

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Samorządu
Terytorialnego
i Polityki
Regionalnej**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **PODKOMISJI STAŁEJ FINANSÓW
I USTROJU SAMORZĄDU
TERYTORIALNEGO (NR 8)**
- **PODKOMISJI STAŁEJ GOSPODARKI
I INFRASTRUKTURY KOMUNALNEJ
(NR 11)**
z dnia 24 czerwca 2025 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej

– podkomisji stałej finansów i ustroju samorządu terytorialnego (nr 8)

– podkomisji stałej gospodarki i infrastruktury komunalnej (nr 11)

24 czerwca 2025 r.

Podkomisja stała finansów i ustroju samorządu terytorialnego oraz podkomisja stała gospodarki i infrastruktury komunalnej, obradujące pod przewodnictwem poseł **Iwony Małgorzaty Krawczyk (KO)** oraz posła **Jarosława Wiesława Wieczorka (PiS)**, przewodniczących podkomisji, zrealizowały następujący porządek dzienny:

- **kwestia uregulowania własności dróg w miastach na prawach powiatu – potrzeba zmiany ustawy o drogach publicznych w celu określenia zadań właściciela dróg w zakresie ich bieżącego utrzymania i remontów.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Beata Leszczyńska** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad, **Jarosław Florkiewicz** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Krzysztof Osiński** specjalista ds. legislacji Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej, **Adam Ostrowski** specjalista ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich, **Elżbieta Popielska** pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa wraz ze współpracownikami oraz **Przemysław Matysiak** ekspert Związku Powiatów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Mateusz Daszewski** oraz **Sławomir Jakubczak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Szanowni państwo, wybiła godzina 13.00, w związku z tym rozpoczynamy nasze wspólne posiedzenie podkomisji stałych: finansów i ustroju samorządu terytorialnego oraz gospodarki i infrastruktury komunalnej. Oczywiście witamy wspólnie z panią przewodniczącą Iwoną Krawczyk.

Dzisiejszy temat, dzisiejsze zagadnienie zostało zainicjowane, jak większość naszych punktów, zgodnie zresztą z intencją Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, przez Związek Miast Polskich. W agendzie dzisiejszy temat dotyczy dróg na terenach miast na prawach powiatu i ewentualnej potrzeby regulacji w tym zakresie. Jak widzimy i dostrzegamy bieg życia codziennego, to różne okoliczności wskazują na to, że być może należałoby w tym wątku podjąć zmiany legislacyjne w zakresie współodpowiedzialności za drogi krajowe w kontekście państwa polskiego oraz jednostek samorządu terytorialnego.

Takim wyjątkowym przykładem na pewno jest miasto Chorzów, które dzisiaj jest reprezentowane dość licznie pod przewodnictwem pani wiceprezydent miasta Chorzowa. Witamy serdecznie. Witam serdecznie przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz Ministerstwa Infrastruktury, wszystkich państwa i oczywiście wielce szanownych państwa parlamentarzystów.

Kwestie bardziej precyzyjnej agendy, która oczywiście może być delikatnie elastyczna, pozostawię pani przewodniczącej Iwonie Krawczyk. Pani przewodnicząca, bardzo proszę.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Dzień dobry.

Witam państwa bardzo serdecznie. Bardzo krótko przedstawię agendę dzisiejszego posiedzenia. Oczywiście już wiemy, że ta elastyczność będzie miała miejsce, ale zacznijmy od tego, co zaplanowaliśmy wspólnie z panem przewodniczącym. W punkcie pierwszym – stan obecny, podział i zarządzanie drogami, i tu głos oddamy przedstawicielom Ministerstwa Infrastruktury.

W punkcie drugim – kwestia klarowności kompetencji, finansowania i remontów. W punkcie trzecim – jakie są główne postulaty merytoryczne, jak zaliczać drogi w miastach powiatowych, jak dokonać zmiany własności drogowej, uporządkowanie statusu prawnego pasa drogowego. W punkcie czwartym mamy rolę przedstawicieli, w tym Ministerstwa Infrastruktury i GDDKiA. W punkcie piątym mamy przygotowane informacje i pytania dla ekspertów. Na końcu podsumowanie.

Biorąc pod uwagę fakt, że – tak jak powiedział pan przewodniczący – mamy szacownych gości przybyłych z Chorzowa, zamienimy te punkty, oddamy w pierwszej kolejności głos właśnie naszym gościom. Bardzo proszę, zapraszam do zaprezentowania swojego stanowiska.

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Dzień dobry państwu. Elżbieta Popielska, zastępca prezydenta miasta Chorzów. Ze mną przybyli tutaj również nasi pracownicy – mecenas Kowolik Tomasz, pani dyrektor Wydziału Inwestycji i Rozwoju, Anna Piontek, oraz nasz architekt, pan Maciej Franta.

Szanowni państwo, jak wiecie, 2 czerwca na skutek wyników ekspertyzy przeprowadzonej na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów, a konkretnie wniosków, które zawierała ta ekspertyza, prezydent miasta Chorzów dokonał wyłączenia z użytkowania, zamknął tzw. estakadę, czyli kawałek drogi krajowej nr 79. Był to element łączący Bytom z Katowicami, który przebiegał centralnie przez nasz rynek. Dlaczego to uczynił? Mając na uwadze z jednej strony zagrożone życie i zdrowie mieszkańców naszego miasta i nie tylko, był to bowiem obiekt tranzytowy, więc mniej więcej tylko w skali jednego dnia przyjeżdżało ok. 40 tys. pojazdów. Do tego należy jeszcze doliczyć pieszych, którzy poruszali się pod tym traktem, ruch rowerowy, jak również komunikację PKP, tramwaje i autobusy.

Życie i zdrowie ludzi, nie tylko mieszkańców – tak jak podkreślam – naszego miasta Chorzów, ale również całego regionu, to jest wartość bezcenna. Dlatego też, mając na uwadze z jednej strony te wartości, a z drugiej strony problemy, które z całą pewnością spowodowało wyłączenie tego obiektu mostowego, myślę, że, uwzględniając doświadczenia naszego miasta i MTK, nikt by się nie zawahał, żeby taką decyzję podjąć. Tę decyzję bardzo szanują mieszkańcy, dając temu wyraz i mówiąc, że była to jedyna słuszna decyzja w takiej sytuacji, w jakiej się znaleźliśmy.

Co teraz? Teraz odwołaliśmy się od decyzji WINB, Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego, ponieważ uważamy, że tymczasowe podpory i wydatkowanie publicznych środków finansowych na ten cel jest nieskuteczne i tak naprawdę nie prowadzi do takiego rozwiązania, na jakim nam zależy. Na czym nam zależy? Na skutecznym rozebraniu tego obiektu mostowego, przywróceniu tak naprawdę normalnego funkcjonowania zarówno kolei, jak również pozostałego transportu, a przede wszystkim na uporządkowaniu ładu komunikacyjnego w centrum naszego miasta.

O co chcemy prosić? O zrozumienie dla tej sytuacji, o współpracę i przede wszystkim wypracowanie takiego modelu, który umożliwiłby nam znalezienie środków finansowych, bowiem jest to droga krajowa i jednostka samorządu terytorialnego, która dysponuje budżetem wartości niespełna 1 mld zł, nie poradzi sobie z taką inwestycją. Co do tej pory zrobiliśmy? Rozmawialiśmy z potencjalnymi wykonawcami, największymi w branży, którzy zajmują się tymi obszarami, czyli właśnie wyburzaniem tego rodzaju obiektów mostowych, jak również przywracaniem do użytkowania tych elementów, które są konieczne, i szacunki mówią o kwotach od 50 do 100 mln zł. Dlatego też jesteśmy tutaj, żeby prosić państwa o dyskusję na ten temat, jak również o wsparcie naszego miasta. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękujemy, pani prezydent.

Czy ktoś jeszcze z reprezentantów miasta Chorzowa, wedle zgody pani prezydent, chciałby coś dopowiedzieć? Bardzo proszę. Proszę się przedstawić i zabrać głos.

Architekt Maciej Franta:

Dzień dobry państwu. Maciej Franta, architekt.

Chciałbym tylko nakreślić rys tego, z czym się tak naprawdę mierzymy jeszcze pod kątem problemów przestrzennych. Miasto Chorzów w latach 70. dostało, można powiedzieć, dość ekstrawaganckie rozwiązanie komunikacyjne, w którym wyburzono śródmieście tego miasta i przeprowadzono przez centrum miasta estakadę, czyli most drogi krajowej nr 79, który komunikuje właśnie do 40 kilku tysięcy samochodów dziennie. To rozwiązanie skutecznie zablokowało

możliwości rozwojowe miasta oraz w ogóle spektrum zrównoważonego działania i rozwoju społeczności, biznesu, rozwoju przestrzennego miasta. Most, który w tym miejscu również dzieli miasto, powoduje, że Chorzów stał się miastem tranzytowym i właściwie używalność tego obiektu wedle różnych szacunków w ponad 90% to jest tranzyt przez miasto wiszący nad rynkiem.

Mówię o tym tylko dlatego, żeby zrozumieć abstrakcję tej sytuacji, w której w obecnych czasach – kiedy poszukujemy zrównoważonych, znormalizowanych rozwiązań, gdy poszukujemy przestrzeni publicznych, poszukujemy jakości życia, braku skażenia spalinami, hałasem i innymi negatywnymi konsekwencjami – mamy do czynienia z obiektem, który przez wiele lat już dochodził do swojego kresu i był poniekąd w jakiś sposób podtrzymywany przy życiu. W tym momencie nie ma takiej możliwości fizycznej i technicznej, żeby skutecznie w jakikolwiek sposób go ratować, a jednocześnie przestrzeń miasta jest tym obiektem totalnie zdewastowana.

Uzupełniłbym też, że rozwiązanie przestrzenne, którego oczekivalibyśmy, to nie jest oczywiście wyłącznie wyburzenie tego mostu, bo to jest najważniejszy element, na który miasto tutaj chce pozyskać środki, natomiast konsekwencją wyburzenia tego mostu jest szereg pewnych działań, które muszą zostać zaplanowane i które są już planowane, które muszą usprawnić lokalne implementacje komunikacyjne w mieście po to, żeby to, co jest konsekwencją wyburzenia i zamknięcia tej nitki w tym miejscu, nastąpiło w czasie. To jest również jakaś forma uporządkowania przestrzeni, która wynika z wyburzenia tego wielkiego obiektu inżynierskiego, który po prostu wisi nad rynkiem.

Chcę tylko powiedzieć, że problematyka, z którą mamy do czynienia, nie dotyczy wyłącznie jednego elementu. Działamy w zespole, który właśnie jest w trakcie bardzo prężnych szacunków nie tylko z zakresu realizacji działań wyburzeniowych, ale również sposobów rozwiązań tego problemu na różne sposoby, ponieważ wiąże się to we wszystkich obszarach komunikacji publicznej, pieszej, rowerowej, przestrzennej, właściwie nie tylko w obszarze samej estakady, ale również w konsekwencji przedłużenia właściwie od granic Bytomia aż do granic Katowic. To jest taki zestaw problematyki, który wymaga odpowiedniego przygotowania i odpowiedniej wielomiesięcznej pracy, żeby dojść do pewnych finalnych rozwiązań, ale również bardzo szerokiej merytoryki.

Chcę tylko zakomunikować, że nad tym pracujemy. Są wśród nas eksperci, właściwie najlepsi, jakich możemy pozyskać, którzy nam doradzają, z którymi współpracujemy. Intencją tej mojej wypowiedzi jest po prostu nakreślenie, że ten problem jest nieco szerszy niż wyłącznie ten element. To dotyczy właściwie komunikacji w przestrzeni części metropolii, aglomeracji, która dostała zupełnie innej anomalii. Musimy to uregulować, to jest problem zdecydowanie ponadlokalny, nie tylko ponadmiejski, ale ogólnie można powiedzieć właściwie problem metropolitalny, a nie dotyczący wyłącznie naszego miasta. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Szanując również państwa czas i wiedząc, że będziecie chcieli udać się na posiedzenie Komisji Infrastruktury, licząc na wsparcie owej komisji, to jeżeli pani przewodnicząca pozwoli, to tak trochę z pewnym pominięciem wcześniejszych zasad dialogów podczas podkomisji prosiłbym, żeby teraz rozpocząć ewentualną dyskusję z państwa strony w punkcie dotyczącym wyłącznie miasta Chorzowa.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Tak, tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Tu kieruję przede wszystkim wzrok do państwa parlamentarzystów. Czy chcieliby tym wątkiem się dodatkowo zainteresować? Tak, dostrzegam. Za chwilę udzielię głosu.

Natomiast chciałbym o jedną rzecz tylko dopytać, jako pierwszy korzystając z prerogatywy przewodniczącego. Czy te środki, o których pani prezydent mówiła, to są środki wyłącznie na rozebranie tego obiektu, czy również z docelowym zagospodarowaniem i udrożnieniem arterii drogi krajowej na poziomie metropolii, bo rozumiem, że to może dotyczyć kosztów wyłącznie rozbiórkowych, a co dalej? Jaki jest zamysł na dalszą organizację ruchu oraz jakie będą z tego wynikały ewentualne konieczne nakłady finansowe do poniesienia? Myślę, że to jest tylko krok pierwszy, że coś, co zagraża, należy zdemontować czy zlikwidować, ale to, co będzie ważne dla mieszkańców, nie tylko miasta Chorzowa, ale dla całej metropolii, to będzie to, jaka będzie

przyszłość przejazdu drogą krajową nr 79 w przyszłości. To pytanie pierwsze i otwieram dyskusję państwa parlamentarzystów. Chyba zbierzemy kilka pytań.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Tak będzie lepiej.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo proszę. Proszę swobodnie.

Poseł Grzegorz Płaczek (Konfederacja) – spoza składu podkomisji:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo parlamentarzyści, szanowna pani wiceprezydent, szanowni goście, jesteśmy przyzwyczajeni do tego, że w polskim parlamencie często pojawia się problem, że nie ma pieniędzy, bo tych pieniędzy rzeczywiście w kasie państwa nie ma. Natomiast zdarzają się sytuacje nadzwyczajne, bo ktoś mógłby powiedzieć, że Chorzów to jedno z miast polskich, takich problemów jest cała masa. Otóż nie. Sytuacja jest rzeczywiście wyjątkowa, estakada jest wyjątkowa z punktu widzenia swojej roli, którą pełni w codziennym życiu nie tylko mieszkańców Chorzowa. Jest to również droga, która prowadzi – dla kibiców będzie miało to znaczenie – na stadion, ale również na lotnisko, droga wylotowa, która łączy tak naprawdę południową część Polski z Polską centralną.

Władze miasta stoją przed bardzo trudną sytuacją. Zdajemy sobie sprawę, jak trudną, dlatego że prezydent podjął decyzję. Wydaje się, że nie miał innej możliwości, żeby móc podjąć inną. Oczywiście będą się zdarzać również głosy zwracające uwagę na to, że inne miasta w tym samym czasie cierpią, odczuwają skutek tego zamknięcia, ale z drugiej strony, jeżeli postawimy na wadze i na szali życie i bezpieczeństwo ludzkie wobec jakichkolwiek innych rzeczy, to wydaje mi się, że wszyscy chyba się zgodzimy, jaka wartość jest najważniejsza.

Chciałbym tylko dołożyć do tej dyskusji taką prośbę. Z jednej strony chciałbym podziękować panu przewodniczącemu za to, że umożliwił dzisiaj reprezentantom miasta Chorzów podzielenie się z nami swoim problemem. Z pewnością, o czym wcześniej już mówiłem, bezpośrednio pana wicepremiera Kosiniaka-Kamysza... Również potem kierowałem te słowa bezpośrednio do pana marszałka Szymona Hołowni. Miasto nie da rady rozwiązać problemu bez wsparcia centralnego, dlatego że będziemy mieć kilka scenariuszy. Pierwszy scenariusz to jest – oczywiście każdy o tym marzy – udrożnienie tu i teraz tej estakady, każdemu na tym zależy. Każdy miesiąc, każdy rok, a to będzie z pewnością długotrwały proces, będzie powodował, że mieszkańcy tych miast nie będą mieli możliwości normalnego transportu.

Natomiast z drugiej strony pytanie, w którym kierunku chcemy iść jako parlamentarzyście i również jako Komisja, jako osoby, które decydują na samym końcu, również inne jednostki, decydujące o tym, jak to wszystko ma być odbudowane. Czy chcemy iść w kierunku, do którego często byliśmy przyzwyczajani, czyli łatanie dziur, malowanie trawników na zielono i udawanie, że problemu nie ma? Czy spróbujemy przynajmniej koncepcyjnie pochylić się nad bardzo trudnym tematem i zastanowić się, czy w obecnej sytuacji i w sytuacji, kiedy tam musi być wybudowana jakaś droga, przyjęta jakaś nowa formuła, czy wspólnymi siłami, mając na uwadze również tę trudną sytuację, jesteśmy w stanie także – tutaj patrzę się w kierunku pana przewodniczącego – udzielić jakiegoś wsparcia bądź po prostu rozmawiać z osobami, które taką decyzję na samym końcu podejmują, żeby miasto podjęło tę decyzję najlepszą dla mieszkańców. To miasto, ta część metropolii to jest potem przełożenie bezpośrednio na komfort również całego Śląska. Mniemam również, że to pójdzie znacznie dalej niż cały Śląsk.

Serdeczna prośba ponad podziałami o to, żebyśmy rozumieli, że sytuacja jest bardzo wyjątkowa, bardzo specyficzna i chciałbym zbić ten argument – to nie jest jedno z wielu miast, które ma podobne problemy, ponieważ tam droga została zamknięta. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Marek Wesoly, bardzo proszę.

Poseł Marek Wesoly (PiS):

Bardzo dziękuję.

Może nawet pogłębiłbym ten wątek. On niejako też wpisuje się w całą dyskusję dzisiejszej podkomisji, bo dokładnie o tym będzie w dalszej części rozmowa. W aglomeracji śląskiej to nie jest problem tylko Chorzowa, choć tam jest on specyficzny, bo on dzisiaj jest ekstraordynaryjny

i takich działań tam właśnie wymaga. To jest problem wielu miast, które mają na swoich barkach wewnętrzne drogi. W razie takiej sytuacji, jaka wydarzyła się w Chorzowie, te miasta nie są i nie będą w stanie tego udźwignąć. Wielokrotnie korzystano już z sytuacji, w której absolutnie większościowe dodatkowe środki płynęły, i płyną nadal, z państwa do tych miast w ramach dotacji, w ramach programów inwestycyjnych, bo tylko tak te miasta mogą rozwiązywać problemy komunikacyjne, zarówno te, które powstają właśnie tak, jak w Chorzowie, jeśli chodzi o remonty, o zmianę organizacji, jak też o budowanie nowych węzłów komunikacyjnych, których te miasta również nie są w stanie z własnych budżetów samodzielnie udźwignąć. Podam tylko przykład Rudy Śląskiej. Bardzo ważna dla aglomeracji trasa N-S, która łączy autostradę A4 ze średnicówką, to jest wartość ponad prawie 600 mln zł już dzisiaj, a tam nie wszystkie odcinki są zakończone. Ta zwykła gmina o budżecie 1 mld zł nie jest w stanie takiej inwestycji na 600 mln zł wykonać bez pomocy państwa. Stąd niezbędne są dyskusja i zmiany, które powinny zostać dokonane w kontekście finansowania dróg krajowych.

Wracając do tematu Chorzowa, prosba tutaj – korzystając z obecności przedstawicieli ministerstwa, bo będziemy oczywiście w ramach swoich kompetencji zwracać się zarówno do ministra czy też do premiera, już się zwracamy, ale też korzystając z obecności przedstawiciela ministerstwa – żeby taką dyskusję również pobudzić na poziomie ministerstwa, ponieważ ta sytuacja wymaga natychmiastowej reakcji rządu, ministerstwa, wojewody i to nie tylko w kwestii rozwiązań teoretycznych, ale również rozwiązań praktycznych, a co za tym idzie – również kwestii związanych z finansami.

Należałoby tę dyskusję ciągnąć w taką stronę, że jest to sytuacja absolutnie wyjątkowa i środki na ten cel w budżecie państwa się znajdują. Nie będziemy z panem posłem wskazywać, bo pan premier posiada w swoich zasobach rezerwę ogólną, z której może ewentualnie korzystać w ramach sytuacji kryzysowych, a taką niewątpliwie jest zamknięcie tej drogi i to niebezpieczeństwo, które tam powstało w ramach uszkodzeń obiektu. Niebezpieczeństwo dla tych, którzy jeżdżą po tym obiekcie, a to są w 90% mieszkańcy województwa śląskiego i Polski, tak jak koledzy powiedzieli, a nie Chorzowa, a dla mieszkańców Chorzowa, pieszych, którzy tam się poruszają po drogach, jest to po prostu niebezpieczne.

W związku z tym tutaj, na tej podkomisji, a za chwilę na Komisji Infrastruktury będziemy podnosić to, że ta sytuacja wymaga natychmiastowych działań, odpowiednich spotkań o odpowiedniej randze i włączenia się administracji rządowej, nawet jeśli nie ma dzisiaj przepisów, które to jasno regulują, włączenia się administracji rządowej w rozwiązanie tego problemu. Ta sytuacja, która zdarzyła się w Chorzowie, niech będzie dla nas też nauką, nauczka, w kontekście właśnie tego tematu, o którym też chcemy na tej podkomisji rozmawiać, to znaczy kwestii finansowania tych dróg ważnych dla aglomeracji, dla Polski, które przebiegają przez poszczególne miasta, które często są w zarządzie miast, a miasta nie są w stanie ich po prostu w razie takiej sytuacji remontować.

Stąd nasza obecność na podkomisji, ale – tak jak tu zapowiadamy – też chcemy się udać na Komisję Infrastruktury, bo uważamy, że sprawa jest ważna i trzeba naszego wspólnego wsparcia oraz, myślę, wspólnych działań, żeby te problemy rozwiązać. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Marek Chmielewski.

Poseł Marek Jan Chmielewski (KO):

Bardzo dziękuję.

Państwo przewodniczący, szanowni państwo, przepraszam, ale moja wypowiedź może państwa zaskoczy, ponieważ zaczęliśmy dyskusję, nie wiedząc o czym. Oprócz tego, co państwo przedstawiliście, z doniesień medialnych dotarła do nas informacja – my nie jesteśmy mieszkańcami Górnego Śląska – ale informacja była dość szczegółowo omawiana i wskazywano na olbrzymie zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców, zarówno tych, którzy korzystają z estakady, tych przejeżdżających itd. Słuchałem sam osobiście jakiegoś tam reportażu, w międzyczasie zresztą nasz kolega poseł Łukasz Ściebiorowski też nas informował, że to jest przebieg, dojazd do pracy itd.

Tylko, wsłuchując się w to, co państwo powiedzieliście, widzę dwa wątki. Jeden podstawowy wątek jest taki, że potrzeba nam przepustowości dla ludzi przejeżdżających przez teren – i uwaga – nie miasta Chorzów, tylko aglomeracji, więc to jest pierwsza rzecz dla mnie.

Miasto Chorzów nie jest tutaj samo. Druga rzecz, pan architekt, wypowiadając się, powiedział, a też zresztą w reportażu, którego słuchałem, była mowa o chęci przywrócenia zabudowy tej śródmiejskiej, tego rynku itd., przekazania w jakąś inną formę eksploatacyjną. My tak naprawdę do końca nie wiemy, przynajmniej ja, czy państwo chcecie tę drogę wynieść poza granice miejscowości, gdzieś obok, żeby przedłużyć drogę krajową troszeczkę inaczej. Tą drogą jeździłem swego czasu, miałem w Chorzowie rodzinę, więc wiem, jak mniej więcej to wszystko wygląda. To jest ten temat, czyli musi być wola i decyzja, a zawsze stoję na stanowisku, że to samorząd jednak powinien podjąć decyzję, w którym kierunku zmierza. To jest pierwsza rzecz, a tak do końca nie usłyszeliśmy mimo wszystko, przynajmniej ja nie usłyszałem.

Druga rzecz – nie usłyszeliśmy żadnej informacji z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która jest właścicielem. To jest droga krajowa. Państwo nią zarządzacie, ale właścicielem jest generalna dyrekcja. Kolejne pytanie w związku z tym – czy państwo mieliście taką informację i sygnał, że ten obiekt grozi zawaleniem i że to jest przedłużane na zasadzie robionych co kilka lat czy co roku ekspertyz o dopuszczeniu do użytkowania, bo decyzję podjął prezydent, a nie krajowy inspektor itd.? Ktoś musiał ją podjąć z tytułu właścicielskiego, tak bym do tego podszedł, a podjęto z tytułu użytkowania, zarządzania tym obiektem.

Taka rzecz, która zawsze mi się nasuwa, to czy rozmawialiście z pozostałymi prezydentami miast, jak oni to widzą, czy mają inne rozwiązanie, bo jeżeli jest jakieś inne rozwiązanie, to nad takim rozwiązaniem należy dyskutować. Natomiast wszyscy wiemy dobrze, że tych pieniędzy generalnie nie ma i że tych pieniędzy brakuje, ale trzeba wybrać najważniejszą rzecz. Trzeba też powiedzieć, że, chcąc pogodzić dwie rzeczy, czyli komunikację, bo tam mieszkańcy też muszą się komunikować... To nie jest tylko tak. Wiecie państwo, ja tak słucham, że to nie jest dla was, bo 80% przejeżdża. OK. Przejeżdża, ale część z nich zostaje, część przejeżdża, bo musi się dostać kawałek dalej za chwilę do pracy etc., ludzie są związani zresztą z tą miejscowością, więc trochę szerszy jest zawsze kontekst. Nie tylko, żeby to wybrzmiewało, a chyba tak to wybrzmiało, że większość przejeżdża i państwo nic z tego nie macie. Tak, bo jak jest droga tranzytowa albo autostrada to niektóre miejscowości się, przepraszam za kolokwializm, zwijają w związku z tym, że ktoś zrobił obwodnicę miasta.

Decyzja generalnie do was, jaką macie koncepcję, co chcecie osiągnąć, w jakim kierunku zmierzać, oczywiście w uzgodnieniu z właścicielem drogi krajowej, bo taki jest zapis i takie jest dzisiaj prawo.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pan poseł Łukasz Horbatowski.

Poseł Łukasz Horbatowski (KO):

Tak szczerze mówiąc, dołączę się do tego, co przed chwilą powiedział poseł Marek Chmielewski. Oczywiście rozumiem to, co mówili koledzy przedmówcy, parlamentarzyści, że jest potrzeba rozwiązania problemu, który powstał z dnia na dzień. Tych pytań jest kilka, na które nie mamy odpowiedzi, byłoby chyba dobrze, żeby nam państwo przewodniczący przedstawili, jak to wygląda od strony generalnej dyrekcji, żeby mieć pełen obraz i móc dyskutować na ten temat.

Pierwsze pytania, które się nasuwają, to jak generalna dyrekcja, jak Ministerstwo Infrastruktury podchodziły do rozwiązania problemu tej estakady nad rynkiem, gdzie był GINB, główny inspektor nadzoru budowlanego, czy były ekspertyzy, czy były jakieś wskazania co do zamknięcia tego obiektu wcześniej, że prezydent musiał sam podjąć decyzję o wyłączeniu go z ruchu, bo rozumiem, że w pierwszej kolejności chyba nadzór budowlany powinien tutaj zareagować samoistnie, może po wskazaniach generalnej dyrekcji.

Problem dróg krajowych, wojewódzkich w miastach, gminach, małych miejscowościach jest od dawna. Jako byli samorządowcy dobrze wiemy, jak niejednokrotnie problematyczne były uzgodnienia bądź wyegzekwowanie inwestycji właśnie na obiektach, których nie nadzorujemy bezpośrednio jako samorządowcy. Rozumiem, że o tym też dzisiaj na podkomisji będziemy rozmawiać, bo przed nami na pewno dyskusja o tym, co zrobić, co można byłoby zrobić, żeby część tych dróg czy obiektów znajdujących się na terenie miast nie była w innych rękach niż samorządowych. Po to oczywiście są potrzebne duże regulacje, bo to się wiąże z olbrzymimi kosztami utrzymaniowymi w tym zakresie, bo każda taka estakada, każdy most to olbrzymie

koszty, jeżeli chodzi o nadzór czy remonty, które trzeba wykonywać. Na to są potrzebne również środki. To duże zmiany, nad którymi pewnie będziemy rozmawiać i pracować. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję panom posłom.

Tak gwoili uzupełnienia, to może rzeczywiście pan dyrektor Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wprowadziłby wątek i wówczas pani prezydent oddamy głos, tak żeby zbiorczo mogła odpowiedzieć i powiedzieć, co dalej, jakie są jeszcze te oczekiwania względem polskiego parlamentu.

Pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Może co do zasad stosowania ustawy o drogach publicznych to najpierw pani dyrektor z Ministerstwa Infrastruktury, bo to jest jednak...

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Beata Leszczyńska:

Na ochotnika się zgłaszam. Beata Leszczyńska, zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Proszę państwa, jestem starsza pani, pracuję w administracji publicznej 30 lat. Pamiętam rok 1996, kiedy powstała ustawa o tzw. wielkich miastach i strefach ekonomicznych, i wtedy nastąpiło przekazanie wskazanych w załączniku do tej ustawy pewnych dróg krajowych w zarząd prezydentów miast na prawach powiatu, wówczas jeszcze nie na prawach powiatu, tylko miast prezydenckich. Potem przyszedł rok 1999, reforma administracyjna kraju, ale również reforma drogownictwa, i wtedy w ustawie o drogach publicznych został wprowadzony art. 2a, który precyzuje, że drogi krajowe są własnością Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne własnością poszczególnych samorządów. To, jeśli chodzi o własność. Natomiast art. 19 wskazuje zarządców tych dróg, bo mamy cztery kategorie dróg publicznych w Polsce – drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Prosta sprawa jest z powiatowymi i gminnymi, bo to jest właściwość poszczególnych samorządów. Natomiast w przypadku dróg krajowych mamy takie dwuwładztwo, czyli mamy miasta na prawach powiatu, i tu drogami krajowymi zarządzają prezydenci tych miast, a na pozostałych odcinkach – generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad. Natomiast własnościowo droga krajowa jest własnością Skarbu Państwa, czyli samorząd inwestuje w drogę niestanowiącą jego własności.

Też tak trochę dziwnie jest w przypadku dróg wojewódzkich w miastach na prawach powiatu, bo one stanowią własność samorządu województwa, czyli prezydent inwestuje w drogę, która stanowi własność samorządu. Na początku lat dwutysięcznych, gdzieś tam w roku 2008 lub 2009, taka dyskusja się odbyła, czy by nie zrobić porządku w sprawach własnościowych. Wtedy Ministerstwo Finansów nie było jakoś szczególnie przekonane do tego pomysłu, pomysł upadł i zostało tak, jak jest w dalszym ciągu.

Ustawa o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego mówi jednoznacznie, że w granicach administracyjnych miast na prawach powiatu wszystkie drogi publiczne są finansowane z budżetów z tych miast. Cytuję przepisy, abstrahuję od tego, kto, jak dużą ma kupkę pieniędzy, tylko to, co przez te lata w ramach przepisów się działo. Teraz od roku 1999 funkcjonuje w ramach ustawy budżetowej, w zasadzie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, coś co się nazywa rezerwą subwencji ogólnej. Na początku to była taka idea, że to na dokończenie inwestycji centralnych, bo jak się zrobił ten duży ruch i zamieszanie w 1999 r., to były jeszcze inwestycje centralne, jakoś te nowe samorządy musiały je pokończyć, pokończyły się centralne, to przechodziło dalej.

W 2008 r. popatrzyliśmy na wyniki kontroli NIK, gdzie jednoznacznie NIK wykazywał bardzo zły stan obiektów inżynierskich i wtedy udało się przekonać ministra, nie pamiętam czy to był minister infrastruktury, czy jakkolwiek to się nazywało, ale generalnie tenże resort, jak również ministra finansów, który jest dysponentem tej rezerwy, żebyśmy poszli i przeznaczili w priorytecie środki z tej rezerwy na inwestycje na obiektach, i od 2008 r. konsekwentnie

co roku w głównej mierze środki są przeznaczane na budowę, przebudowę, rozbudowę obiektów inżynierskich na drogach krajowych, wojewódzkich, powiatowych w miastach na prawach powiatu oraz wojewódzkich i powiatowych, tych pozamiejskich. Natomiast miasta na prawach powiatu mogą jeszcze korzystać w ramach tej rezerwy ze środków na remonty na drogi krajowe i wojewódzkie, oczywiście w swoich granicach.

Zdaję sobie sprawę, że ta rezerwa jest w cyklu jednorocznym. Tu nie ma możliwości działania wieloletniego i to jest ten problem, z którym trudno sobie poradzić. Mamy teraz, od 2019 r., Fundusz Dróg Samorządowych czy później, po zmianie nazwy, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg. Myśleliśmy o tym, żeby rozszerzyć zakres tego funduszu na inne zadania niż te, które są obecnie wpisane w ustawie, żeby można było m.in. zrobić nabór wniosków na przykład na duże obiekty inżynierskie w miastach na prawach powiatu, tylko, wiecie państwo, do tego jest potrzebne zasilenie tego funduszu, bo dopóki coś nie wpłynie, to my nie mamy z czego wydać. Jeśli gwarantujemy w ostatnich latach średnio 2,7 mln zł na drogi powiatowe i gminne, gdzie wojewodowie przeprowadzają nabory, to są realizowane. To jest ok. 2 tys. zadań rocznie. Jak pojeździmy po Polsce i popatrzymy po drogach powiatowych i gminnych to widać, że coś się w kwestii tych dróg dzieje. Natomiast tutaj, popatrzcie państwo, taka jedna estakada, ile to jest? Ze 400 mln zł pewnie budowa nowej. Jest estakada w ciągu trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, to jest droga powiatowa, potężny obiekt. Pamiętam, że on był budowany ze środków Banku Światowego w latach 90. Kiedy kończony był ostatni etap przez park krajobrazowy, to już były pierwsze środki unijne.

My takie obiekty w Polsce mamy i przydałoby się takie zasilenie, tylko musi być solidne, bo tu 100 mln zł nie rozwiąże problemu, bo jeśli to ma być nabór, to musi być przeprowadzony jednakowy w skali Polski dla danego typu zadań, żeby nie było, że ktoś...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Pani dyrektor, mam tylko taką prośbę, bo czas nam płynie, a wołałbym, żebyśmy przeszli *ad rem*. O kwestiach finansowych i tak pewnie pani nie będzie w stanie powiedzieć – że znajdzie dodatkowe 20 mld zł na całą Polskę, żeby drogi krajowe można było rocznie remontować.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Nie. To minister finansów...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

To pewnie będzie bardzo trudne. Będziemy o tym rozmawiali za chwilę. Natomiast, gdyby można było odnieść się trochę bardziej technicznie, także w kontekście tej drogi, czy coś wiadomo z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad odnośnie do miasta Chorzów, bo tu pani dyrektor płynnie przeszła już do tych punktów drugiego, trzeciego i czwartego naszego posiedzenia, i do tego za chwilę wrócimy.

Tu była prośba ze strony pana posła Łukasza o to, żeby generalna dyrekcja zabrała głos. Później poprosimy panią prezydent. Jeżeli będzie jeszcze czas na to, żeby podyskutować wzajemnie, to będziemy kontynuować.

P.o. zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Szanowni państwo, tak jak wcześniej powiedziała pani dyrektor, zgodnie z art. 19 ust. 5 ustawy o drogach publicznych generalny dyrektor dróg krajowych nie zarządza drogami krajowymi na terenie miast na prawach powiatu. Jeśli zechcecie państwo spojrzeć na mapę, to Chorzów jest w środku aglomeracji śląskiej, metropolii, gdzie właściwie nasze drogi zarządzane przez generalną dyrekcję w ogóle nie dochodzą, nawet do granic miasta Chorzowa, ponieważ jest ono otoczone innymi miastami na prawach powiatu. W związku z tym my na terenach aglomeracji śląskiej, na terenach miast na prawach powiatu, zarządzamy tylko drogami klasy A, czyli autostradami i drogami ekspresowymi. Natomiast nasze drogi krajowe niższych kategorii, G i GP, czyli główne i główne ruchu przyspieszonego, krajowe – tylko do granic miasta.

Dlatego nie analizujemy stanu technicznego obiektów mostowych, jakie są w ciągach dróg krajowych na terenie miast na prawach powiatu. Prezydenci miast też nie mają obowiązku przedstawiania nam żadnych raportów o stanie technicznym tych dróg. Jest jedynie sprawozdanie, które raz do roku, na koniec kwartału, przekazywane jest do generalnej dyrekcji, to jest taka statystyka dotycząca dróg krajowych. W związku z tym jesteśmy sąsiednimi zarządcami dróg i nie mamy podległości w stosunku do siebie, utrzymujemy ciągłość tych dróg krajowych.

Jak słusznie zauważył pan poseł Marek Chmielewski – drogi krajowe to nie są drogi, które przebiegają tylko do danego miasta, tylko to są ciągi krajowe, które ciągną się przez całą Polskę i, łącząc ze sobą poszczególne miasta wojewódzkie, pełnią funkcję nadrzędną. One muszą zachowywać pewną ciągłość. Zatem nie można prowadzić polityki zarządzania siecią drogową na takiej zasadzie, że w ciągu drogi krajowej bez uzgodnienia z kimkolwiek dokona się rozbiórki obiektu mostowego, bo on nie spełnia parametrów technicznych i nie znajdzie się alternatywy dla tego rozwiązania.

Należy pamiętać również, że w polskich przepisach istnieje rozporządzenie ministra infrastruktury odnośnie do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty drogowe i drogi publiczne. Tam jest § 112, który mówi o tym, że należy prowadzić proaktywną strategię utrzymywania sieci dróg, wszystkich kategorii dróg, czy to są drogi publiczne, gminne, powiatowe, wojewódzkie czy krajowe, że obiekty te powinny zgodnie z art. 62 ust. 1 ustawy – Prawo budowlane podlegać przeglądowi rocznym i pięcioletnim. Przegląd roczny to jest taki podstawowy, uproszczony przegląd sprawdzenia stanu technicznego obiektu budowlanego, natomiast pięcioletni to już jest taki przegląd, w którym robi się ekspertyzy stanu technicznego obiektów, bada się klasę betonów, nośności obiektów. Obiekty inżynierskie, takie jak mosty, zazwyczaj w konstrukcji żelbetowej czy stalowej mają trwałość ok. 50 lat.

Zatem dla każdego, kto prowadzi gospodarkę remontową dróg i obiektów inżynierskich nie jest zaskoczeniem to, że jeżeli obiekt ma żywotność 50 lat, a wybudowany był w latach 70., to w pewnym okresie będzie konieczność jego przebudowy lub wręcz rozebrania i wybudowania nowego obiektu mostowego. W związku z tym zgodnie z tą proaktywną metodą zarządzania siecią drogową należy planować takie przebudowy czy remonty. Ponadto, prowadząc przeglądy roczne czy pięcioletnie i mając wyniki badań stanu technicznego... To nie jest tak, że w sposób gwałtowny stan techniczny tych obiektów mostowych się pogarsza, lecz po prostu on się sukcesywnie pogarsza w miarę użytkowania i w miarę postępu degradacji ze względu na środowisko, na działanie soli drogowej i wszystkich innych rzeczy. Tak to wygląda.

Żeby zmienić przebieg drogi krajowej musiałoby się zmienić rozporządzenie ministra infrastruktury, które musiałoby być uzgodnione, poparte uchwałami właściwych rad miasta, rad sąsiednich powiatów, sejmiku województwa, w tym przypadku województwa śląskiego. W związku z tym procedura przeprowadzenia zmiany przebiegu drogi krajowej to jest procedura, która trwa od 3 do 6 miesięcy, i należy ją wprowadzić zgodnie z przepisami do końca września każdego roku z mocą obowiązywania od 1 stycznia roku następnego. Natomiast, żeby zrobić taką procedurę, trzeba mieć zgodę tych wszystkich samorządów dookoła plus opinie w wielu przypadkach, także Ministerstwa Obrony Narodowej, bo trzeba pamiętać, że drogi krajowe też nierzadko mają charakter obronny. W związku z tym to nie jest tak, że ktoś sobie wymyśli, że coś zrealizuje, zmieni sobie przebieg bez uzgodnienia z wieloma instytucjami. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Czyli rozumiem, że zgoda na rozbiórkę również musi być po stronie generalnej dyrekcji plus ościennych miast. Rozumiem, że to, gdyby chciano zmienić przebieg, zmienić lokalizację drogi krajowej. Natomiast w przypadku rozebrania i wyłączenia go na 60 lat taka zgoda jest potrzebna czy nie?

P.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Tutaj mają zastosowanie dwa przepisy – jeden z ustawy o drogach publicznych i procedura zmiany przebiegu drogi krajowej, o czym mówiłem, czyli uzgodnienia z wieloma instytucjami, wieloma samorządami, jednostkami rządowymi, zatem zmiana przebiegu i trzeba mieć alternatywę, żeby przenieść drogę z jednej ulicy, dajmy na to, w mieście na inną. Ta droga nowo wskazana musi spełniać parametry drogi krajowej, czyli musi mieć odpowiednią nośność, parametry skreślenia, łuków, geometrii, skrzyżowań, średnicy rond i innych rzeczy. W związku z tym...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Pytam o coś innego.

P.o. zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Dobrze, dobrze. Już tłumaczę, a drugi przepis dotyczy wyłączenia z użytkowania obiektów budowlanych. To są *stricte* przepisy związane z ustawą – Prawo budowlane, bo obiekt mostowy, tak jak każdy inny obiekt budowlany, podlega przepisom prawa budowlanego, gdzie robi się przeglądy roczne i pięcioletnie. Jeżeli następuje pogorszenie parametru technicznego

obiektu czy brak nośności, czy grozi on zawaleniem na skutek albo złego utrzymywania, albo katastrofy budowlanej, albo jakichś szczególnych ruchów górotwórczych lub uderzenia pojazdu, to o takim wyłączeniu obiektu z użytkowania decyduje zarządca bądź nadzór budowlany właściwy – albo powiatowy, a w przypadku dróg krajowych wojewódzki nadzór budowlany. To wyłączenie następuje na skutek właśnie wyników ekspertyz, tak jak miało to miejsce w przypadku Chorzowa.

W związku z tym tutaj, jeżeli dochodzi zagrożenie zdrowia i życia wielu osób, to decyzje podejmuje się bez jakichkolwiek uzgodnień i, tak jak w tym przypadku, wprowadzone są objazdy. To jest taki stan awaryjny, jaki mamy teraz. Natomiast nie rozwiązuje to problemu przebiegu drogi krajowej. Teraz są wprowadzone objazdy. Wojewoda śląski zaraz po zamknięciu tego obiektu powołał sztab zarządzania kryzysowego. Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach bierze udział w posiedzeniach tego sztabu. Ponieważ obiekt mostowy jest własnością Chorzowa, decyduje o nim prezydent Chorzowa. Także prezydent Chorzowa, z tego, co wiem, prowadzi kampanię informacyjną o objazdach. Nasz punkt informacji drogowej również o tych objazdach informuje na naszych stronach i telefonicznie udziela takich wyjaśnień, bo droga jest krajowa, więc teoretycznie dotyczy to ludzi nie tylko z aglomeracji. To jest stan awaryjny w tej chwili.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dajmy szansę państwu z Chorzowa i potem jeszcze ewentualnie druga tura na dopytanie. Pani prezydent.

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Szanowni państwo, odnosząc się do pytań, które tutaj padły, to przede wszystkim nasz obiekt mostowy, tak jak pan dyrektor wskazał, również przechodził przez te wszystkie przeglądy, które były zarówno roczne, jak i pięcioletnie. Na stronie, która została specjalnie dedykowana dla tego przypadku, www.estakada.chorzow.eu, można sobie odnaleźć wszystkie dane historyczne, poczynając od początku budowy tegoż obiektu mostowego, poprzez wszystkie działania, które tak naprawdę wskazywały na to, że stan tego obiektu mostowego ulega pogorszeniu.

Czy zarządca podejmował działania proaktywne, żeby ten most był dalej użytkowany? Jak najbardziej tak i w 2014 r. taki remont został zakończony. Gwarancja, którą wykonawca dał na przeprowadzone przez niego prace, to 5 lat i umowa mówiła o tym, że przedłużone jest użytkowanie tego obiektu o kolejne 10 lat. Te 10 lat minęło w 2024 r. Przełom lat 2023–2024 to jest ten okres, kiedy zadziały się sytuacje niepokojące w WINB, gdzie tak naprawdę zarządca drogi dostaje nakaz, który realizuje. To jest inwestycja warta 3 mln zł, które poniosło miasto Chorzów na ten remont, i tak naprawdę prowadzenie prac remontowych pokazało, że jest gorzej, niż pierwotnie zakładano.

Miastu nie można zarzucić, że nie prowadzi polityki proaktywnej, jeżeli chodzi o rozbudowę dróg, bo szanujemy nie tylko naszych mieszkańców, ale i mieszkańców całego regionu, starając się dostarczyć im dobrej jakości, ale bezpieczne rozwiązania komunikacyjne. Jak państwo popatrzyście na wydatki naszego Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów to rok do roku jest to kwota sięgająca ok. 40–50 mln zł, która jest wydatkowana na to, żeby drogi były budowane, a te, które są zdegradowane, żeby były odnawiane. Najlepszym przykładem jest to, że miasto aplikowało skutecznie o środki z Polskiego Ładu, poprzednik to rozpoczynał, ale to my kończyliśmy już właśnie remont DK79 od ulicy 3 Maja do estakady.

Cały paradoks polega na tym... Bo ja byłam odpowiedzialna z ramienia prezydenta jako ta, która nadzoruje zarówno Wydział Inwestycji i Rozwoju, jak również Miejski Zarząd Dróg i Mostów, i gdy przejęłam tę inwestycję w ubiegłym roku to, żeby zdążyć – bo wiemy, że Polski Ład jest mechanizmem finansowania, który jest wygaszany, i należy wykorzystać te środki w sposób maksymalny – rady budowy odbywały się z częstotliwością raz na tydzień. Paradoks polega na tym, że skończyliśmy tę inwestycję prawie że i zadział się przypadek estakady.

Dlatego też myślę, że na swoim poziomie miasto aktywnie stara się aplikować o wszelkie możliwości, również te, o których mówiła pani dyrektor. Natomiast jest to sytuacja krytyczna dla nas. Czy my mówiliśmy o tym, jak jest źle i że takie symptomy zauważyli eksperci, którzy pracowali na tym remoncie? Oczywiście, że tak, bo pan prezydent udał się do GDDKiA, gdzie usłyszał mniej więcej to, co pan dyrektor był łaskaw tutaj przytoczyć odnośnie do przepisów, że tutaj kończą się kompetencje i właściwie to jest trochę nasz problem. Mówiliśmy o tym też

w metropolii. Rozmawialiśmy o tym z wicemarszałkami województwa śląskiego, przygotowując wszystkich po kolei na tę sytuację – że ona może się zadziać.

Czy miasto Chorzów życzyłoby sobie takiej sytuacji? Nie, szanowni państwo, bo my mamy wiele innych problemów do rozwiązania. Natomiast w takiej sytuacji nie możemy być pozostawieni sami sobie. Czy my wiemy, co mamy robić? Tak, wiemy, ale wiemy, że to jest również proces. Tutaj architekt, mieszkaniowiec naszego miasta i osoba, która jest w kręgach architektów, również zwraca uwagę na możliwość wykorzystania potencjału. Jak państwo doskonale wiecie, Chorzów był miastem hut, kopalni i teraz jest w okresie transformacji. Dzięki temu przypadkowi również mamy szansę na to, żeby trochę zmienić tożsamość naszego miasta – z szacunku dla naszych mieszkańców, bo to jest niemal 100 tys. osób, które w sposób jednoznaczny wypowiadają się na temat tego obiektu mostowego i przyszłości naszego miasta, które jest skorelowane po części z tymże obiektem. Nie odbywa się to bez szacunku też dla innych mieszkańców regionu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Pani prezydent, ale padły konkretne pytania – pieniądze na rozbiórkę, jak szybko trzeba to zrobić i ewentualnie jaka jest dalsza wola miasta, bo tutaj pan poseł Chmielewski też o to pytał. Zaraz panu posłowi oddam głos.

Posel Łukasz Horbatowski (KO):

Czy na rozbiórkę, czy na odbudowę tego wiaduktu?

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Nie, nie, to są dwa aspekty. Uważam, że te pieniądze są na rozbiórkę, a nie na odbudowę.

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Na odbudowę jest zupełnie inna skala finansowania i proszę, pani prezydent, żeby to przywołać, jaka jest wola ze strony samorządu, czy chcecie to odbudować, czy chcecie poprowadzić tę drogę inną trasą, bo o to pytał też poseł Chmielewski.

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Wola samorządu wyrażona przez prezydenta miasta, który wsłuchuje się w głosy jego mieszkańców, jest taka, że chcemy doprowadzić do sytuacji, w której możliwa będzie rozbiórka tego obiektu mostowego przy zabezpieczeniu możliwości korzystania z kolei, z tramwajów, i to w pierwszej kolejności. Kwota, o której mówiliśmy, czyli kwota o wartości pomiędzy 50 a 100 mln zł, ponieważ nie jest możliwe w tej chwili jej konkretne doprecyzowanie ze względu na ilość i jakość szczegółowych uzgodnień, które muszą być przeprowadzone, to jest kwota wyłącznie na dokonanie rozbiórki i odbudowę tej części, która umożliwi przywrócenie w stopniu podstawowym i koniecznym komunikacji w naszym mieście.

Prowadzone dalej prace będą pokazywały, jakie są dalsze koszty, żeby możliwe było poprowadzenie drogi krajowej 79 w sposób alternatywny, optymalny i efektywny zgodnie z życzeniem mieszkańców prawie stutysięcznego miasta Chorzów.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Żeby dobrze zrozumiał – czyli wolicie, żeby po rozebraniu, tak rozumiem, obiekt nie był odbudowany, tylko żeby ta droga krajowa była wytyczona inną trasą?

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Dokładnie tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

I to jest ocena mieszkańców Chorzowa?

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Czy jest jakaś ocena metropolii w tej sprawie, związku metropolitalnego?

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Jeszcze takiej oceny nie mamy, ale problem, tak jak powiedziałam, był sygnalizowany podczas wielu spotkań, zarówno takich na forum plenarnym, jak również w podregionie katowickim, gdzie była mowa o tym, że jest problem z estakadą i naszą wolą jest nieodbudowywanie obiektu mostowego w takim kształcie, w jakim on jest teraz, bo oznacza to tak naprawdę podział naszego rynku na dwie części, tym samym czasem też jest mowa o tym, że dzieli on miasto na dwie części.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiem.

Czy ktoś z państwa parlamentarzystów?

Pan Chmielewski, bardzo proszę, i powolutku zmierzamy do finału.

Poseł Marek Jan Chmielewski (KO):

Tak. Mimo wszystko będę się upierać przy moim pytaniu dotyczącym tego... Bo to, że nie chcecie, żeby ten wiadukt był, to już wybrzmiało, ale nadal nie wybrzmiała informacja, którądy miałyby przebiegać ta nowa droga. To jest jedno. Wprost. Wiem, że u sąsiadów najlepiej, normalna rzecz. Drugie pytanie, ponieważ dostaliście państwo pieniądze z Polskiego Ładu. W jakiej wysokości?

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

30 mln zł.

Poseł Marek Jan Chmielewski (KO):

30 mln zł. OK, ale przeznaczyliście je nie na remont estakady, tylko na dojścia do estakady?

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Nie, to były pieniądze, które zostały przeznaczone na remont. To był remont fragmentu od estakady do ulicy 3 Maja.

Poseł Marek Jan Chmielewski (KO):

Czyli poza estakadą?

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Tak, poza estakadą.

Poseł Marek Jan Chmielewski (KO):

Drogi poza estakadą. Pytam o to, ponieważ w momencie, kiedy się wnioskuję o jakieś środki i – tak jak pani powiedziała – macie protokoły przeglądu roczne i pięcioletnie, pytanie, co było ważniejsze i czy nie należało zacząć próbować iść w tym kierunku. To jest moje pytanie, bo nie znam stanu technicznego i nie mam zamiaru się zagłębiać, bo państwo jesteście od tego i każdy ma swój kawałek, tylko po prostu szukam alternatywy. Jako samorządowiec też niestety latałem te dziury, które były ważniejsze, być może ważniejsze było rozpoczęcie przebudowy estakady w jakiejś części. Żeby było jasne – ja nie mówię, że tak.

Pierwszy zastępca prezydenta miasta Chorzowa Elżbieta Popielska:

Żeby było jasne – nie my podejmowaliśmy decyzję o tym, jaki będzie zakres wniosku o dofinansowanie, składanego w ramach Polskiego Ładu. Wcześniejsze przeglądy, które były prowadzone na tym obiekcie mostowym, wskazywały, że to jest od 5, a obecny przegląd z ostatniego roku to jest 3,8. Jednakże pamiętajmy o tym, że te przeglądy są tylko fragmentaryczne. To nie jest taka ekspertyza, jaka została przeprowadzona na zlecenie Miejskiego Zarządu Dróg i Mostów.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Szanowni państwo, przysłuchuję się i temat ten spowodował, że pragnę o pewne kwestie dopytać. Zły stan techniczny obiektu, tak jak poseł Chmielewski i poseł Horbatowski mówili, to są informacje, które znaliśmy już z mediów. Mnie przypomina się tragedia, która wydarzyła się w Dreźnie. Akurat systematycznie tam bywam. To było w 2024 r., kiedy doszło do zawalenia mostu. Tam również były kwestie związane z zaawansowaną korozją naprężenia tej stali, która jest elementem technicznym tych budowli. Muszę dopytać. Czy państwo wystąpiliście do GDDKiA, do ministerstwa, do MON, do kogokolwiek z prośbą o zabezpieczenie tego obiektu? Czy może dojść do takiej sytuacji, że ten obiekt pomimo tego, że jest nierozsebrany, się zawali?

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Czy komuś zagraża w tej chwili?

**Pełniąca obowiązki dyrektora Wydziału Inwestycji i Rozwoju w Urzędzie Miasta Chorzów
Anna Piontek:**

Szanowni państwo, Anna Piontek.

Tak, ten obiekt w tym momencie stanowi zagrożenie. Miasto Chorzów wygrodziło ten obiekt. Odbyła się kontrola wojewódzkiego inspektoratu nadzoru budowlanego. Na podstawie tej kontroli została wydana częściowa decyzja WINB.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Przepraszam, mam pytanie, bo musimy obsłużyć drugą komisję w sprawie Chorzowa...

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Jeszcze nie wypuścimy.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Proszę wybaczyć, natomiast trzeba było zasygnalizować trochę wcześniej, że jest kolizja.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Kolizje są, bo jest jeszcze Komisja do Spraw Petycji.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Zdajemy sobie sprawę, że na tym posiedzeniu Sejmu nagromadziły się komisje. Sama Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej jest pięciokrotnie zwoływana podczas tego posiedzenia Sejmu. Oczywiście to rozumiemy, ale temat jest na tyle ważny, że chcielibyśmy go jednak kontynuować.

Bardzo proszę.

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Dziękuję bardzo.

Na podstawie tej kontroli WINB mamy decyzję częściową odnośnie do zaleconych w ekspertyzie podpór jako jednego z rozwiązań tej sytuacji. Oczywiście my się odwołujemy od tej decyzji wojewódzkiego inspektora nadzoru budowlanego z racji tego, że wykonanie tych podpór, wykonanie też uzgodnień, o których tutaj było wspomnianie, także ich projektów, też koncepcji wielobranżowych, jest niemożliwe w terminie 31 sierpnia 2025 r. Jest to termin po prostu nierealny, ale też, mając na uwadze samą ekspertyzę techniczną estakady, jest pytanie o celowość i efektywność tych działań.

W ekspertyzie wyraźnie jest wskazane i zakładam, że... Fakt, że nie było Drezna wcześniej, spowodował, że wcześniejsze ekspertyzy w ten sposób nie wybrzmiewały. Dzisiaj wiemy, że tego typu konstrukcja może runąć podobnie, bo to nie są identyczne konstrukcje jak ta w Dreźnie, ale mamy do czynienia z podobnymi materiałami, mamy do czynienia ze stałą wysokowęglową, która też pęka w charakterystyczny sposób, więc te obiekty mogą się w sposób niekontrolowany zawalić. Mogą się też zawalić jako nieużytkowane.

Teraz jesteśmy także w takim trudnym momencie, bo ten obiekt w czasie, kiedy był remont DK79 na odcinku w kierunku Bytomia za estakadą, tak go roboczo nazwijmy... Wtedy estakada była obciążona pasami, to był ruch stojący. Później zgodnie z zaleceniami ekspertyz czy oględzin wykonywanych podczas prac remontowych prowadzonych w 2024 r. nastąpiło ograniczenie tonażu. Teraz ten obiekt jest nieużytkowany. My nie wiemy, jak konstrukcja nośna zareaguje. Wiemy też, że remont przeprowadzony 10 lat temu nie zapewnił konstrukcji nośnej, która potencjalnie mogłaby przejąć obciążenie w przypadku katastrofy, w przypadku pęknięcia konstrukcji tego obiektu, od tej pierwotnej z lat 70.

Te zagrożenia sprawiają, że nie możemy dzisiaj mówić o tym, że wyremontujemy ten obiekt mostowy. Jako że nie możemy go wyremontować, to jedynym rozwiązaniem jest jego rozbiórka. Oczywiście w odniesieniu też tutaj do metropolii to jest być może takie wyzwanie w kontekście ustawy metropolitalnej i sprototypowania w ogóle dróg metropolitalnych jako takiego rozwiązania. Natomiast też ważnym interesariuszem jest tutaj kolej PKP PLK, ważnym interesariuszem są Tramwaje Śląskie, więc, myśląc o tej rozbiórce, już myślimy też o tym, jak udrożnić dalej ruch kolejowy, jak udrożnić ruch tramwajowy, i to są dwa priorytety, które na pewno byłyby w pierwszej kolejności realizowane.

Co do zmiany przebiegu DK79 to tak trochę ironicznie, ale DK79 w mieście Chorzów jest wyznaczone od granicy do granicy Chorzowa po ulicy Katowickiej. W rynku ulica Katowicka ma dwa przebiegi – jeden estakadą, jeden bokiem rynku, więc teoretycznie, udrażniając przejazd

nad koleją, udroźnimy ulicę Katowicką bokiem rynku. Natomiast oczywiście to nie będzie rozwiązaniem tej sytuacji, dlatego mówimy całościowo o pewnej zmianie, i to też w odniesieniu do metropolitalnego układu komunikacyjnego, i wyprowadzeniu DK79 albo innymi drogami, i tam zrealizowanie docelowo inwestycji, które udroźnią ten ruch, albo w ogóle o zastanowieniu się nad tym, czy DK79 nie powinna się kończyć wcześniej. Bo to też jest takie pytanie, które być może należałoby zadać, chociażby z racji tego, że w Katowicach ona biegnie w śladzie DTS, drogowej trasy średnicowej.

To są takie kwestie, które w tym momencie są na stole, które oczywiście bez GZM, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, się też nie obejdą u nas. Natomiast jest niewątpliwie ważne... Też niewątpliwie zalecenia i polityki krajowej, i polityk unijnych, jak chociażby zasada rozwoju zrównoważonego, trwałego, także koszty społeczne i środowiskowe, które się wiążą z przebiegiem dróg krajowych przez centra miast, sprawiają, że priorytetem jest to, żeby jednak tego obiektu już nie odbudowywać.

Architekt Maciej Franta:

Przepraszam. Można jeszcze jedno zdanie dopowiedzieć?

Chciałbym dołożyć tylko jedną rzecz – że z punktu widzenia w ogóle proceduralnego odbudowywanie czy budowa, można powiedzieć, tego obiektu inżynierskiego, jakim jest przepustowość 45 tys. samochodów... Trzeba pamiętać, że to jest miejsce w strefie zabudowy śródmiejskiej. W latach 70., kiedy to powstawało, nie mieliśmy tylu przepisów, rozporządzeń, decyzji środowiskowych oraz wielu innych czynników społecznych, partycypacji społecznej i innych elementów, co po prostu w tamtych czasach pozwalało na tego typu decyzje.

W tym momencie tego typu obiekt, teoretyczna jego odbudowa, o którą tutaj już ktoś pytał, jest w mojej ocenie praktycznie nierealizowalna, ponieważ obawiam się, że – po pierwsze – nie powstałaby żadna decyzja środowiskowa, która dopuściłaby realizację obiektu 8 m od okien setek czy nawet tysięcy ludzi, którzy w tym momencie tam mieszkają. Po drugie, pewnie byłaby w bardzo dalekim wieloletnim procesie odwoławczym z uwagi na protesty społeczne. To samo z pozwoleniem na budowę nowego typu mostu. Czyli mówimy tutaj w ogóle o kompletnej abstrakcji, która z bardzo dużym prawdopodobieństwem nie ma szans realizacji z uwagi na zanieczyszczenie, hałas, tego typu elementy, spaliny i w ogóle sam proces budowania, uciążliwości, przy obiektach zabytkowych. To są rzeczy po prostu, które w obecnych czasach są bardzo trudno realizowalne, chociażby ze względu na uwarunkowania środowiskowe.

Po drugie, szanowni państwo, jeszcze taka rzecz dodatkowa – to, że tamten most przez te 45 lat stał, zatruwał życie mieszkańców i nie byliśmy w stanie w ogóle z nim funkcjonować na co dzień w normalnych uwarunkowaniach, powoduje, że... Ta teoretyczna odbudowa, która, jak mówię, właściwie jest niemożliwa, dalej jest budową mostu na wysokości trzeciego piętra w sercu śródmieścia zabytkowego miasta, tuż za oknami obywateli, w XXI w., w środku właściwie największej polskiej metropolii, w środku Europy. Rzecz absolutnie sprzeczna w ogóle z polityką klimatyczną i wieloma różnymi innymi tendencjami europejskimi, z którymi mamy do czynienia.

To jest taki argument poboczny, który stoi u podstaw tego, że decyzja tego typu jest po prostu totalnie szkodliwym rozwiązaniem. Zdrowy rozsądek, odpowiedzialność, efektywność, wiele takich epitetów pozytywnych... Należy po prostu taki problem w końcu rozwiązać w jakiś sposób alternatywny. Żeby go rozwiązać w sposób alternatywny i zaproponować szereg związanych z tym rozwiązań, należy troszeczkę jeszcze nad tym popracować. Na pewno chwilę, ponieważ odpowiedź po tak krótkim czasie, wprost listująca bardzo konkretny szereg rozwiązań, byłaby odpowiedzią niepełną, mogłaby wprowadzić państwa w błąd. W związku z tym wymaga to od nas jeszcze konkretnych analiz, chociażby analiz ruchu, które teraz się dzieją. Cały czas badamy ruch, sprawdzając, w jaki sposób komunikacja miejska i ruch samochodowy odbywają się w mieście po usunięciu tego powiązania. Chciałem tylko na takie dwie rzeczy zwrócić uwagę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wiczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Jeszcze chciałbym dopytać panią dyrektor Piontek odnośnie do zagrożenia dla osób w tej chwili. Obiekt jest wygrodzony, czyli ani po estakadzie nic już nie przejedzie, ani pod estakadą. Jak rozumiem, obiekt jest w tej chwili zabezpieczony, tak jak wiele obiektów w Polsce, które zagrażają katastrofą budowlaną i są wyłączone z jakiegokolwiek użytkowania. Dobrze zrozumiałem?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Tak, w tym momencie obiekt jest zamknięty, nic nie może po nim przejechać, jest wygrodzony na dole, nikt nie może pod nim przejść. Jedynie była tutaj decyzja, ale to była indywidualna decyzja PKP na podstawie oględzin, których dokonało PKP, gdzie PKP PLK zdecydowało o prowadzeniu ruchu kolejowego pod obiektem wbrew decyzji prezydenta miasta.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Tak, ale to jest pod obiektem, nie na obiekcie. Tak?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

To jest pod estakadą. Tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Pod estakadą?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

To jest pod estakadą.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiem, że ekspertyza zakładała, że obiekt grozi zawaleniem podczas użytkowania. Czy grozi zawaleniem już niezależnie od użytkowania?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Niezależnie od użytkowania obiekt może grozić zawaleniem, ponieważ jeszcze dochodzą czynniki związane chociażby z różnicami temperatur przy takich obiektach i tym, jak stał wysoko-węglowa na to reaguje.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Myślę, że to na Komisji Infrastruktury pewnie jest w tej chwili też analizowane. Jeszcze: jaka jest jednoznaczna ocena – albo jej brak – z wojewódzkiego inspektoratu nadzoru budowlanego w kontekście tej ekspertyzy?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Wojewódzki inspektorat nadzoru budowlanego wydał tylko tę częściową decyzję na razie i według niej... Ponieważ w ekspertyzie technicznej... Autorzy ekspertyzy zleconej przez chorzowski ZUM zaproponowali jako zalecenie – bo, co ważne, oni nie mieli proponować projektu, żadnych rozwiązań konkretnych – dali zalecenie podpór, które miałyby być stawiane co 6 m. Wojewódzki inspektorat nadzoru budowlanego powołał się, że projekt tych podpór mamy zrealizować do 31 sierpnia. Tak jak wspomniałam, odwołujemy się z racji, po pierwsze, nierealności tego terminu, a po drugie, wątpliwości co do efektywności, jak i nieuzasadnienia częściowości tej decyzji. Natomiast w tym momencie więcej informacji z WINB nie mamy.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Dobrze. Szanowni państwo, żeby zamknąć wątek Chorzowa, rozumiem, że dla was podstawowym celem jest uzgodnienie ewentualnie alternatywnego przebiegu dla drogi krajowej nr 79 i rozbiórka tego obiektu, aby oddać miastu tę przestrzeń śródmiejską w mieście Chorzowie. Jak rozumiemy, to jest uzgodnienie z bardzo wieloma partnerami, z wieloma stronami.

Myślę, że od tego trzeba wyjść i od tego trzeba rozpocząć, bo zapewne – to jest moje doświadczenie – trudniej będzie państwu uzyskać środki wyłącznie na rozbiórkę obiektu niż na połączenie z przebudową czy też budową nowego i udrożnienie drogi nr 79. Czyli zapewne bez tego pierwszego etapu, tj. pokazania Ślązakom, mieszkańcom metropolii – plus uzgodnienia ze wszystkimi stronami – że jest uzgodniony przebieg alternatywnej trasy i być może konkretne środki do zainwestowania... To pochodną mogą być ewentualnie środki na rozbiórkę. Pewnie zdajecie sobie z tego sprawę. Wiem z doświadczenia, że te pieniądze rozbiórkowe z reguły nie są pierwszoplanowym wydatkiem strategicznym regionów czy też miasta.

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Tak, dlatego od razu mamy na myśli udrożnienie ruchu dla tramwajów i dla PKP: tego ostatniego przeszła – bo estakada ma trzy – nad koleją. Tak więc tu bez dwóch zdań, mówiąc o rozbiórce, mówimy też w pierwszej kolejności o rozbiórce tego przeszła nad koleją i odbudowie tego fragmentu, żeby tramwaj mógł kursować na odcinku Katowice–Bytom. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Kończymy ten wątek, pani dyrektor. Bardzo dziękuję.

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Dziękujemy.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Dziękuję szacownym gościom. Jeszcze tak na koniec dopytam – państwo jesteście dzisiaj na naszej połączonej podkomisji i jesteście także na Komisji Infrastruktury. Chciałabym dopytać, jakie inne formalne działania zostały już na tym etapie sporządzone, dedykowane, dowieszone, złożone. Czy są możliwości zabezpieczające środki, czy to może KPO, czy jakieś inne instrumenty, które mogą zagwarantować skuteczną, szybką realizację tego etapu, jak rozbiórka, a później realizację i odtworzenie połączenia w wariancie, który jest lub będzie akceptowalny przez wszystkich?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Tak, te działania trwają. Nie ukrywam też, że te ostatnie trzy tygodnie były związane ze spotkaniami z potencjalnymi wykonawcami. Nazwaliśmy to na roboczo rozeznaniem rynku, ponieważ samo oszacowanie kosztu rozbiórki tego obiektu było dość dużym wyzwaniem, jako że wszystko zależy od technologii, jaką przyjmiemy. Tutaj proszę pamiętać, że dookoła mamy do czynienia z zabytkową infrastrukturą i jej zabezpieczenie też będzie musiało być uwzględnione przy cięciu tego obiektu, ponieważ prawdopodobnie taka jest najbardziej właściwa technologia rozbiórki, która nas czeka. Na podstawie tych oszacowanych kosztów my oczywiście prowadzimy rozeznanie w zakresie możliwości pozyskania środków. Natomiast nie ma co ukrywać, że przez skalę tego zdarzenia, jakim było zamknięcie estakady, niestety wpadamy w widełki, które w zasadzie są możliwe tylko, jeśli chodzi o budżet centralny, i tu pozyskanie środków z innych źródeł będzie na pewno też naszym priorytetem, ale będą one miały charakter niewątpliwie dodatkowy.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Tak dopytuję, ponieważ jestem z Dolnego Śląska. Mieszkam w sąsiedztwie Wałbrzycha. Mój wspaniały, fantastyczny prezydent, Roman Szełemej, znajdował te środki, nie chcę powiedzieć, że pod ziemią, ale oczywiście tak się działo. Zrealizował chociażby słynną Europejkę, gdzie mówiono, że nie da się jej absolutnie zrealizować. To były horrendalne, ogromne kwoty obwodnicy, nie będę przytaczać z pamięci, bo nie pamiętam, i pozyskał na ten cel środki z Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Dlatego też moje pytanie wybiegało, czy macie jakieś projekcje, czy szukacie rozwiązań, które byłyby możliwe do zrealizowania.

Pan poseł Horbatowski.

Poseł Łukasz Horbatowski (KO):

Krótkie pytanie. Jedno małe pytanie. Rezerwa ogólna. Tu pani dyrektor mówiła o tym, że te środki z rezerwy ogólnej w tym zakresie są przeznaczone na budowę nowych dróg. Czy mogliście wnioskować? Czy wnioskowaliście? Ostatnio ta rezerwa została rozdysponowana.

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Były rozmowy na poziomie ministerialnym odnośnie do różnych alternatyw dla estakady w tych minionych latach. Natomiast nie było bezpośrednio wnioskowane o te środki. W roku 2011 powstał projekt obwodnicy Chorzowa, dziś już nierealny do zrealizowania, natomiast przez lata nie zostały uzyskane środki na ten cel. Według mojej wiedzy formalnego wnioskowania przez miasto w latach minionych nie było.

Poseł Łukasz Horbatowski (KO):

Nie wnioskowaliście, bo nie mogliście ubiegać się o te środki, czy nie wnioskowaliście z innych przyczyn?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Nie umiem odpowiedzieć na to pytanie, jeśli chodzi o poprzednie lata. Natomiast jeśli chodzi o ten okres, o którym ja wiem w tym momencie, to nikt z nas nie przypuszczał na początku chociażby tego roku, że będzie taka sytuacja z estakadą.

Poseł Łukasz Horbatowski (KO):

To pytanie jest dlatego, że wnioski były niedawno dzielone – dlatego pytam. Podział tych środków był kilka tygodni temu, badając dwa czy trzy tygodnie.

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Wiem.

Posel Łukasz Horbatowski (KO):

Mamy już kilka miesięcy od momentu, kiedy się zadziało wyłączenie wiaduktu.

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Nie.

Posel Łukasz Horbatowski (KO):

Nie? Kiedy wyłączyliście wiadukt?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Wyłączyliśmy 2 czerwca 2025 r.

Posel Łukasz Horbatowski (KO):

2 czerwca. Trzy tygodnie. Kiedy mieliście ekspertyzę?

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Trzy tygodnie. 2 czerwca 2025 r.

Posel Łukasz Horbatowski (KO):

OK. Dobrze. Już teraz mam pełną wiedzę.

P.o. dyrektor wydziału w UM Chorzów Anna Piontek:

Niestety nie mieliśmy możliwości zadziałać w tym temacie w tym roku.

Posel Łukasz Horbatowski (KO):

Do pani dyrektor, czy jeżeli chodzi o rozbiórkę, jest możliwe ubieganie się przez miasto o te środki z rezerwy ogólnej?

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Proszę państwa, rezerwa ogólna budżetu państwa to jest co innego. To jest inne wnioskowanie, poprzez wojewodę do premiera, a minister finansów jest dysponentem. Tam jest ścieżka zdrowia, zanim się te wszystkie opinie zbierze itd. Mówiłam o rezerwie subwencji ogólnej. Teraz w nowej ustawie o dochodach to się trochę inaczej nazywa. My nabór wniosków zamknęliśmy z końcem lutego. Tam było 330 mln zł do podziału. Wiem, że minister finansów rozesłał już informacje do samorządów, że mają te pieniądze, mogą wprowadzać do budżetu, rozstrzygać przetargi itd.

Natomiast ta nowa rezerwa w nowej ustawie o dochodach jest trochę inaczej skonstruowana, bo z kilku rezerw, które były do tej pory, tworzy się jedną rezerwę i to jest kwotowo spora rezerwa. Od 2026 r. ona będzie funkcjonowała już zgodnie z zapisami ustawy, bo rok 2025 to jest trochę taki przejściowy. Ustawa określa kilka celów, które mogą być dofinansowane w ramach tej rezerwy, i są to m.in. drogi. Mowa jest o drogach publicznych, czyli łącznie z drogami gminnymi, bo do tej pory rezerwa subwencji ogólnej nie obejmowała dróg gminnych. Teraz już będzie ogólnie, ale to strona samorządowa podaje ministrowi finansów propozycje podziału tej rezerwy na poszczególne cele i kwoty pod te cele. Jak to będzie od 2026 r. sama jestem ciekawa, bo ile reprezentacja samorządów będzie wskazywała na drogi, nie umiem powiedzieć. Jakie będą kryteria, jaki będzie sposób naboru – tego dzisiaj nie umiem powiedzieć. Pierwszy raz są takie cuda.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Bardzo dziękuję.

Też apeluję, żeby jednak z metropolią spróbować dojść być może do wspólnego porozumienia. Pamiętajmy, że 400 mln zł rocznie z podatków wpływa do metropolii i wspólne zarządzanie infrastrukturą jest jednym z elementów. Oczywiście nie na wszystko mogą wydawać zgodnie z ustawą, ale być może wówczas należy zawnioskować do parlamentu o drobne zmiany legislacyjne, które takie możliwości dadzą, jeżeli uznacie wspólnie, że to ma znaczenie ponadmiejskie, znaczenie co najmniej regionalne.

Żeby już tego wątku nie kontynuować, bardzo państwu serdecznie dziękuję za obecność, za dopowiedzenie i opowiedzenie również o tym przypadku chorzowskim. Możecie być pewni, że z pewnością, przynajmniej z mojej strony, będzie kwestia zainteresowania, próby wsparcia i pomocy. Myślę, że ze strony wszystkich parlamentarzystów tutaj obecnych i tych, którzy byli

wcześniej, takie wyrazy wsparcia są. To jest coś nieprzewidywalnego. Rozumiemy, że trzeba miastu Chorzów pomóc. Bardzo serdecznie dziękuję.

Prowadzenie już zostawimy za chwilę pani przewodniczącej.

Związek Miast Polskich. Jakbym mógł pana prosić o wprowadzenie ogólne, bo byliście inicjatorem tego punktu generalnie, tak żeby pan z dyrekcji generalnej oraz pani dyrektor mogli również udać się do dodatkowych zajęć, a my – przedyskutować, co uważamy, że jesteśmy realnie w stanie wspólnie zrobić, żeby być może dokonać jakiejś korekty w zarządzaniu drogami krajowymi czy też wojewódzkimi na terenach miast na prawach powiatu. Wiadomo, że miasta powiedzą: „My niczego nie potrzebujemy poza pieniędzmi, ze wszystkim sobie poradzimy”, ale być może wasz ogląd sytuacji jest trochę inny.

Specjalista ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich Adam Ostrowski:

Dzień dobry państwu. Adam Ostrowski, Związek Miast Polskich.

Faktycznie, pewne propozycje są, i propozycje w sumie już wybrzmiały też wcześniej w wypowiedzi pani dyrektor z Ministerstwa Infrastruktury, które odnoszą się po prostu do kwestii własności, do art. 2a, o którym tutaj już wspomniano, o drogach publicznych.

Jak z tych przepisów art. 2 ustawy o drogach publicznych wynika, zarządzanie drogami publicznymi jest połączone strukturami własności. Mamy kolejno: drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, ich zarządcą jest generalny dyrektor dróg krajowych i autostrad; drogi wojewódzkie stanowią własność samorządu województwa, ich zarządcą jest zarząd województwa; drogi powiatowe stanowią własność powiatu, ich zarządcą jest zarząd powiatu, natomiast drogi gminne stanowią własność gminy, a ich zarządcą jest wójt, burmistrz bądź prezydent miasta.

Natomiast ta zasada nie obejmuje zarządcy dróg w miastach na prawach powiatu, którym jest prezydent miasta na prawach powiatu. Jest to tak naprawdę jedyny przypadek wynikający z przepisów ustawy o drogach publicznych, kiedy zarządca zarządza drogami, z których część stanowi jego własność, czyli drogi gminne i drogi powiatowe, natomiast pozostałe drogi, czyli drogi wojewódzkie i drogi krajowe w granicach miast na prawach powiatu, stanowią odpowiednio własność województwa samorządowego bądź Skarbu Państwa. W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jak tu już też zostało wcześniej w tej kazuistycznej dyskusji wspomniane, jest prezydent miasta, który jako organ wykonawczy reprezentuje właściciela, czyli samorząd miasta na prawach powiatu tylko w odniesieniu do dróg gminnych i powiatowych. Pozostałe drogi, którymi de facto zarządza, czyli drogi wojewódzkie i drogi krajowe, stanowią własność odpowiednio samorządu województwa i Skarbu Państwa.

W związku z takim stanem prawnym, z taką sytuacją oraz z uwagi na specyfikę nieruchomości zajętych pod drogi wojewódzkie czy drogi krajowe w miastach na prawach powiatu często dochodzi do takich sytuacji, w których to właściciel – samorząd województwa albo Skarb Państwa – nie wykonuje swoich uprawnień właścicielskich, bo te wykonuje zarządca drogi, czyli prezydent miasta na prawach powiatu na zasobie, który de facto nie jest jego własnością.

Taki stan prawny – i to potwierdza orzecznictwo – powoduje szereg problemów, gdzie prezydenci miast na prawach powiatu napotykają takie problemy w przygotowaniu czy realizacji inwestycji na drogach wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu, których są zarządcami, ale nie są właścicielami. Na podstawie ostatecznej decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej lub decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi grunt, na którym ma być zlokalizowana droga w mieście na prawach powiatu, w zależności od kategorii drogi przechodzi na własność samorządu województwa lub Skarbu Państwa i de facto to prezydent miasta, jako zarządca, musi pokrywać wynikające z tego koszty z własnego budżetu. Nietrudno odnieść wrażenie, że taki stan prawny jest daleki od pożądanego, jeżeli chodzi o punkt widzenia miast na prawach powiatu.

Realizacja inwestycji na drodze wojewódzkiej czy drodze krajowej w granicach miasta na prawach powiatu powoduje, że drogi zwiększają swoją wartość o wartość nakładów poniesionych przez ich przebudowę, budowę czy remont, a tym samym kosztem miasta na prawach powiatu zwiększa się majątek Skarbu Państwa bądź samorządu województwa, który realizuje inwestycje i je finansuje.

Wydaje się, że zasadnym byłoby postawienie takiego pytania, czy wydatki publiczne ponoszone w tym zakresie przez prezydentów miast na prawach powiatu na pewno dokonywane są w sposób celowy i oszczędny z zachowaniem zasad, o których mowa w art. 44 ust. 3 ustawy

o finansach publicznych. Jeżeli w zakresie celowości można by wskazać, że ta inwestycja, która jest realizowana, służy mieszkańcom – niewątpliwie tutaj była dyskusja o tym, w jakim zakresie, w jakim obszarze – i podnosi ich poziom życia, to jeżeli chodzi o gospodarność, to tu się już pewne wątpliwości mogą nasuwać. Dlatego prezydenci miast w przypadku nabywania gruntów pod takie drogi czy w przypadku konieczności wypłacania za nie odszkodowań, występują do wojewodów czy marszałków województw o zwrot poniesionych nakładów, bowiem nie stają się właścicielami inwestycji, na które wydają swoje środki. Analizując orzecznictwo, to aktualny stan prawny uniemożliwia tak naprawdę skuteczne dochodzenie roszczeń w tym zakresie.

Wydaje się, że można dokonać prostej zmiany w art. 2 w ust. 1, 2 i 3, która byłaby zorientowana na to, że właścicielami wszystkich dróg w mieście na prawach powiatów byłby samorząd miasta na prawach powiatu, w tym dróg wojewódzkich i krajowych. Tak jak wspomniałem, orzecznictwo w tym zakresie jest akurat dość podzielone i te właściwości interpretacyjne są dość rozbite, a zmiany są proste i wydaje się, że słuszne z punktu widzenia tego, o czym powiedziałem. Te przepisy, jeżeli chodzi o art. 2a ustawy o drogach publicznych, są po prostu w pewnym sensie niepełne. Gdybyśmy doregulowali tę kwestię, to nie byłoby tych wątpliwości, o których wspomniałem we wstępie. To jest to, o czym mówimy.

Mamy nawet przygotowany taki bardzo wstępny projekt, bo jeszcze nie konsultowany jakoś szeroko, ale może w niedalekiej przyszłości będziemy go konsultować właśnie szerzej w ramach Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Jest to projekt zmiany tych przepisów, co spowodowałoby dojście do tego, że zmienilibyśmy przepisy art. 2a ust. 1, ust. 2 i w ust. 3 dodalibyśmy fragment, który mówiłby o tym, że drogi w miastach na prawach powiatu, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, stanowią własność gminy miejskiej. Zapewne właśnie taka zmiana spowodowałaby, że nie mielibyśmy tych wątpliwości, które aktualnie obowiązują. To by było na tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Bardzo dziękuję.

Zanim będziemy rozmawiać o tym, pewnie nie na tym posiedzeniu, które z punktów i co dodamy, to chciałabym jeszcze bardzo ogólnie odnieść się do problemów interpretacyjnych. Teraz tak – mamy prezydenta, który pełni funkcję zarządcy, w sensie zarządzania technicznego i organizacyjnego. Jednak właścicielem drogi pozostaje podmiot ustawowy, Skarb Państwa w przypadku dróg krajowych czy samorząd województwa w przypadku dróg wojewódzkich. Generuje to spory o finansowanie, o odpowiedzialność za majątek trwały, a także o remonty. Art. 20 ustawy – obowiązki zarządcy drogi. Przypomnę państwu, że „zarządca drogi ma obowiązek utrzymania nawierzchni, chodników, odwodnienia, oświetlenia, oznakowania, utrzymania zieleni przydrożnej, prowadzenia ewidencji dróg i mostów, przygotowywania i realizacji inwestycji oraz remontów”, ale obowiązki te dotyczą zarządcy, a niekoniecznie właściciela, który ma tytuł prawny i odpowiada za amortyzację majątku, udostępnienie danych i trwałość obiektu.

Kolejny art. 13 ust. 1 pkt 1–2 – finansowanie: „środki na drogi publiczne pochodzą m.in. z budżetu państwa dla dróg krajowych, z budżetu jednostek samorządu terytorialnego dla dróg samorządowych”. W praktyce prezydent miasta ponosi koszty utrzymania drogi krajowej lub wojewódzkiej znajdującej się w mieście, nie mając do tej drogi tytułu własności ani dostępu do środków na przykład z Krajowego Funduszu Drogowego.

W świetle chociażby zgłaszanych przez prezydentów miast przepisów czy kolizji, czy tych interpretacyjnych problemów, należałoby się pochylić i te zmiany, na przykład wcześniej proponowane, uwzględnić, przedyskutować i zająć się procesem legislacyjnym, który ujednolici ten system i da możliwość zarządzania drogami.

Bardzo proszę, czy ktoś z państwa, pani dyrektor albo pan dyrektor, chciałby zabrać głos? Pani dyrektor, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Proszę państwa, generalnie rzecz biorąc, to jest to, o czym mówiłam. Było takie podejście na początku XXI w., nie pamiętam, czy to był 2008, czy 2009 r., i to przy negatywnej opinii ministra finansów zostało zakończone. Natomiast możemy ewentualnie zacząć rozmawiać o takich zmianach, z tym że – generalnie rzecz biorąc – państwo też musicie sobie zdawać sprawę... Bo rozumiem, że miasta inwestują w nie swój majątek, natomiast w takich przypadkach jak Chorzów czy jak Gdynia, czy nawet Warszawa, bo przecież Trasa Łazienkowska to też jest radosna twórczość lat 70., to chodzi tak naprawdę o znalezienie sposobu finansowania

tych zadań. Gdyby były środki, to myślę, że nie stanowiłoby większego problemu, czy to jest własność taka, czy inna. Myślę, że sprawa się cały czas sprowadza do pieniędzy.

Natomiast jeszcze raz poproszę państwa przewodniczących o zgodę na wyjście, bo tam podobno jest awantura na Komisji Infrastruktury, że z departamentu nie ma nikogo, a ja jestem tu, pani dyrektor Kościeszka jest na Komisji do Spraw Petycji, pan minister został sam i powiem szczerze, że mało śmiesznie.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Mało pracowników macie w departamencie, skoro tylko pani może reprezentować.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Nie, jest nas dwie z dyrektorów i obie jesteśmy tu, w Sejmie. Wiecie państwo, jest jak jest, ja się nie skarżę.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiemy. Mogę, pani przewodnicząca?

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Tak, tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Jeżeli chodzi o postulat, to ten postulat jest taki dość miękki, bo zakłada zmianę struktury właścicielskiej. Natomiast czy za tym będą szły obowiązki właśnie uzgodnieniowe, bo jednak to będzie w ciągu drogi krajowej czy w ciągu drogi wojewódzkiej, to myślę, że na pewno łatwiej może być w tę stronę, niż w tę drugą stronę, gdzie wszelkie obowiązki finansowe miałyby przejąć na siebie państwo czy też samorząd wojewódzki z dwóch powodów.

Z jednego powodu oczywiście finansowego, a z drugiego – priorytetów nie będzie ustalał wtedy prezydent miasta, tylko będzie ustalał Skarb Państwa albo marszałek województwa, co może być często w kolizji z oczekiwaniami mieszkańców. Stąd wydaje się, że przynajmniej tak na szybki ogłód z mojej strony to jest tylko kwestia amortyzacji majątku i legislacyjnego rozwiązania, jeżeli ze strony ministerstwa byłaby taka wola. Czy to jest w ogóle możliwe? Rozumiem, że pani dyrektor nie odpowie, bo to musi być decyzja polityczna z poziomu ministra.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Ja na pewno nie odpowiem, państwo przewodniczący. Natomiast też chciałabym zwrócić uwagę, że ten wniosek to jest wniosek Związku Miast Polskich, a jest jeszcze Unia Metropolii Polskich, bo to jest 12 największych miast w Polsce.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

One są członkami tego samego związku, tak że tutaj kolizji nie ma.

Zastępca dyrektora departamentu MI Beata Leszczyńska:

Tak, tylko że już miałam takie przypadki na komisji wspólnej, że jeden samorząd zgłaszał wniosek, który był oprotestowany przez drugi samorząd, więc jeśli mamy ruszyć z legislacją, to chciałabym mieć czystość po tej stronie.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Szanowni państwo, panie przewodniczący, obradujemy już półtorej godziny, jest to temat, który wymaga dalszego procedowania. Jeśli pan przewodniczący się zgodzi, to moja propozycja jest taka, że będziemy kontynuować w tym temacie posiedzenie, być może nie następne, bo mamy tutaj inny, bardzo pilny problem do rozwiązania, ale kolejne posiedzenie będzie właśnie dotyczyło znowu tego tematu.

Przedstawię państwu wnioski końcowe, jeżeli państwo będziecie mieć uwagi, to bardzo proszę tak szybciutko. Pierwszy wniosek końcowy jest taki, że istnieje wyraźna potrzeba nowelizacji tej ustawy, i tu się chyba zgadzamy. Kolejny wniosek to uwzględnienie jednoosobowego zarządu.

To jest jeden z wniosków, nie musi się pan zgadzać, panie dyrektorze, natomiast my możemy procedować czy pracować nad zmianami w ustawie, które być może proponujemy, żeby był jednak jednoosobowy zarząd, jeżeli chodzi o ten szczególny charakter miast na prawach powiatu. Tak się zastanawiam, czy nie byłoby dobrze, żeby powołać jakiś zespół roboczy, ale to już pozostawiam pod dyskusję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Rozumiem, pani przewodnicząca, że domniemanie jednoosobowego zarządu dotyczy opcji – ten sam właściciel i ten sam zarządca.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Tak, tak, w tym kontekście. Tak.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

W tym duchu – na terenie miasta na prawach powiatu.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Tak. Na skróty trochę.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Pan dyrektor jeszcze chciał coś dopowiedzieć, tak?

P.o. zastępcą generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Szanowni państwo, pamiętajmy, że sieć drogowa na terenie miasta rządzi się zupełnie innymi prawami niż zarządzanie siecią dróg krajowych i autostrad. Natomiast proszę pamiętać o tym, że jest 16 województw i jest 16 zarządców dróg wojewódzkich, i tam kolizji nie ma. Gdzieś jest granica województwa, kolejny marszałek województwa, kolejny zarząd województwa zarządza kolejną siecią drogową wojewódzką. My, jako krajówka, zarządzamy poza miastami na prawach powiatu.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Panie dyrektorze, my to rozumiemy, ale marszałek Małopolski nie finansuje drogi na Śląsku i na odwrót, tu zupełnie o co innego chodzi.

P.o. zastępcą generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Natomiast trzeba pamiętać, że prezydent miasta na prawach powiatu też pobiera opłaty z tytułu zajęcia pasa drogowego i inne opłaty w zakresie korzystania z drogi na terenie miasta na prawach powiatu i to wpływa do budżetu samorządu.

Natomiast, wracając do sieci drogowej, trzeba pamiętać też, że jeżeli byłby inny zarządca drogi w środku miasta, to ten zarządca będzie się kierował innymi priorytetami ruchu, choćby ustawieniem sygnalizacji świetlnej, zarządzaniem priorytetami i wszystkimi innymi rzeczami. W przypadku dróg ekspresowych i autostrad jest to łatwe, bo tam są węzły drogowe, więc jest ograniczony dostęp do tych dróg. Natomiast tutaj wszystkie zjazdy z nieruchomości na drogę byłyby uzgadniane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, co zapewne wiązałoby się z jakimiś późniejszymi zarzutami ograniczenia rozwoju przestrzeni miasta w ograniczeniu zjazdów, to również wiązałoby się z ograniczeniem rozwoju terenów przyległych, choćby przez ograniczenie ilości dostępności drogi. W związku z tym to są elementy...

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Panie dyrektorze, my idziemy w drugą stronę, a pan tak jakby chciał komplikować.

P.o. zastępcą generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Nie chcę komplikować, 11 lat zarządzałem siecią drogową w mieście na prawach powiatu, więc wiem o czym mówię. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Tego nikt nie neguje. Proszę nie brać tego pretensjonalnie. Mówimy tylko o tym, że pan odnosi się do tego, że będzie wielu zarządców na terenie jednego miasta na prawach powiatu. Ze strony Związku Miast Polskich jest dokładnie odwrotna propozycja – żeby był jeden zarządca, tak jak jest to dzisiaj. Dzisiaj jest jeden zarządca, tylko że zarządza nie swoim majątkiem w dwóch przestrzeniach. Tylko o to chodzi, żeby być może majątek stał się własnością miasta na prawach powiatu, oczywiście w uzgodnionych legislacyjnie parametrach uzgodnieniowych przebiegu tej drogi oraz płynności przepływu samochodów na tych arteriach. Tylko o to chodzi.

P.o. zastępcą generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad Piotr Kurkowski:

Dlatego nie chcę państwa pouczać, ale w takim razie wniosek raczej powinien iść w tę stronę, żeby uregulować własność gruntów pod tymi drogami, żeby był jeden właściciel gruntu, a nie w kwestii zarządcy drogi, bo w ustawie jest na pewno duży rozdział między zarządcami drogi

a własnością gruntu. Tak więc wniosek państwa powinien iść raczej w kierunku takim, żeby był jeden właściciel gruntu, czyli miasto na prawach powiatu czy gmina.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Zapewne wymaga to zmian w wielu ustawach, nie w jednej, bo z reguły są pochodne jednej zmiany, która będzie implikować kolejne. Natomiast postulat został złożony. To nie znaczy, że on zostanie rozstrzygnięty na poziomie rządu i samorządu, ale rozumiem ten dylemat inwestowania środków na nie swojej własności i podnoszenia tej wartości nominalnej. Z pozyskiwaniem jest tak samo, natomiast tutaj na pewno mogłoby to być rozstrzygnięte. Bardziej się obawiałem, że Związek Miast Polskich powie tylko, ile potrzebuje do tego, żeby tym zarządzać, a tu dzisiaj tak wyjątkowo spokojnie, pani przewodnicząca, nie skorzystał z okazji, że to jest podkomisja finansów.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Na tym etapie to jest wprowadzenie do tematu, który na pewno wymaga pochylenia się i rozpatrzenia wieloaspektowości. Natomiast wsłuchujemy się i słyszymy to, co mówią do nas prezydenci miast na prawach powiatu. Jest ta trudność i dotyczy ona także pozyskiwania jednak środków na remonty, bo z tym też mają problem. Problem jest także w ustalaniu budżetów w danych miastach, bo trudno projektować środki na realizację zadania, które nie jest własnością danego miasta. Na pewno jest wieloaspektowość tematyczna, która musi być rozstrzygnięta, i na pewno nie zostanie rozstrzygnięta na tym posiedzeniu.

Panie dyrektorze, bardzo dziękujemy. Uwagi są cenne i na pewno ta sprawa własności gruntu jest nowym elementem, który wprowadzimy do dyskusji. Pani dyrektor, bardzo dziękujemy za to, że rzeczowo i konkretnie odniosła się pani – i historycznie, i o obowiązujących prawach. Dziękujemy wszystkim, którzy zabrali głos, przedstawili swoje stanowisko i widzą konieczność pracy nad zmianą tej ustawy, która będzie korzystna dla wszystkich, dla których ją realizujemy czy procedujemy.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos?

Panie przewodniczący, proszę.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

Jest jeszcze pan.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Bardzo proszę.

Specjalista ds. legislacji Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej Krzysztof Osiński:

Krzysztof Osiński, biuro Związku Województw Rzeczypospolitej Polskiej. Tylko tak krótko, bo słyszałem, że możliwe, że będzie powołany jakiś zespół roboczy.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Nie, to była propozycja.

Specjalista ZWRP Krzysztof Osiński:

Propozycja. OK. Jeżeli coś takiego by było, to związek województw jest chętny, zainteresowany.

Jeszcze tylko chciałbym nakreślić pewien problem – że obecnie utrzymanie dróg wojewódzkich, również przechodzących w tej części przez miasta na prawach powiatu, jest finansowane ze środków wojewódzkich. To też musiałoby być jakoś uregulowane w przypadku zmian własnościowych. Tak mi się przynajmniej wydaje. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Jarosław Wiesław Wieczorek (PiS):

To tylko chcę jeszcze podziękować pani przewodniczącej za współprzewodniczenie dzisiejszemu posiedzeniu, a państwu życzyć owocnych obrad na najbliższe dni. Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Iwona Małgorzata Krawczyk (KO):

Dziękujemy.