnych. To, co dzisiaj jest realizowane, oczywiście pokazują te dane, natomiast w najnowszej perspektywie, czyli w planie strategicznym dla wspólnej polityki rolnej, minister rolnictwa i rozwoju wsi przeznaczył na ten cel 136 mln euro. W ten sposób chcemy zrealizować scalenia na gruntach ok. 50 tys. ha gruntów, dotyczące właśnie produkcji rolnej.

Szanowni państwo, przychylamy się do opinii dotyczącej negatywnych skutków zachodzących w przestrzeni wiejskiej spowodowanych budową autostrad i dróg. To, co panowie mówili, to oczywiście są fakty. To resztówki, szachownica, dołączamy do tego również elementy melioracji, które mogą być zniekształcone, czy też dojazdy do gruntów. Było to tutaj powiedziane, nawet pokazane w danych, więc ocena dotycząca tychże negatywnych kwestii jest oczywiście pozytywna.

Staramy się natomiast usprawnić ten proces w kontekście wyeliminowania negatywnych kwestii. Historycznie nie będę przedstawiał całej historii nowelizacji tejże ustawy. Powiem tylko, że w 2017 r. była próba tego, żeby – tak jak GDDKiA dzisiaj ma obbligo w kontekście budowy autostrad – obbligo scaleniowe było też w kontekście dróg ekspresowych. Pewne kwestie nie zostały dokończono, czyli nie ma ustawy, nie ma takiej możliwości na gruncie istniejących dzisiaj aktów prawnych. Otóż rzeczywiście koncepcja scaleń gruntów w procesie budowy dróg ekspresowych jest możliwa, w kontekście istniejącego prawa, tylko że to musi być na wniosek GDDKiA. Praktyka pokazuje, że GDDKiA nie składa takich wniosków, bo pokrywa te koszty, tak jak jest obligatoryjnie w kontekście budowy autostrad... Dla nas to byłoby dobre rozwiązanie legislacyjne, jeżeli o tym mówimy, bo nie wiem, czy efektem pracy Komisji będzie jakiś określony projekt czy jakieś kwestie de lege ferenda, ale popieramy takie rozwiązanie, żeby to scalenie w kontekście budowy dróg ekspresowych było obligatoryjne również w kontekście autostrad.

To jest krótka informacja. Myślę, że praca, którą panowie wykonali w kontekście różnych badań, dotyczących różnych inwestycyjnych ograniczeń czy ulepszeń, czy też kwestia struktury przestrzeni obszarów wiejskich, polepszenia, to jest dobry rodzaj pracy. Oczywiście diabeł tkwi w szczegółach, natomiast myślę, że będzie to dobrą podstawą dalszych rozważań czy ogólnych wniosków, konkluzji w dwóch komisjach. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję panu ministrowi. O głos poproszę panią Magdalенę Fitak, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury. Pani dyrektor, to pani czas.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Magdalena Fitak:

Dzień dobry. Dziękuję za głos. Dzień dobry, panie ministrze. Dzień dobry, panie przewodniczący. Chciałabym przedstawić stanowisko Ministerstwa Infrastruktury dotyczące prezentacji, którą pan dr Marcin i pan dr Przemysław Leń przedstawili przed chwilą. Prezentacja ta nie jest dla nas sprawą nową, znamy ją. Panowie byli także w ministerstwie, żeby przedstawić swoją wizję.

Procedura nabywania nieruchomości pod drogi publiczne oraz wypłata odszkodowań z tego tytułu określana jest w ustawie z 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, w tzw. specustawie. Dzięki tej specustawie mamy szczególne uregulowania względem innych ustaw, w tym ustawy o gospodarce nieruchomościami, ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, a także ustawy – Prawo budowlane. Ma ona na celu uproszczenie oraz przyspieszenie procedur związanych z przygotowaniem inwestycji w zakresie dróg publicznych. W myśl specustawy drogowej przejęcie nieruchomości pod inwestycje w zakresie dróg publicznych następuje na podstawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej z dniem, w którym decyzja ta staje się ostateczna. Zatwierdza ona także podział nieruchomości i stanowi podstawę do dokonania wpisu w księdze wieczystej.

Decyzję ZRID i decyzję ustalającą wysokość odszkodowania z tytułu przejęcia nieruchomości w zakresie inwestycji na drogach krajowych wydaje wojewoda. Organem rozpatrującym odwołania od ww. decyzji jest minister właściwy ds. budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa. Obecnie jest to minister finansów i gospodarki. W sprawach dotyczących decyzji ZRID nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, co oznacza, że wydanie decyzji ZRID może nastąpić niezależnie od tego, czy na terenie przebiegu inwestycji obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

W prezentacji, którą panowie przedstawili, proponują panowie wyłączenie ze specustawy drogowej inwestycji w zakresie dróg ekspresowych i autostrad, i uregulowanie tej problematyki w odrębnej ustawie. Projektodawcy łączą proces inwestycyjny z instrumentem scalania gruntów. Koncepcja ta przewiduje rozdzielenie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi od decyzji ZRID, która zatwierdza projekt budowlany. Propozycja jest w zasadzie częściowym powrotem do pierwotnego brzmienia specustawy drogowej z 2003 r. w zakresie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi, ale bez zatwierdzenia podziału nieruchomości. Przewidziana w projekcie decyzja lokalizacyjna określa linie rozgraniczające, ale nie wywiera skutków w postaci zatwierdzenia podziału nieruchomości.

Tak naprawdę od tej decyzji możliwe będą odwołania w postępowaniu administracyjnym i złożenie skargi do sądu administracyjnego, co niewątpliwie wpłynęłoby na czas rozpoczęcia realizacji inwestycji. Decyzja ta generowałaby także koszty po stronie organów ją wydających: wojewody i ministra finansów, i gospodarki. Organy te wydawałyby dwie decyzje zamiast jednej, co również mogłoby wpłynąć na wydłużenie czasu wydawania poszczególnych decyzji i opóźnienie realizacji inwestycji.

W prezentacji proponuje się dwa dodatkowe etapy procesu inwestycyjnego, czyli decyzję o ustaleniu lokalizacji drogi oraz postępowanie scaleniowe, czyli decyzję o zatwierdzeniu projektu scalenia. Z prezentacji nie wynika natomiast to, czy one byłyby obligatoryjne, czy można by zastosować jedną z tych decyzji.

Przewiduje się również nowe obowiązki po stronie generalnej dyrekcji w postaci prowadzenia konsultacji społecznych przed wszczęciem postępowania scaleniowego. Zaproponowane jest także to, aby odszkodowania za nieruchomości wydzielone w postępowaniu scaleniowym w liniach rozgraniczających ustalane były w drodze uzgodnień między GDDKiA a właścicielem lub wieczystym użytkownikiem. W sytuacji, gdyby nie doszło do porozumienia, w ciągu trzech miesięcy odszkodowanie ustalałby starosta. Należy zauważyć, że obecnie odszkodowanie w przypadku decyzji ZRID na drogach krajowych zawsze ustala wojewoda.

Do złożenia wniosku o wydanie decyzji lokalizacyjnej wymagane byłyby analogiczne dokumenty jak do wniosku o wydanie decyzji ZRID, co spowodowałoby konieczność zwiększenia wymagań w zakresie opracowania koncepcji programowej i STEŚ-R Etap II oraz konieczność aneksowania już zawartych umów na te dwa etapy procesu przygotowawczego.

Należy wskazać, że zadania inwestycyjne, które zakończyły się po STEŚ i decyzji środowiskowej... obecnie ogłaszane są przetargi na opracowanie dokumentacji tylko w niezbędnym, minimalnym zakresie. Nie są dostosowane do zakresu wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji.

Zgodnie z prezentacją postępowanie scaleniowe może trwać 830 dni. W tym czasie będzie można ogłosić i rozstrzygnąć przetarg w systemie „Projektuj i buduj” oraz opracować projekt budowlany, przy czym należy mieć na względzie, że istnieje ryzyko, że zakończenie postępowania scaleniowego przeciągnie się w czasie i opóźni złożenie wniosku o wydanie decyzji ZRID, co może także powodować roszczenia wykonawcy w systemie „Projektuj i buduj”.

W ocenie resortu infrastruktury proponowane zmiany wydłużą proces przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg ekspresowych i autostrad. Należy podkreślić, że w obecnym stanie prawnym, po nadaniu decyzji ZRID rygoru natychmiastowej wykonalności można rozpocząć roboty budowlane, a zatem inwestycja może być realizowana pomimo trwających postępowań odwoławczych. Przedmiotowa propozycja cofa więc rozwiązania specustawy do czasów sprzed jej wprowadzenia. W przypadku przyjęcia tych rozwiązań może dojść zatem do sytuacji, że proces przygotowania inwestycji drogowej w zakresie autostrad i dróg ekspresowych będzie trwał dłużej niż proces przygotowania inwestycji w zakresie innych dróg publicznych, w tym pozostałych dróg krajowych.

Wymaga podkreślenia, że GDDKiA realizuje programy drogowe finansowane ze środków unijnych, m.in. z programu Fundusze Europejskie na Klimat, Infrastrukturę, Środowisko. Opóźnienia w realizacji inwestycji mogą spowodować utratę tych środków lub całkowite niewykorzystanie

dla danej inwestycji. To jest jedna z ostatnich perspektyw finansowych, w której możemy liczyć na środki unijne w tej wysokości na budowę dróg. Staramy się, aby te środki, które jeszcze są dla drogowców dostępne, zostały wykorzystane jak najlepiej, jak najszybciej i najefektywniej. Dlatego też Ministerstwo Infrastruktury nie widzi obecnie możliwości zastosowania tych rozwiązań w praktyce.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

To wszystko, pani dyrektor?

Zastępca dyrektora departamentu MI Magdalena Fitak:

Jest możliwość oczywiście scalenia w ramach autostradowych przepisów. Tak jak państwo wspomnieli, przy autostradach takie scalenia są wykonywane.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję za przedstawione informacje. Dziękuję ministrowi i pani dyrektor, a także kolegom, którzy przedstawili swoje prezentacje.

Otwieram dyskusję. Na początek chciałbym zarezerwować czas dla parlamentarzystów. Kto z parlamentarzystów chciałby odnieść się do przedstawionych informacji? Bardzo proszę, pan przewodniczący Stanisław Lamczyk.

Poseł Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chciałbym odnieść się do pana profesora.

Mówił pan, że również inwestycje liniowe mają to samo prawo. Dlatego jak się nie budowało linii kolejowych, to się nie budowało, a teraz zaczyna się budować i jest ten sam problem. Na Pomorzu mamy na przykład do elektrowni i tym podobnie... ale również zwiększenie parametrów. Założmy, że gospodarstwo nieraz było podzielone i można było to zwierzyń... czy tam sprzętem przejechać na drugą stronę. Były jakieś przejazdy, teraz przy zwiększonej prędkości, na przykład 160 km/h, już tych przejazdów nie ma i teraz jest problem. Wiem to ze swojego terenu przy linii kolejowej nr 201. Otwarcie powiedzieli... kontraktu, że trzeba zwierzęta i sprzęt... dwa kilometry na drugą stronę, żeby mogły dość na pole. To gospodarstwo zostało podzielone jeszcze przed II wojną światową. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Jak panowie patrzą na sprawę inwestycji szlupowej czy estakadowej na kolei? Przecież to jest rozpowszechnione nie tylko w Stanach Zjednoczonych, ale też w Chinach. W Chinach wszystko buduje się na szlupach i tam nie ma problemów ze scaleniem, ze zwierzętami. To się przechodzi. Niby inwestycje są droższe, ale buduje się szybciej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję bardzo. Kto jeszcze z posłów? Pan Zbigniew Sosnowski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Zbigniew Sosnowski (PSL-TD):

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, z uwagą słuchałem wystąpienia zarówno przedstawicieli świata nauki, jak i ministerstwa. Zauważyłem jedną zasadniczą sprzeczność.

Obawiam się, że rozpale tu szeroką dyskusję na argumenty, która może się wydłużyć, ale chciałbym usłyszeć chociaż po pięć argumentów. Panowie udowadniali, że proces realizacji zadania skróci się bodajże z 2,4 tys. do ponad 1 tys. dni – w tej chwili nie pamiętam – natomiast pani dyrektor z Ministerstwa Infrastruktury użyła sformułowania, że niestety na razie nie ma zgody w resorcie, bo proces się wydłuży. Chętnie wysłuchałbym więc chociaż pięciu argumentów obydwu stron, żeby przekonały mnie, że się skróci lub, pani dyrektor, że jednak się nie skróci a wydłuży. To pozwoliłoby mi podjąć tutaj racjonalną dyskusję, bo jak słucham obydwu stron, to mam trochę rozjazd w swojej wyobraźni. Dziękuję bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MI Magdalena Fitak:

Czy mogę poprosić panów...

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Momencik. Jeszcze pan przewodniczący Gwiazdowski, bardzo proszę.

Poseł Kazimierz Gwiazdowski (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, panowie i panie posłanki, szanowni państwo, myślę, że problem scalania gruntów w Polsce to poważny problem.

Myślę przede wszystkim, że za mało środków finansowych przeznaczamy na scalenia gruntów. Jak mówił pan minister, na lata 2023–2027 jest to tylko 136 mln euro. To wystarczy tylko na 50 tys. ha. W ogóle w latach 1989–1996 scalenia były na obszarach 300–400 tys. ha. Po wejściu do Unii Europejskiej ten wskaźnik znacznie się obniżył, bo spadło to gdzieś rocznie do wielkości od 5 do 15 tys. To zależy, w jakich latach, ale tyle scalamy gruntów. Te środki wystarczą tylko na 5% zapotrzebowania, które jest w kraju. Zapotrzebowanie jest dużo większe.

Myślę, że – choć przeznaczane są tylko środki europejskie – udałooby się wygospodarować środki i krajowe, i środki z budżetu województwa, nie tylko europejskie, żeby po prostu zwiększyć środki na scalanie. Myślę, że potrzeby samorządów i nie tylko, przede wszystkim rolników, a szczególnie, jak tu było mówione, rolników z województw Polski wschodniej, gdzie to jest rozdrobnione, gdzie są małe gospodarstwa, gdzie tych działek jest naprawdę dużo i to jest poważny problem przy inwestycjach, które są realizowane... Realizowane są nie tylko inwestycje drogowe – mówimy o drogach ekspresowych – ale również przy wojewódzkich, powiatowych czy też przy budowie kolei.

Myślę, że to jest bardzo poważny problem. Trzeba zastanowić się nad tym, żeby zwiększyć środki finansowe na scalanie gruntów. To pomogłoby przy realizacji wielu inwestycji i uporządkowałoby przede wszystkim gospodarstwa rolne, a dzisiaj rolnicy mają działki w parunastu miejscach, muszą się przemieszczać. To jest czasochłonne i przede wszystkim podraża koszty produkcji rolnej.

Stąd moja prośba do pana ministra rolnictwa, żeby środki finansowe na scalania gruntów zwiększyć. Myślę również o tym, żeby wszystkie ministerstwa się dorzuciły, nie tylko Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, ale i Ministerstwo Infrastruktury, Ministerstwo Klimatu i Środowiska, bo to przecież i zbiorniki wodne, i wszystkie inne inwestycje. Wtedy można byłoby coś z tym tematem zrobić i scalać rocznie więcej gruntów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Pan poseł Kaczmarczyk, bardzo proszę.

Poseł Norbert Jakub Kaczmarczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Panowie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, do zabrania głosu zainspirowała mnie wypowiedź pana przewodniczącego, dlatego że kiedy dyskutujemy na posiedzeniach Komisji Rolnictwa i Rozwoju Wsi czy w ministerstwach, często przychodzą rolnicy, którzy chcieliby otrzymać, wydzierżawić grunty.

Było bardzo wiele burzliwych dyskusji na posiedzeniach tej Komisji odnośnie do podziału gruntów, aby rolnicy mogli podjąć dzierżawę, aby zakupić grunty. Jako Komisja i ministerstwo często aprobowaliśmy te pomysły i dążyliśmy do tego, by tak się stało. Nie zawsze natomiast to się udawało, ale powiedzmy, że jako rolnicy, jako Komisja Rolnictwa i Rozwoju Wsi wszyscy jesteśmy za tym, żeby rolnicy mogli się rozwijać.

Z drugiej strony, kiedy mówimy o budowie dróg, autostrad, pojawia się i kłania się temat scalania tych gruntów. Tutaj też wszyscy jesteśmy za, bo trzeba scalać, bo wtedy będzie łatwiej budować infrastrukturę. Z jednej strony jesteśmy więc za rozdrabnianiem i dzieleniem, kiedy jesteśmy z rolnikami, ale z drugiej strony, kiedy mówimy o budowie dróg, jesteśmy za scalaniem. Trzeba to trochę usystematyzować, bo to nie pierwsze posiedzenie Komisji, na którym spotykam się z takim rozdrobieniem jaźni, mówiąc o budowaniu takiej polityki na przyszłość, jeśli chodzi o dbanie o rolnictwo z jednej strony, a z drugiej strony o budowanie państwa, które będzie rozwijać się dynamicznie z punktu widzenia rozbudowy infrastruktury.

Przy tej informacji na pewno można by zapytać o dziesięcioarowe grunty, bo ktoś tutaj próbuje zadbać o rolników tak: „Jeżeli wielkość działek rolnych w gospodarstwie rolnym jest poniżej 10 arów, powoduje rozdrobnienie, które wyklucza możliwość udzielania wsparcia w ramach wspólnej polityki rolnej w celu dalszego rozwijania działalności rolniczej lub zmiany profilu produkcji”. Nie chciałbym podważać tego dokumentu, ale pokażcie państwo takie działki. Pokażcie państwo takie czynne gospodarstwa, które mają problem z tego typu działkami. Państwo polskie przychodzi z wielkim rozwiązaniem, które będzie budować wsparcie w postaci scalenia. To raz.

Po drugie, mówi się o scalaniu gospodarstw i pomaganiu rolnikom, którzy mają rozdrobnione gospodarstwa. Pochodzę z Małopolski. Większość gospodarstw, które rozwijają swoją produkcję, dzierżawi grunty rolne, sukcesywnie wykupując mniejsze gospodarstwa czy wykupując po kilka hektarów od rolników bądź emerytów, którzy przestają produkować, przechodzą na emeryturę, sprzedają te grunty. Te gospodarstwa sukcesywnie się powiększają. Często

są to gospodarstwa w moim regionie, na granicy kilku województw, bo i świętokrzyskiego, i małopolskiego. Mamy tutaj do czynienia z różnymi klasami ziemi, od Płaskowyżu Proszowickiego, gdzie mamy do czynienia z czarnoziemem, do IV klasy ziemi w województwie świętokrzyskim, a nawet do V klasy na przykład w odległości 80 km.

Dla mnie pytanie jest zasadnicze. W jaki sposób państwo przyjdzie do takiego rolnika z rozwiązaniem i scali mu te grunty albo odda taki grunt, który będzie uśrednionym gruntem w postaci zbudowania gospodarstwa, które będzie go satysfakcjonować? Moim zdaniem jest to niemożliwe i nie ma co wywierać otwartych drzwi, wylewać dziecka z kąpielą. Nie da się tego zrobić. Dajmy tym ludziom spokój, dajmy im spokojnie prowadzić te gospodarstwa, tym bardziej że przed chwilą na sali plenarnej rozmawialiśmy o planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego i okaże się, że w niedługim czasie nie będziemy mogli budować nowych gospodarstw rolnych. Rolnik senior przekazuje gospodarstwo na przykład trójce swoich dzieci, które chcą założyć swoje gospodarstwo, ale nie będą mogły tego zrobić, bo nie będą mogły wybudować nowej zagrody według nowych planów.

To są problemy, które wspólnie powinniśmy rozwiązywać, bo Bruksela poprzez kamienie milowe narzuca nam takie kajdany, że w przyszłości może się okazać, że nie będzie można budować nowych gospodarstw rolnych, ba, deweloperzy wykupią grunty, które są przeznaczone na deweloperkę, budowę. Jednocześnie wykupią pustostany i okaże się, że ktoś ma wykształcenie rolnicze, może budować według planu na zabudowie zagrodowej, i okaże się, że nie będzie mógł tego zrobić ze względu na nowe przepisy.

Moja konkluzja i prośba do nas wszystkich jest więc o to, abyśmy budując tego typu prawo z punktu widzenia wywłaszczeń i tych przykrych doświadczeń... Słyszałem tutaj też takie słowa, że 80% to nie jest merytoryka, tylko mówienie o tym, że z dziada pradziada ta ziemia należała do tych ludzi. Tak, to jest merytoryka, bo to jest wielka krzywda dla tych ludzi. Nasi przodkowie, przodkowie nas wszystkich walczyli o to, byśmy mogli posiadać własność, żebyśmy nie byli chłopami pańszczyźnianymi, tylko żebyśmy mogli posiadać własność. Mówienie o tym, że nie jest to merytoryczne, tylko emocjonalne z punktu widzenia podejścia takiego człowieka, obraża mnie jako syna, wnuka, prawnuka rolnika i mnie jako rolnika. Obraża mnie to.

Chciałbym, żeby podejście w tego typu działaniach było zgoła inne. Co chciałbym otrzymać od ministerstw infrastruktury i rolnictwa w sytuacji, gdyby była potrzeba wywłaszczenia mojego gospodarstwa? Nie chciałbym otrzymać równowartości gospodarstwa po wycenie dzisiejszej, gdy na przykład zabudowa jest dwudziestoletnia czy trzydziestoletnia i dostanę, nie wiem, 300 tys. zł za dom i 200 tys. za garaż. Chciałbym otrzymać kwoty, za które będę mógł wybudować sobie to gospodarstwo. Jeżeli dzierżawię grunty w województwie świętokrzyskim, w Małopolsce w skali od I do IV klasy ziemi, na przykład 200 ha, 300 ha, 100 ha czy 50 ha, to chciałbym otrzymać od KOWR-u dwudziestoletnią dzierżawę z możliwością pierwokupu klasy ziemi uśrednionej, na przykład klasy II czy III, a od Ministerstwa Infrastruktury za wywłaszczenie chciałbym otrzymać kwotę, za którą będę mógł sobie tam wybudować to moje gospodarstwo.

Uwierzcie państwo, spotkacie się z tymi rolnikami i będzie się rozmawiało całkiem inaczej niż poprzez tego typu praktyki, które spotykamy do dzisiaj. To tutaj proszę skupić się, proszę państwa, w temacie innego podejścia do rolników w kwestii wywłaszczeń, finansowych ofert i konkretnych propozycji, bo to o to się wszystko rozchodzi. Proszę o inne podejście, bo ziemia to wartość ponad wszystkim. To jest to, o co walczyliśmy jako Polacy, aby każdy z nas mógł trzymać w ręku tę bryłę ziemi, aby móc produkować żywność również w sytuacji kryzysu. Rolnicy byli docenieni w momencie, kiedy wybuchła wojna na Ukrainie, a niestety zawsze – i wcześniej, i później – są na końcu łańcucha pokarmowego. Zmieniamy to. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos? Nie widzę. A ze strony społecznej? Zgłaszał się pan Marcin Wroński, ale widzę, że jest nieobecny. Nie widzę dalszych zgłoszeń, zatem proszę pana ministra Jacka Czerniaka o odniesienie się do zadanych pytań i wątpliwości.

Sekretarz stanu w MRiRW Jacek Czerniak:

Dobrze. Po pierwsze, pan przewodniczący Gwiazdowski mówił o pieniądzach na scalanie. Jako resort odpowiedzieliśmy panu na tę kwestię. Dostał pan informację. Dzisiaj natomiast w planie strategicznym pieniądze, o których mówiłem, 160 mln zł, to jest początek. Możemy

ewentualnie zmieniać plan strategiczny, ponieważ rozumiemy, że to jest zadanie bardzo ważne z punktu widzenia wszystkich kwestii związanych z produkcją rolną.

Mówiłem natomiast również o kwestii dzisiaj obowiązującego prawa. Na bazie obowiązującego prawa te kwestie scaleniowe inwestor może oczywiście wykonywać. W kontekście dróg ekspresowych GDDKiA może wystąpić z wnioskiem. Jeszcze raz natomiast powtórzę: w kontekście autostrad jest to obbligo. Jak najbardziej jesteśmy więc za scaleniem.

Co do kwestii tego projektu czy też założeń projektu, nie odnoszę się do tej trzeciej czy kolejnej ustawy, bo nie znałem założeń dotyczących przedstawienia przez panów, gości. Rozumiejąc to, co usłyszałem, że panowie chcą wprowadzić третią ustawę, która uregułuje specustawę i ustawę scaleniową, która ułatwi ewentualne scalenia, nie odnoszę się do tego. Ministerstwo Infrastruktury wprost powiedziało, że nie popiera tych założeń czy kwestii.

Jeszcze raz mówię, że najważniejsze z punktu widzenia tychże kwestii, o których mówiłem – tych negatywnych, tych resztówek, tych szachownic, tych dojazdów – jest to, żeby te utrudnienia eliminować w drodze obowiązującego prawa. Jeżeli mamy jakiś projekt czy pomysł na to, żeby to ułatwić – ze względu na produkcję rolniczą oczywiście, przestrzeń rolniczą, mówię w tym kontekście – to oczywiście jesteśmy w tym zakresie gotowi do współpracy, bo to jest bardzo ważne dla nas, z punktu widzenia ministerstwa rolnictwa.

Co do przywiązania do ziemi, również uważam, że wartością, która charakteryzuje dzisiaj polskiego rolnika, jest przywiązanie do ziemi, które zawsze było. Nie zrozumiałem tej tezy, o której pan tutaj mówi, o 80%, że to jest to, co zostało powielone. Nie bardzo chwyciłem ten kontekst. Ujął pan tę tezę w sposób, że tak powiem, zdaniowy, bo chodziło o to, że rolnik, który ma tam gospodarstwo, jest przywiązany i to nie jest argument do tego, żeby go tam wywłaszczać. Niech pan się do tego odniesie. Też odnoszę wrażenie, że ten argument był nietrafiony. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję panu ministrowi. Czy pani dyrektor Magdalena Fitak chciałaby się odnieść?

Zastępca dyrektora departamentu MI Magdalena Fitak:

Chciałam tylko poprosić panów o wyświetlenie slajdu z czasem.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Bardzo proszę. Proszę, panie doktorze. Pani dyrektor chciała? Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Magdalena Fitak:

W nawiązaniu do pytania pana posła chciałam tylko zwrócić uwagę, że dla tych samych etapów procesu panowie założyli inne czasy, co powoduje różnicę na korzyść nowego rozwiązania, przy czym tak naprawdę trzeba wskazać, że odwołania od decyzji ZRID to nie są tylko i wyłącznie odwołania związane z podziałem nieruchomości. W tym etapie panowie nie zawarli dosyć istotnego elementu, którym jest ponowna ocena oddziaływania na środowisko, która występuje najczęściej. W przypadku inwestycji to ona najczęściej powoduje długi czas uzyskiwania decyzji środowiskowej, co powoduje, że czas na uzyskanie decyzji ZRID według panów propozycji – czyli nadal 30 dni – jest po prostu nierealny.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Dziękuję za te wyjaśnienia. Czy panowie jeszcze chcieliby się odnieść? Bardzo proszę, panie doktorze.

Zastępca kanclerza PL dr inż. Marcin Jakimiak:

Proszę państwa, słucham państwa stanowisk. Postaram się odnieść do wszystkich, które zostały tutaj przywołane, ale powiem szczerze, że generalnie wszystko, co słyszę, to, co państwo wyartykułowali, sprowadza się do tego, co jest istotą tej ustawy. Faktem jest to, co powiedziała pani dyrektor. Racja, tutaj nie jest uwzględniony czas na ponowną ocenę decyzji środowiskowej, jak najbardziej. To faktycznie może wydłużyć o, dajmy na to, 200 kolejnych dni. Niech to będzie nawet 300 dni, prawie że rok, a nadal jesteśmy w sytuacji, w której osiągamy dużo lepszy cel, dużo lepsze efekty przy zbliżonym czasie realizacji inwestycji.

Tak jak mówiłem, postępowania scaleniowe, które zostały tutaj wskazane na 830 dni, to jest czas wydłużony. W momencie, gdy on będzie miał stabilne finansowanie, ten czas będzie krótszy. Przez siedem lat pracowałem w Wojewódzkim Biurze Geodezji i Terenów Rolnych, głównie przy pracach scaleniowych. Jeżeli chodzi o czas realizacji scalenia, 360 do 500 dni to jest czas w pełni wystarczający, żeby zorganizować i przeprowadzić całe scalenie gruntów.

Przechodząc do tego, co było dwukrotnie wskazane, czyli do tych moich niefortunnych 80%, już mówię państwu, skąd to się wzięło. Przez 17 lat pracowałem też w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w Wydziale Nieruchomości, rozmawiałem z ludźmi, którzy byli wywłaszczani, którzy byli pozbawiani domów, gospodarstw, żyłem tymi problemami, które ci ludzie mieli, ponieważ to ja musiałem odebrać od nich nieruchomości, musiałem odebrać dom. Między innymi ta ustawa jest wynikiem refleksji, która pojawiła się po spotkaniach z tymi ludźmi. Niejednokrotnie widziałem, że oni nie mają czasu na to, żeby opuścić ten dom, robią to w pośpiechu, że to wiązało się z tym, że ci ludzie w jakiś sposób tracili na zdrowiu. Stąd bierze się ta ustawa. To nie jest tylko i wyłącznie nasza praca naukowa, ale też doświadczenia osobiste.

Jeżeli chodzi o powierzchnie scaleń i wniosek dotyczący zwiększenia obszaru scaleń, to, drodzy państwo, przy wykonywaniu obliczeń pod drogą S17 Kurów – Lublin – Piaski został przyjęty obszar scaleń 31 tys. ha. To jest bardzo dużo. Mam nadzieję, że nie pomyliłem się o rząd wielkości, bo na szybko szukałem w materiałach, w każdym razie to też jest odpowiedź na potrzeby scaleniowe.

Pan przewodniczący pytał o dojazd. Gospodarstwo zostało podzielone. Faktycznie pola, które zapewniały paszę dla zwierzyny w gospodarstwie, znalazły się po drugiej stronie. Scalenie gruntów jest odpowiedzią na ten problem. Można w ramach postępowania scaleniowego wydzielić grunt po tej stronie, po której jest gospodarstwo. Właśnie o to chodzi w postępowaniu scaleniowym, że faktycznie bierzemy wszystkie grunty do jednego wora i rozdzielamy tak, żeby były ułożone jak najlepiej, ale z perspektywy rolnika.

Wszystkie instrumenty, które zaproponowaliśmy w nowej ustawie... Ta ustawa jest tylko i wyłącznie propozycją. Nad nią trzeba oczywiście popracować, przeanalizować, na pewno uwzględnić też wiele słusznych uwag GDDKiA, natomiast ustawa ta daje takie możliwości, czyli stawia obok drogi na tym samym poziomie również rolnika, o którym pan poseł mówił. To absolutnie nie jest więc patrzenie tylko i wyłącznie z perspektywy inwestycji, tylko ujęcie problemu szeroko w przestrzeni, czyli droga plus otoczenie, ale otoczenie nie tylko jako środowisko, bo o środowisko dbamy cały czas, bo zmusiła nas do tego Unia Europejska. Mamy odpowiednie przepisy środowiskowe. Musimy to uwzględnić, nie mamy wyjścia.

Cały czas brakuje natomiast tego elementu, który powinien być w przyszłości. Pani dyrektor powiedziała, że mamy teraz perspektywę unijną, musimy wydać dużo pieniędzy na drogi. Tak, zgadza się. Osobiście byłem wdzięczny za specustawę, bo realizowałem inwestycje. Na przepisach ustawy o gospodarce nieruchomościami niektóre wywłaszczenia trwały 12 lat. Na przepisach pierwszej specustawy – co było krokiem do przodu, ale niewystarczającym... Przy drugiej specustawie dalej było niedoskonałe, ale już lepiej. Później weszły decyzje ZRID i jest fantastycznie. Naprawdę, z perspektywy inwestora wprowadzenie decyzji ZRID było strzałem w dziesiątkę. Wtedy skoczyliśmy, jeżeli chodzi o inwestycje, mocno do przodu, zrealizowaliśmy to wszystko, za co chwalą nas za granicą.

Jeżeli chodzi o estakady i budowę dróg na słupach, nie jestem w stanie odnieść się do tego, bo to jest dużo szerszy problem. Można to rozwiązać poprzez ograniczenia w dysponowaniu nieruchomościami, takie jak w przypadku tuneli, gdzie tunel wchodzi, w ogóle nie narusza struktury gruntu na powierzchni, natomiast jakieś prawo do tego gruntu trzeba mieć. Coś takiego zostało zrealizowane przy budowie tuneli. Myślę, że można zastanowić się nad podobną konstrukcją przy drogach ekspresowych czy ewentualnie kolejach, które będą przebiegały nad ziemią.

Jeżeli chodzi o dodatkową decyzję lokalizacyjną, czyli to, o czym pani rektor powiedziała, że to jest kolejny etap, przy którym można się odwołać, tak samo decyzja o ustaleniu gruntów. Oczywiście, to są decyzje, przy których można się odwołać, ale każda decyzja, każdy etap inwestycyjny niesie ze sobą ryzyko. Takim samym ryzykiem jest zespół pałacowo-parkowy na S19, który opóźnił decyzję ZRID o dwa lata. Takim samym ryzykiem jest zakopane, podziemne składowisko śmieci, które zmusiło do uzyskania nowej decyzji środowiskowej na drodze S12. Takich ryzyk jest mnóstwo. To jest most przez Ciemieję, przy którym też są chyba dwa lata opóźnień. Most po wybudowaniu osiadł, trzeba było włożyć kolejnych 20 mln zł, żeby można było puścić ruch po drodze.

Takie ryzyka inwestycyjne istnieją i ich nie wyeliminujemy. Każda inwestycja niesie ze sobą ryzyka. Decyzje, które wprowadzamy, również niosą ze sobą ryzyka. Od każdej decyzji można się odwołać, może ona wprowadzić pewne opóźnienia, natomiast nie jest istotą realizacji inwestycji tylko i wyłącznie ich czas, ale również to, co one robią. Jeżeli możemy zrealizować inwestycję, porządkując otoczenie dookoła drogi, dając wiele korzyści, to nie jest to tylko i wyłącznie ukształtowanie działek, gospodarstw rolnych. To jest też możliwość dla samorządów, żeby realizować

zadania społeczne, jak wydzielenie gruntów pod, nie wiem, przychodnie, pod szkołę, pod oczyszczalnię ścieków. To wszystko daje nowy proces inwestycyjny.

Wydaje mi się, że odwracanie się od tego procesu i mówienie, że realizujemy drogi i w sumie nic więcej nas nie interesuje, jest, za przeproszeniem, ogromną ignorancją. Nie powinniśmy czegoś takiego robić. Rozumiem, że jest wiele umów, które są podpisane. Do tego mamy vacatio legis, możemy wprowadzić przepisy z odpowiednim opóźnieniem po to, żeby tych skutków uniknąć. Wydaje mi się natomiast, że warte zastanowienia jest rozpoczęcie prac nad ustawą, która wprowadzi możliwość realizowania inwestycji liniowych – teraz już ograniczam się tylko i wyłącznie do dróg ekspresowych i autostrad, bo faktycznie o inwestycjach liniowych mówimy – po to, by robić to mądrze, lepiej i nie tylko i wyłącznie dla użytkowników dróg.

Nie wiem, chyba odniosłem się do wszystkich rzeczy. A, jest jeszcze jedna rzecz, którą podniosła pani dyrektor, mianowicie to, czy scalenia są obligatoryjne. Wnioskodawcą jest generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. To jest novum, jeżeli chodzi o postępowania scaleniowe, bo do tej pory mógł to zrobić tylko i wyłącznie przy scaleniach okołautostradowych. To, czy scalenia są konieczne, czy nie, będzie wynikało z analizy ekonomicznej.

W przypadku, gdy generalny dyrektor stwierdzi, że, załóżmy, jest obręb ewidencyjny, który ma 2 tys. ha, a droga ingeruje w ten obręb na obszarze, powiedzmy, 15 ha, może stwierdzić, że jest dla niego nieekonomiczne to, żeby finansować takie scalenie gruntów, i odstąpić od takiego scalenia gruntów, ale analiza, czy to należy zrobić, czy nie, musi być zrobiona na etapie koncepcji programowej, żeby to było obiektywne. Następnie, jeżeli starosta powiatu stwierdzi, że chce mimo wszystko rozszerzyć ten obszar scalenia, OK, ustawa daje mu takie prawo, ale pod warunkiem, że znajduje finansowanie dla takiego działania. Generalna dyrekcja nie powinna finansować nic, co wychodzi poza inwestycje drogowe, a scalenia w ramach tej koncepcji są elementem procesu inwestycyjnego, w związku z tym w takiej formie mogą być finansowane.

Chyba do wszystkiego się odniosłem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kazimierz Płocke (KO):

Bardzo dziękuję za te wyjaśnienia. Widzimy z tej dyskusji, że w zakresie współdziałania pomiędzy resortami wiele jeszcze przed nami. Chodzi o to, żeby proces inwestycyjny był w miarę optymalny. Kłopoty, o których wspominał pan doktor, oczywiście też mają swoje podłoże, dlatego dobrze, że zapoznajemy się z tymi rozwiązaniami, z tymi sprawami. Minister rolnictwa realizuje własne cele, minister infrastruktury własny cel, ale chodzi o to, żeby na pewnym etapie te koncepcje były ze sobą w miarę spójne. To rozumiemy, natomiast to mnie uświadamia, że jeszcze wiele, wiele przed nami.

Dziękuję zatem za tę dyskusję, rozmowę, pytania. Wobec tego zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję państwu za przybycie, za rozmowę i dyskusję. Protokół z posiedzenia będzie wyłożony w sekretariacie Komisji. Zamykam posiedzenie. Dziękuję.