



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Gospodarki Narodowej (233.)
w dniu 13 maja 2015 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo energetyczne (druk senacki nr 887, druki sejmowe nr 3232, 3319 i 3319-A).
2. Priorytety w zakresie inwestycji drogowych i kolejowych w latach 2014–2020 (2023).

(Początek posiedzenia o godzinie 11 minut 36)

(Posiedzeniu przewodniczą przewodniczący Marek Ziółkowski oraz zastępca przewodniczącego Stanisław Jurcewicz)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dzień dobry państwu.

Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Narodowej.

Punktem pierwszym porządku obrad naszego posiedzenia jest rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo energetyczne.

Witam pana ministra Marka Wójcika reprezentującego Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji. Witam panią poseł Dorotę Rutkowską, która była sprawozdawcą komisji w Sejmie. Witam wszystkich państwa.

Oddaję panu głos...

Chcę jeszcze tylko powiedzieć, że ustawa ta była już rozpatrywana przez Komisję Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej. Komisja wprowadziła pewną poprawkę. Zdaje się, że nasze stanowisko będzie inne. Zaraz zobaczymy, jaka będzie sytuacja. W każdym razie, tak czy tak, w pewnym momencie trzeba będzie zwołać wspólne posiedzenie obu komisji.

Panie Ministrze, oddaję panu głos. Proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik:

Panie Przewodniczący! Panie i Panowie Senatorowie!
Pani Poseł! Szanowni Państwo!

Projekt, nad którym państwo procedujecie, jest projektem z przedłożenia poselskiego. Dotyczy on rozwiązania pewnego wieloletniego problemu związanego z ponoszeniem przez jednostki samorządu terytorialnego kosztów oświetlania dróg krajowych, podczas gdy zarządcą tych dróg jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Projekt poselski przewiduje odciążenie samorządów, zarówno jeśli chodzi o proces planowania oświetlenia, jak i oświetlanie dróg krajowych, z pewnymi wyjątkami. Wyjątki te dotyczą chodników i tras rowerowych. Wydaje nam się, że to wyłączenie powinno dotyczyć również dróg lokalnych umiejscowionych w pasie drogi krajowej wtedy, kiedy ewidentnie stanowi ona element infrastruktury lokalnej – tak naprawdę daje szansę na to, aby nie budować zbyt wielu zjazdów – i przejmuje ona charakter drogi lokalnej, znajduje się przy niej infrastruktura taka jak chodniki, przy-

stanki et cetera. Są przykłady dróg krajowych w Polsce, w pasie których są również drogi o charakterze lokalnym. Wydaje się, że oprócz tras rowerowych i chodników tego typu drogi także mogłyby być oświetlane przez samorządy ze względu na swój charakter. Chodzi wyłącznie o takie drogi, a nie o wszystkie. Gdy rzeczywiście dodatkowa infrastruktura powoduje, że społeczność lokalna na co dzień korzysta z tych dróg do realizacji swoich podstawowych potrzeb życiowych, wówczas słuszne wydaje się to, że samorząd gminny powinien ponosić koszty. Chodzi jednak tylko i wyłącznie o taką sytuację. Nie powinno być tak, jak jest dzisiaj, że bez względu na to, czy infrastruktura znajdująca się przy drodze krajowej ma jakikolwiek wpływ na funkcjonowanie wspólnoty, czy nie, wspólnota ponosi koszty oświetlania drogi. Są takie sytuacje, że wspólnota samorządowa nie ma z tego żadnej bezpośredniej korzyści. W szczególności trudnej sytuacji są samorządy gminne, samorządy wiejskie, dla których obciążenia są bardzo znaczące, czasem są to nawet kilkudziesięczne obciążenia w skali rocznej. Dlatego w pełni popieramy propozycję zgłoszoną przez posłów.

Na posiedzeniu senackiej Komisji Samorządu Terytorialnego i Administracji Państwowej została zgłoszona poprawka. Naszym zdaniem nie powinna zostać uwzględniona, dlatego że według nas stwarza ona sytuację odwrotną do tej, która była celem autorów projektu. Nie poprawi to sytuacji samorządów, a wręcz ją pogorszy, dlatego że w skrajnej wersji przyjęcie poprawki spowoduje konieczność planowania oświetlenia przez samorządy w stosunku do dróg ekspresowych i autostrad, a także oświetlania dróg ekspresowych i autostrad przebiegających przez teren danej gminy. Naszym zdaniem jest to dokładnie odwrotne do idei, która przyświecała autorom projektu. Dlatego prosimy Wysoką Komisję o to, aby zechciała podjąć starania o odrzucenie tej poprawki.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Nikt jeszcze nie zgłosił u nas tej poprawki, więc...)

Bardzo się cieszę. Jednak po dyskusji, jaka odbyła się na poprzednim posiedzeniu komisji, pozwalam sobie powiedzieć o tym wyprzedzająco, profilaktycznie.

Ostatnie zdania dotyczące sytuacji związanej z oświetleniem. Pojawiają się opinie wskazujące na to, że samorządy terytorialne otrzymały środki na oświetlenie tych dróg, więc chcę przypomnieć, że w roku 2003, kiedy powstawała nowa ustawa o dochodach jednostek samorządu terytorialnego, która obowiązuje od 1 stycznia 2004 r., skala sieci dróg krajowych, autostrad i dróg ekspresowych była wie-

lokrotnie mniejsza. Nawet gdybyśmy próbowali postawić taką tezę, że samorządy gminne otrzymały środki na to, aby móc oświetlać tego typu drogi – moim zdaniem jest to dosyć wątpliwa teza, nie chcę jednak zanudzać państwa długim wywodem – to i tak zobaczylibyśmy, że mamy dzisiaj do czynienia z wielokrotnie większą siecią tego typu dróg. Tym bardziej jest to argument za tym, żeby zwolnić samorządy z konieczności oświetlania tychże dróg. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Teraz poproszę pana mecenasa, legislatora senackiego o zabranie głosu.

Proszę bardzo.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Nazywam się Michał Gil, reprezentuję Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Mam dwie uwagi do ustawy. W moim przekonaniu mają one charakter czysto redakcyjny, nie zmieniają treści przepisów, tylko ich brzmienie. Teraz powiem, w czym rzecz.

Pierwsza uwaga. Być może będzie się wydawało, że jest to dosyć skomplikowane, ale w gruncie rzeczy jest to bardzo proste. Pozwolę sobie skupić się tylko na przepisie zawartym w pkt 2. Uwaga będzie się również odnosiła... W art. 1 ust. 1 w pkt 2 i 3 jest analogiczna sytuacja. Ja będę omawiał tylko pkt 2, żeby nie zaciemniać obrazu, ale wszystkie uwagi będą odnosiły się również do pktu 3.

Pkt 2 lit. d. Na podstawie tego przepisu gminy są odpowiedzialne za planowanie oświetlenia znajdującej się na terenie gminy części dróg krajowych, innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów wymagających odrębnego oświetlenia. Teraz przeczytam ten przepis trochę inaczej, żeby uzmysłowić państwu, na czym polega problem. Gmina odpowiada za planowanie oświetlenia części dróg krajowych przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów wymagających odrębnego oświetlenia, czyli może to być chodnik, ścieżka rowerowa czy droga rowerowa, na których są oddzielne latarnie. Jakie drogi są wyłączone z tego zakresu? Wyłączone są płatne autostrady i płatne drogi ekspresowe.

Wysoka Komisjo, zgodnie z definicją zawartą w ustawie o drogach publicznych zarówno autostrady – niezależnie od tego, czy są płatne, czy bezpłatne – jak i drogi ekspresowe, służą wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych. Dotyczy to również chodnika, który znajduje się przy drodze. Innymi słowy, na drodze ekspresowej albo na autostradzie nie może być ani chodnika, ani ścieżki rowerowej. Skoro tak jest, to całe wyłączenie, o którym mówimy, nie ma żadnego znaczenia. W gruncie rzeczy niczego nie wyłączamy, dlatego że nie ma takiej autostrady ani takiej drogi

ekspresowej, których częścią byłyby chodnik lub ścieżka rowerowa. W związku z tym proponuję, aby w art. 1 ust. 1 w pkt 2 lit. d skreślić fragment: „innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych” i analogicznie zrobić w pkt 3 lit. e. To jest moja pierwsza uwaga.

Nie wiem, czy pan przewodniczący życzy sobie, abym od razu omówił uwagę drugą, czy pozwoli ministerstwu ustosunkować się do uwagi pierwszej.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Ministrze, proszę ustosunkować się do tej uwagi.

(Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik: Wypowiem się bardzo krótko, a potem poprosiłbym jeszcze panią dyrektor, by powiedziała dwa słowa...)

Chcę tylko powiedzieć, że część debaty, która tego dotyczyła, odbyła się przed posiedzeniem komisji, więc będzie to niejako wyciągnięcie wniosków.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Posiedzenie komisji zostało opóźnione o kilka minut.

Przepraszam, nie zadałem standardowego pytania: czy w posiedzeniu uczestniczą lobbyści w rozumieniu ustawy o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa? Rozumiem, że na razie się nie wypowiadali, to wynika z funkcji... Jeżeli potem będą chcieli się wypowiedzieć, to będę prosił o zgłoszenie się.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik:

Wypowiem się bardzo krótko, a potem, jeżeli pan przewodniczący pozwoli, poproszę jeszcze panią dyrektor, by powiedziała dwa słowa. Nasze zdanie bardzo różni się od zdania pana legislatora, ponieważ wiemy, że życie przynosi różne rozwiązania. To po pierwsze. Po drugie, trzeba wziąć także pod uwagę logikę. Proszę sobie wyobrazić MOP, który znajduje się w pasie drogowym autostrady. Są tam chodniki, można sobie nawet wyobrazić, że w określonej sytuacji w takim miejscu mogłaby znajdować się ścieżka rowerowa. Pomijam to... Może tak być w sytuacji, gdy na przykład nad autostradą znajduje się jakaś infrastruktura dla pieszych i rowerzystów, ponieważ jest to uzasadnione. Znajduje się ona poza terenem zabudowanym siatką, ogrodzeniem oddzielającym teren od drogi, ale jeszcze w pasie drogowym, bo nikt nie powiedział, że siatka musi być, że tak powiem, dokładnie zbieżna z pasem drogowym. Stan faktyczny jest taki, że rzeczywiście już dzisiaj jest taka infrastruktura, którą musielibyśmy oświetlać, gdybyśmy wprowadzili tę poprawkę.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, pani dyrektor powie jeszcze dwa słowa.

Proszę bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę, Pani Dyrektor.

**Naczelnik Wydziału Prawnego
w Departamencie Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Agnieszka Buczma:**

Agnieszka Buczma, Departament Dróg i Autostrad.

Podtrzymuję to, co już powiedział pan minister. Odniosę się do wypowiedzi pana mecenasa. Oczywiście rozumienie definicji zawartej w ustawie o drogach publicznych, o czym powiedział pan mecenas... Należy jednak czytać tę definicję pod względem funkcjonalnym. Oczywiście jest to, że autostrada i droga ekspresowa są drogami przeznaczonymi wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych. Oznacza to, że po głównej jezdni poruszają się tylko pojazdy samochodowe, ale nie stoi to na przeszkodzie, żeby w ramach pasa drogowego autostrady istniały chodniki, jakieś drogi czy ścieżki rowerowe, gdy jest taka konieczność. Wynika to między innymi z art. 5 prawa budowlanego, który mówi o tym, że obiekt budowlany należy budować, biorąc pod uwagę interesy osób trzecich, w tym między innymi dostęp do drogi publicznej. Nie klóci się to z tą definicją. Trzeba wziąć pod uwagę chociażby to, co powiedział pan minister, czyli kwestię miejsc obsługi podróżnych, gdzie mogą znajdować się chodniki. Tak że wbrew temu, co powiedział pan mecenas, w praktyce ta poprawka będzie miała nie tylko efekt legislacyjny, ale również wymiar praktyczny, o którym mówił pan minister. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa, w tym momencie udzielię sobie głosu. Moim zdaniem jest tak: pan mecenas mówi, że jest to poprawka legislacyjna, czyszcząca, mająca na celu wyeliminowanie zbędnych elementów przepisu, a rządowi wydaje się, że... Sądzi pan, że nie wprowadza to żadnych elementów merytorycznych, a rząd w celu zachowania ostrożności procesowej chce, żeby element ten znalazł się jednak w przepisie. Sądzę, że można się z tym zgodzić. Nawet jeśli będą pewne elementy redundantne, to specjalnie nie przychepiałbym się do tego. Takie jest moje stanowisko.

Panie Ministrze, proszę.

**Podsekretarz Stanu
w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji
Marek Wójcik:**

Jeżeli pan przewodniczący pozwoliłby jeszcze... Wydaje mi się, że ważnym głosem w tej dyskusji byłby głos przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która na co dzień... Jeżeli można, to prosiłbym o zgodę na zabranie głosu przez tę osobę.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Niech „gdaka” zabierze głos.
Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Legislacji
w Biurze Prawnym
w Generalnej Dyrekcji
Dróg Krajowych i Autostrad
Zbigniew Miłek:**

Dziękuję.

Dzień dobry państwu.

Zbigniew Miłek, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Wiem, że w mojej firmie niektórzy nie lubią słowa „gdaka”, woła skrót GDDKiA.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: To słowo skojarzyło mi się z daniem głosu.)

(Wesołość na sali)

W tym miejscu... Oczywiście ja jestem bardzo tolerancyjny.

Jeżeli chodzi o zdanie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, to co do zasady oczywiście popieramy stanowisko rządu. Chciałbym podkreślić, że my jako Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, budując drogi takie jak autostrady i drogi ekspresowe, budujemy także ścieżki rowerowe i chodniki. To jest fakt przesądzony. Nawet poprosiłbym... Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym podejść do pana i pokazać, jak to wygląda w rzeczywistości, bo chciałbym odwoływać się nie tylko do wyobraźni, ale także do takiej, powiedziałbym, czysto wizualnej dokumentacji. Pozwoliłem sobie wydrukować pewne mapy z geoprojektu. Na tych mapach jest... Tu jest pokazana droga ekspresowa, są drogi zbiorcze, chodniki, a także przejścia.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Tak jest. Przekazuję to w szczególności senatorom, bo zaraz zadam pytanie, czy ktoś chce przejąć poprawkę. Jak ktoś zobaczy to zdjęcie, to może stwierdzi, że nie jest to potrzebne.)

To przejście dla pieszych ma taką konstrukcję, która umożliwia przejazd rowerem. Jest to również ścieżka rowerowa, której konstrukcja pozwala na to, żeby rower mógł wjechać i zjechać.

Zgadzam się z panem legislatorem co do samej definicji. My jako Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad uzyskujemy tak zwane ZRID, czyli zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, ustalamy przebieg drogi, konsultujemy to z samorządami i umożliwiamy im opiniowanie tego przebiegu. Samorządy zgłaszają pewne postulaty: chcą, żebyśmy wybudowali drogę zbiorczą, chcą, żebyśmy wybudowali obok drogi chodnik czy ścieżkę rowerową. My oczywiście budujemy to, umieszczając tam również elementy oświetlenia. Chcielibyśmy, żeby współpraca z samorządami odbywała się na partnerskich zasadach. Skoro samorządy chcą, żebyśmy wybudowali ścieżkę czy chodnik, które będą służyły tylko i wyłącznie społeczności lokalnej, to uwzględniamy te prośby. Jeżeli chodzi o samą autostradę, to oczywiście oświetlenie chodników nie jest właściwie do niczego potrzebne. Trudno, żebyśmy nie współpracowali z samorządem, realizując inwestycję, która przebiega przez teren danego samorządu. Byłoby jednak wskazane i celowe, żeby samorządy w pewnym sensie brały odpowiedzialność za swoje decyzje, a nie tylko mówiły: wybudujcie nam chodnik czy ścieżkę i postawcie latarnie.

Chodzi o to, żeby samorządy miały świadomość, że skoro wybudujemy to w ramach kosztu głównej inwestycji, to powinny one przejąć tę inwestycję i dalej partycypować w kosztach utrzymania, bo jest to naturalne.

Na pewno wszyscy z państwa jechali typową drogą ekspresową albo autostradą. Szczególnie jeżeli popatrzymy, powiedzmy, na odcinek drogi do Radomia – na odcinku autostrady A2 do Poznania są ekrany akustyczne, więc niewiele widać, co jest na zewnątrz – to zobaczymy, że obok jest droga zbiorcza, obok funkcjonuje ruch pieszych czy rowerów. Elementy te znajdują się w pasie drogowym autostrady, zostały one uwzględnione w decyzji ZRID. Dlatego, moim zdaniem, nie możemy jak gdyby przymykać oczu na fakt, że elementy te faktycznie istnieją. Ktoś powinien być odpowiedzialny za ich finansowanie.

W tym przypadku my jako Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad całkowicie popieramy stanowisko rządu przedstawione przez pana ministra. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Chciałbym, żebyśmy zmierzali do konkluzji, jeśli chodzi o ten punkt.

Proszę bardzo. Proszę o wypowiedzi o wartości dodanej.

Zastępca Dyrektora Departamentu Gospodarki Narodowej w Ministerstwie Finansów Artur Kawaler:

Dziękuję bardzo.

Artur Kawaler, Ministerstwo Finansów.

Zostałem upoważniony przez ministra finansów do tego, aby zaprezentować stanowisko naszego resortu. Chciałbym zauważyć, że obecnie nie ma jeszcze stanowiska rządu w sprawie projektu. To, co jest obecnie prezentowane, to są stanowiska zainteresowanych resortów.

Minister finansów ma lekko odmienne zdanie dotyczące tych propozycji. Najpierw mieliśmy problem z projektem na etapie prac sejmowych, na którym rozgraniczono zakres planowania i finansowania, te obszary się ze sobą nie pokrywały. Chodziło o to, że jeden miał planować, a drugi to finansować. Na etapie prac senackich te obszary są spójne, jednak cały czas naszą awersję budzi rozgraniczenie finansowania oświetlenia w ramach granic administracyjnych jednej gminy na finansowanie oświetlenia w obszarze zabudowy i w pozostałym obszarze. Nawet patrząc pod kątem efektywnego zarządzania miastem czy w ogóle gminą... Wyobraźmy sobie, że droga krajowa przecina teren administracyjny gminy: najpierw przejeżdżamy przez ogródki działkowe, potem przez teren zabudowy – zgodnie z definicją ustawową teren ten wcale nie musi być zabudowany, tylko może być przeznaczony pod zabudowę – potem przejeżdżamy drogą, która sąsiaduje z parkami miejskimi itd. Jak zarządzać gminą wtedy, gdy za cztery pierwsze latarnie płaci generalny dyrektor, za następne sześć latarni płaci gmina, a za kolejne latarnie znowu płaci generalny dyrektor? Przedstawiam to już od takiej praktycznej strony.

Dyskusja, która toczy się tutaj na forum komisji, wskazuje na to, że my tak naprawdę nie załatwiamy żadnego problemu kompleksowo, tylko po prostu przerzucamy odpowiedzialność finansową z jednych na drugich. Skutki są takie: koszt przedstawiony w uzasadnieniu wynosi 100 milionów zł, a koszt przedstawiony w projekcie stanowiska rządu przygotowanego przez resort gospodarki wynosi 70–80 milionów zł. Tak że skutki na pewno są znaczące, ale nie do końca zostały określone. Z tego powodu Ministerstwo Finansów jest przeciwne projektowi w tym kształcie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

W tej chwili chciałbym oddać głos pani poseł Dorocie Rutkowskiej.

Czy pani poseł sprawozdawca chciałaby wypowiedzieć się w tym momencie?

Posel Dorota Rutkowska:

Dziękuję bardzo. Może powiem chociaż kilka zdań.

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Skąd w ogóle wzięła się idea tej nowelizacji? Proszę państwa, myślę, że do państwa biur senatorskich również trafiają samorządowcy. Problem ten dotyczy około tysiąca czterystu gmin w Polsce. To nie jest problem dotyczący kilku gmin. Rzeczywiście gminom brakuje pieniędzy na oświetlenie. To są... Dochodzi do takich sytuacji, że część węzłów jest nieoświetlana, bo po prostu gmin na to nie stać. Toczą się sprawy w sądach. Jest mnóstwo odwołań od decyzji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a w myśl obowiązującego prawa w zasadzie nie ma żadnych możliwości, żeby odciążyć gminy od tych opłat.

Odniosę się do poprawki zgłoszonej przez pana mecenasa. No cóż, decyzja zostanie podjęta przez państwa, jednak obawiam się, że przyjmując tę poprawkę, zrobimy samorządom niedźwiedzią przysługę. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo.

Rozumiem, że pan senator Jurcewicz chciałby zabrać głos.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Powiem tak: trafiły do nas dwa dobre projekty. Pierwszy dotyczył współfinansowania z budżetu państwa przebudowy, modernizacji dróg lokalnych. Drugi projekt, czyli ten, o którym mówimy, uważam za dobry, bo odciąża on samorządy. Troszkę dziwię się, że przedstawiciel Ministerstwa Finansów nie zauważył, że bardzo długo to gminy były obciążane tymi płatnościami. Były one obciąż-

żane bez względu na to, czy drogi przebiegały częściowo przez gminne parki, czy nie. Dla niektórych gmin było to bardzo duże obciążenie, dochodziło nawet do sytuacji, że nie było oświetlenia, o czym mówiła pani poseł. Dlatego myślę, że jest problem.

Wysłuchawszy państwa głosów, chcę powiedzieć, że osobiście będę popierał ten projekt. Mam na uwadze to, że kwestie, w zakresie których państwo przekazuje kompetencje samorządom, powinny być finansowane z budżetu państwa. Zachęcam całą komisję do poparcia tego projektu, mimo różnicy w pewnym sposobie podejścia do kwestii autostrad i dróg ekspresowych. Trzeba wziąć też pod uwagę rzeczywistość, a rzeczywistość jest taka, że są drogi lokalne, ciągi pieszo-jezdne... Należy trochę odciążyć gminy. Moim zdaniem 100 milionów zł – gdyby przyjąć, że taki jest koszt – nie jest małym wydatkiem, ale poniesienie tych kosztów jest wywiązaniem się z kompetencji państwa. Tak naprawdę drogi krajowe są administrowane przez – nie powiem, że przez „gdakę” – Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Ja rozumiem troskę o budżet, podzielam ją, bo należy się o to troszczyć, ale należy pamiętać, że gminy też mają budżety.

Wysłuchawszy wymiany poglądów między panem ministrem a Biurem Legislacyjnym, chciałbym zgłosić poprawkę. Myślę, że doprecyzuje ona także obowiązki gminy. Chodzi o to, żeby dzięki temu rozwiązaniu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie czuła się bardzo mocno obciążona kosztami oświetlenia dróg lokalnych, chociaż, Szanowny Panie, do tej pory to gminy płaciły... Moim zdaniem będzie to precyzyjne rozróżnienie, kto odpowiada za drogi lokalne, a kto za drogi administrowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Pozwalam sobie szybciotko przeczytać poprawkę. Art. 1 ust. 1 pkt 2 lit. d otrzymuje brzmienie: „Części dróg krajowych, innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym – odpowiedni Dziennik Ustaw – przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów oraz stanowiących dodatkowo jezdnie obsługujące ruch z terenów przyległych do pasa drogowego drogi krajowej wymagających odrębnego oświetlenia”.

Przedstawię także pkt 2 poprawki, którą proponuję. Pkt 3 lit. e otrzymuje brzmienie: „Części dróg krajowych, innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów oraz stanowiących dodatkowo jezdnie obsługujące ruch z terenów przyległych do pasa drogowego drogi krajowej wymagających odrębnego oświetlenia”. Składam taką poprawkę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Ministrze, jakie jest stanowisko rządu wobec tej poprawki?

Jeszcze raz przypomnę – zgodnie z tym, co przeczytał pan senator – że brzmienie obu punktów jest właściwie identyczne.

Panie Ministrze, proszę bardzo.

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik:

Panie Przewodniczący, ja mogę wypowiedzieć się w imieniu Ministerstwa Administracji i Cyfryzacji oraz Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Ustaliliśmy z panem ministrem Rynasiewiczem, że popieramy tę poprawkę.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Czy sądzi pan, że częściowo rozwiązuje ona spór, który przed chwilą pojawił się między władzą ustawodawczą i wykonawczą?)

Tak, Panie Przewodniczący. W pełni zgadzam się z tą tezą.

Chcę także dopowiedzieć, że poprawka precyzuje przepis, a także znakomicie zmienia kwotę, którą przed chwilą wymienił pan reprezentujący Ministerstwo Finansów. Proszę odjąć od tej kwoty kolejne środki, dlatego że po części załatwiamy kwestię dróg lokalnych przebiegających przez pas drogi krajowej, które będą oświetlane przez samorządy. Tak że znakomicie odciążamy samorządy, a w pewnym drobnym fragmencie wyjaśniamy kwestię oświetlenia dróg, co do których do tej pory były wątpliwości.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Rozumiem.

Pan senator Jurcewicz zgłosił tę poprawkę.

Czy ktoś chciałby podtrzymać poprawkę...

Panie Mecenasiu, proszę bardzo.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Chciałbym wypowiedzieć się na temat poprawki pana senatora. Nie mam zastrzeżeń co do jej meritum, ale zapisałbym ją trochę inaczej. Chodzi o to, by było to czytelniejsze, a poza tym o to, żeby uniknąć pewnej niezręczności logicznej. Jest tam sformułowanie: „części dróg krajowych przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów oraz stanowiących dodatkowo jezdnie obsługujące ruch z terenów przyległych do pasa drogi”. Spójnik „lub” byłby bardziej właściwy, czyli przepis brzmiałby tak: „przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów lub stanowiących dodatkowo jezdnie”.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Tak.)

Jednak dzielenie poszczególnych wyrazów spójnikami „lub” wyglądałoby niezbyt ładnie, dlatego proponowałbym zapisać to jeszcze inaczej. Podzielilibyśmy przepis na tiret. Wprowadzeniem do wyliczenia byłoby sformułowanie: „części dróg krajowych innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym”, następnie byłby tiret pierwszy: „przeznaczonych do ruchu pieszych lub rowerów”, tiret drugi: „stanowiących dodatkowo jezdnie obsługujące ruch z terenów przyległych do pasa drogi krajowej”, a potem byłaby część wspólna wyliczenia: „wymagających odrębnego oświetlenia”.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Czy przyjmuje pan autokorektę?

Senator Stanisław Jurcewicz:

Jeżeli Szanowna Komisja przyjmie poprawkę, to oczywiście przyjmę sugestię pana mecenasa. Proszę o przyjęcie autokorekty.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Mecenasiu, proszę kontynuować.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Jeszcze jedna kwestia. Nie chciałbym, żeby to umknęło. Mam jeszcze jedną uwagę. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, prosiłbym...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Tak, oczywiście.

W tym momencie jeszcze pan senator Śmigieński chciałby zabrać głos.

Proszę bardzo.

Senator Bogusław Śmigieński:

Panie Przewodniczący! Panie Ministrze!

Ja rozumiem nieco odmienne zdanie ministerstwa, bo chodzi o przejęcie przez ministerstwo części obowiązków finansowych. Ogromnie się cieszę, że nareszcie ten problem jest rozwiązywany. Teraz dotyczy on całego kraju, wcześniej zaś w dużej mierze dotyczył aglomeracji w województwie śląskim, w którym wszystkie drogi tranzytowe były drogami powiatowymi. Oświetlenie dróg było opłacane przez samorzady, mimo że były to drogi tranzytowe administrowane przez generalną dyrekcję.

Mam nadzieję, że może jeszcze uda nam się doprowadzić do takiej sytuacji, że pojawi się zmiana zapisów prawnych, która pozwoli samorządom na to, by zrezygnowały z finansowania remontów dróg powiatowych na terenie aglomeracji, bo tak naprawdę jest to ogromne obciążenie dla aglomeracji, dla samorządów. Chodzi o miasta na prawach powiatu, w których duże tereny są terenami niezabudowanymi, a obowiązki finansowania remontów leżą po stronie samorządów. Tak że jest postulat do pana ministra, żeby zastanowić się nad tym rozwiązaniem. Pan minister jako dyrektor Biura Związku Powiatów Polskich ma pełną świadomość istnienia tego problemu. Tak że bardzo proszę o zastanowienie się również nad tym tematem.

W pełni popieram ten projekt ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję bardzo za tę uwagę wykraczającą oczywiście poza materię rozpatrywanej dzisiaj ustawy.

Chcę powiedzieć, że jest następująca sytuacja: nikt nie podtrzymał poprawki pana mecenasa, została zgłoszona poprawka pana senatora Jurcewicza, która właściwie stanowi taki złoty środek pomiędzy tymi rozważaniami.

Jest jeszcze druga uwaga pana mecenasa. Chciałbym oddać mu głos.

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Michał Gil:

Wróćmy do przepisu, o którym rozmawialiśmy. Jest tutaj mowa o części dróg krajowych innych niż autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym.

Wysoka Komisjo, ustawa o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym nie wprowadza żadnej autonomicznej definicji autostrady albo drogi krajowej. Należy stosować definicję z ustawy o drogach publicznych.

Rozumiem, że intencją ustawodawcy było doprecyzowanie, że nie chodzi o każdą autostradę, tylko o autostradę płatną oraz płatną drogę ekspresową. W związku z tym proponowałbym, aby ta część przepisu brzmiała następująco: „części dróg krajowych innych niż autostrady płatne i płatne drogi ekspresowe”, czyli nie byłoby sformułowania: „w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym”. W konsekwencji tej zmiany usunąłbym również odesłanie z lit. c, które brzmi: „autostrady i drogi ekspresowe w rozumieniu ustawy o drogach publicznych”. To odesłanie jest... Dałoby się to obronić, jeżeli w lit. d pozostałoby inne rozumienie autostrad lub dróg ekspresowych. Jeżeli zaś zrezygnowalibyśmy z tego odesłania, należałoby konsekwentnie zrezygnować z odesłania do ustawy o drogach publicznych. Dlaczego? Dlatego, że jest to ustawa podstawowa dla danego rodzaju spraw, więc i tak będziemy szukali tam definicji. To po pierwsze. Po drugie, chodzi o to, żeby zachować pewną konsekwencję.

Proszę zwrócić uwagę na to, że mamy tutaj do czynienia również z drogami gminnymi, drogami powiatowymi, drogami wojewódzkimi, drogami krajowymi. Wszystkie te drogi znajdują swoje definicje czy są określone w ustawie o drogach publicznych. Zrezygnujmy z tego odesłania, żeby zachować pewną konsekwencję. I tak wiadomo, gdzie szukać tych definicji.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

To też jest poprawka legislacyjna, a nie merytoryczna. Jakie jest stanowisko rządu?

Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Marek Wójcik:

Ośmielamy się mieć nieco inne zdanie niż pan legislator. Poproszę panią dyrektor, by powiedziała o szczegółach. Powiem tak: mamy do czynienia z różnymi formami wnoszenia opłaty. Proszę zwrócić uwagę na to, że w stosunku do dróg krajowych droga powiatowa... Jeśli chodzi o tę sprawę, sądzę, że gdybyśmy wprowadzili tę regulację, zrobilibyśmy dużą krzywdę budżetowi państwa. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, poproszę panią dyrektor o przedstawienie szczegółów.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

**Naczelnik Wydziału Prawnego
w Departamencie Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Agnieszka Buczma:**

Panie Mecenasie, odniosę się do pana wątpliwości. Prawdą jest, iż ustawa o autostradach płatnych nie zawiera definicji autostrady płatnej, niemniej zawiera delegację dla Rady Ministrów do określenia w drodze rozporządzenia autostrad lub ich odcinków, które będą budowane i eksploatowane albo wyłącznie eksploatowane jako płatne, i analogiczną, fakultatywną delegację dla Rady Ministrów do wydania rozporządzenia i określenia w nim dróg ekspresowych, które mogą być budowane, eksploatowane albo wyłącznie eksploatowane jako płatne. To rozporządzenie nie zostało wydane.

Odniosę się stricte do tego zapisu. Nie ukrywam, że został on wypracowany wspólnie z Biurem Legislacyjnym Sejmu jako doprecyzowanie. Obecnie ustawa – Prawo energetyczne nie odwołuje się stricte do ustawy o autostradach płatnych, tak jak w projekcie, tylko mówi, że przepisy nie mają zastosowania do autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu przepisów o autostradach płatnych. W sumie sugestia Biura Legislacyjnego Sejmu była taka, żeby wpisać: „w rozumieniu”... Oczywiście nie chodzi o odniesienie się do definicji autostrad płatnych, bo nie ma tam tej definicji, tylko do przepisów wydanych na podstawie ustawy o autostradach płatnych, rozporządzenia Rady Ministrów z 2002 r., w którym są określone autostrady płatne. Istnieje rozporządzenie wydane do ustawy o drogach publicznych, które generalnie określa sieć docelową autostrad i dróg ekspresowych, dlatego zostało wprowadzone to rozróżnienie: w jednym punkcie jest odniesienie się do autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu ustawy o drogach publicznych, a w drugim punkcie odniesienie się do autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu o ustawy autostradach płatnych. W drugim punkcie chodzi o płatne autostrady.

Odniosę się jeszcze do tego, co powiedział pan minister. Samo słowo „płatne” faktycznie może komuś sugerować... Na drogach ekspresowych również jest pobierana opłata elektroniczna, jednak nie chodzi o te drogi, bo w ich przypadku opłata jest pobierana na podstawie ustawy o drogach publicznych.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pan mecenas chce się jeszcze bronić?

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Michał Gil:**

Tak, oczywiście.

Myślę, że nie budzi wątpliwości to, że w ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym ustawodawca rozróżnia autostrady i autostrady płatne. Wskazuje na to treść bodajże art. 1 ust. 1 ustawy; niestety nie mam przy sobie tego przepisu. Czym innym są autostrady, a czym innym są autostrady płatne, prawda? Rozumiem, że gdy mówimy o autostradach w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym

Funduszu Drogowym, mówimy o autostradach w szerokim znaczeniu, to znaczy zarówno o autostradach płatnych, jak i bezpłatnych.

(Naczelnik Wydziału Prawnego w Departamencie Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Agnieszka Buczma: W rozumieniu ustawy o autostradach płatnych.)

Ale to... Jeszcze raz. W ustawie o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym możemy rozróżnić autostrady i...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Jak to nie?

(Naczelnik Wydziału Prawnego w Departamencie Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Agnieszka Buczma: Nie.)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa, proponuję, żeby starannie rozpatrzyli państwo ten element w dyskusji przed posiedzeniem plenarnym, bo widzę, że są jakieś szczegóły, które częściowo są legislacyjne, a częściowo mogą mieć konsekwencje, powiedziałbym, rzeczywisto-funkcjonalne. W tym momencie chciałbym zawiesić dyskusję dotyczącą tej kwestii. Bardzo proszę pana legislatora i panią dyrektor upoważnioną przez pana ministra, żeby jeszcze omówili tę sprawę, bo rzeczywiście są to rozważania prawne. Chodzi o to, żeby było jasne stanowisko.

Jest następująca sytuacja: została zgłoszona jedna poprawka, nie zostały zgłoszone inne poprawki.

Czy ktoś z państwa chciałby się jeszcze wypowiedzieć na temat rozpatrywanej przez nas ustawy?

Skoro nie, to zaproponuję, żebyśmy najpierw głosowali nad poprawką zgłoszoną przez pana senatora Jurcewicza. *(Głos z sali: Chodzi o poprawkę z modyfikacją?)*

Tak, chodzi oczywiście o poprawkę z autokorektą, już wyczyszczoną prawnie. Wiadomo, jak ona brzmi.

Kto z panów senatorów jest za tą poprawką? (10)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dziękuję bardzo.

Chciałbym teraz poddać pod głosowanie całość ustawy wraz z przyjętą przez nas poprawką.

Kto jest za ustawą w tym brzmieniu wraz z poprawką? (10)

Dziękuję bardzo.

Chciałbym zaproponować, żeby sprawozdawcą tej ustawy był senator przewodniczący Jurcewicz, który wniósł poprawkę.

(Senator Stanisław Jurcewicz: Dobrze.)

Jurcewicz się zgadza. Nikt nie protestuje.

Zakończyliśmy omawianie tego punktu. Dziękuję państwu bardzo.

Kończę tę część posiedzenia.

Dziękuję pani poseł za uczestnictwo w posiedzeniu. Jeżeli chce pani posłuchać informacji na temat programu budowy dróg i autostrad, to proszę zostać.

(Poseł Dorota Rutkowska: Są obrady Sejmu...)

Rozumiem. Pani poseł nie chce posłuchać. Dobrze. Dziękuję bardzo.

Zarządzam minutę przerwy technicznej, zaraz nastąpi dalszy ciąg posiedzenia.

Jeszcze poza protokołem... Dwa ministerstwa mają wspólne stanowisko w stosunku do pierwszej wersji, a Ministerstwo Finansów ma trochę inne zdanie. Rozumiem, że to jeszcze uzgodnicie.

(Głos z sali: Ja mam wątpliwości...)

(Głos z sali: ...że będzie jedno stanowisko rządu.)

Dobrze byłoby, gdyby było jedno stanowisko rządu. Proponuję, żeby szanowne ministerstwa uzgodniły to przed posiedzeniem plenarnym Senatu. Będzie to jeszcze przedmiotem dalszej debaty. Dziękuję.

(Przerwa w obradach)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Teraz druga część... To była tylko minuta przerwy technicznej, która umożliwiła wyjście osobom nieuczestniczącym w drugiej części posiedzenia.

Proszę państwa, rozpoczynam drugą część naszego posiedzenia.

To nie jest część legislacyjna. Niewątpliwie kwestie, które będziemy omawiać, niesłuchanie nas interesują. Mogę powiedzieć, że mnie interesuje to w szczególności, bo kiedyś zakładałem stowarzyszenie na rzecz budowy drogi ekspresowej S11, która w dalszym ciągu nie została zrealizowana i jest spychana na dalszy plan, ale niezależnie od tego...

(Głos z sali: Popieram cię w tej kwestii. Od Katowic do Bytomia...)

Tak, od Katowic do Bytomia.

W każdym razie chciałbym prosić...

Przystępujemy do omawiania punktu drugiego: priorytety w zakresie inwestycji drogowych i kolejowych w latach 2014–2020 lub 2014–2023, bo wiadomo, jak może to być realizowane.

Rozumiem, że nie ma panów ministrów. Otrzymałem pisemne upoważnienie.

Kto z państwa będzie przedstawiał tę kwestię?

Najpierw chcielibyśmy prosić o przedstawienie sprawy. Oczywiście Wysoka Komisja dostała materiały, ale przedstawienie tej kwestii będzie bogatsze od tego, co otrzymaliśmy na piśmie.

Proszę bardzo.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska:

Bardzo dziękuję.

Nazywam się Monika Bieniaszewska. Jestem zastępcą dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju.

Szanowni Państwo!

Chciałabym przedstawić priorytety w zakresie dróg krajowych w najbliższej perspektywie finansowej. Tak jak powiedział pan przewodniczący, zdaje się, że materiały zostały państwu przekazane dwa dni temu. Były one dosyć obszerne, zawierały załączniki. W załączniku była lista projektów drogowych, która została wskazana w doku-

mencie implementacyjnym. W materiałach były także informacje na temat poszczególnych inwestycji, które zostały zaproponowane do projektu programu budowy dróg krajowych i autostrad. W prezentacji chciałabym przedstawić streszczenie materiału. Być może faktycznie, jeśli chodzi o niektóre kwestie, moja wypowiedź będzie rozszerzeniem przekazanego wcześniej materiału.

Pierwszy slajd. Chciałabym przypomnieć, na jakim etapie jest realizacja zapisów rozporządzenia z 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Przypominam, że zgodnie z tym rozporządzeniem mamy zamiar – powinniśmy to zrobić i na pewno to zrobimy – wybudować 7 tysięcy 300 km autostrad i dróg ekspresowych. W tej chwili jesteśmy na takim etapie, że łącznie zostało wybudowanych ponad 3 tysiące km dróg ekspresowych i autostrad. Podział jest taki: 1 tysiąc 550 km autostrad i 1 tysiąc 470 km dróg ekspresowych. To są najświeższe dane.

Wygłoszę krótki komentarz. W ostatnich latach nastąpił ogromny przyrost, ale przed nami jest jeszcze naprawdę długa droga do tego, żeby zrealizować całość zaplanowanych... Właściwie chodzi o to, żeby uzupełnić sieć dróg krajowych i autostrad.

Tak jak powiedziałam...

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Tym ostatnim rokiem, czyli rokiem, w którym zakończy się realizacja inwestycji, będzie 2020 r. czy 2023 r.?)

2023 r.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: 2023 r. No właśnie.)

Może doprecyzuję, dlaczego program obejmuje lata 2014–2023. Chodzi głównie o środki...

(Głos z sali: ...z Unii.)

...pochodzące z Unii Europejskiej. Tak jest. Program obejmuje jeszcze dodatkowe trzy lata po roku 2020 ze względu na okres rozliczeniowy, który jest stosowany w przypadku środków z Unii Europejskiej.

Tutaj pokazujemy... Tak jak powiedziałam, pomimo niewątpliwych sukcesów, jakie osiągnęliśmy już do tej pory, przed nami jest jeszcze długa droga. Chcielibyśmy jak najszybciej zrealizować kolejne inwestycje drogowe.

Jeśli chodzi o bieżące problemy związane z drogami krajowymi, to są to głównie problemy dotyczące stanu technicznego polskiej sieci dróg krajowych. Ta sieć jeszcze nie jest spójna; za chwilę będzie to widać na mapie zamieszczonej na kolejnym slajdzie. Jest duży ruch, chodzi szczególnie o natężenie ruchu ciężkiego, a stan techniczny dróg wymaga jeszcze ogromnych nakładów finansowych.

Teraz przechodzę już do kwestii dokumentów strategicznych, które pozwoliły nam wypracować założenia kolejnej perspektywy finansowej. Powiem króciutko. Strategia Rozwoju Kraju 2020, Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. oraz dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. z perspektywą kolejnych dziesięciu lat to są dokumenty strategiczne, które w tej chwili głównie bierzemy pod uwagę. Wzięliśmy je pod uwagę, konstruując Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023.

Na kolejnym slajdzie... Może nie będę mówić o szczegółach, chciałabym tylko króciutko powiedzieć, że na podstawie dokumentu implementacyjnego, który wyznacza

konkretne cele do zrealizowania w ciągu tych lat, stworzyliśmy listę inwestycji zawartą w programie budowy dróg krajowych. Powiem jeszcze, że dokument implementacyjny wyznaczył kierunki działania, a także wskazał najważniejsze inwestycje w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych i autostrad. W dokumencie implementacyjnym została wskazana zhierarchizowana na podstawie obiektywnych kryteriów lista zadań drogowych do zrealizowania do roku 2023.

Oczywiście zarówno podczas przygotowywania dokumentu implementacyjnego, jak i później, podczas konstruowania programu budowy dróg krajowych i autostrad, braliśmy pod uwagę – właściwie musieliśmy wziąć pod uwagę – zobowiązania Polski, które wynikają z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady, dotyczące rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Zgodnie z tym rozporządzeniem Polska zobowiązała się do tego, aby do roku 2030 ukończyć realizację całej sieci bazowej. To są wszystkie inwestycje, które w wyznaczonych korytarzach mają status sieci bazowej. To są główne połączenia. Do roku 2050 Polska jest zobowiązana do ukończenia realizacji całej sieci kompleksowej. To są mniej ważne połączenia, ale... No dobrze, może mogę tak powiedzieć. Są to mniej ważne połączenia albo mniej obciążone.

Chciałabym także króciutko przedstawić... Można zadać sobie pytanie, dlaczego takie, a nie inne inwestycje zostały tak, a nie inaczej zhierarchizowane w dokumencie implementacyjnym. Do materiału, który do państwa przesłaliśmy, załączyliśmy listę inwestycji drogowych z dokumentu implementacyjnego. To są właśnie kryteria, które zostały wzięte pod uwagę przy konstruowaniu tejże listy. Tak jak już wcześniej mówiłam, lista ta była podstawowym elementem, który braliśmy pod uwagę, kiedy konstruowaliśmy listę do programu budowy dróg. Dokument implementacyjny został zatwierdzony przez Radę Ministrów, zresztą obowiązuje on w tej chwili nie tylko w zakresie dróg, ale także w zakresie pozostałych gałęzi transportowych. Nie będę tego dokładnie omawiać, bo za chwilę przejdziemy do omawiania programu budowy dróg. Powiem wtedy o wszystkich inwestycjach, które zostały włączone do programu. To są kryteria, na podstawie których zhierarchizowano listę inwestycji drogowych w dokumencie implementacyjnym.

Kolejnym dokumentem mającym charakter strategiczny jest właśnie program budowy dróg, o którym powiem kilka słów, przedstawię to bardziej szczegółowo. Założyliśmy, że głównym celem jest budowa spójnego i nowoczesnego systemu dróg krajowych, który zapewni efektywne funkcjonowanie osobowego i towarowego transportu drogowego. Aby zrealizować główny cel, założyliśmy też cele szczegółowe dotyczące sieci dróg krajowych. Założyliśmy między innymi zwiększenie spójności sieci dróg krajowych, położyliśmy nacisk głównie na kontynuację budowy istniejących odcinków. Chodzi przede wszystkim o drogi ekspresowe, budowę węzłów itd. Założyliśmy też wzmocnienie efektywności transportu drogowego. Chodzi głównie o skrócenie średniego czasu przejazdu pomiędzy głównymi ośrodkami w kraju; to jest właśnie kolejny punkt. Z tym wiąże się też poprawa dostępu do rynków i usług. Chodzi o połączenie miast wojewódzkich z Warszawą. To są cele szczegółowe, które będą służyć do realizacji głównego celu.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Opuścić tę mapę? Wystarczy...)

Opuściliśmy ją, dlatego że za chwilę pokazemy kolejną mapę. Skracam troszkę swoją wypowiedź, bo ta część... Jeśli chodzi o to, co znajduje się na tych dwóch slajdach, które tak szybko przewinęliśmy, to podsumuję to za chwilę, gdy będę mówiła na temat całego programu.

Program budowy dróg w swej zasadniczej części obejmuje priorytetowe inwestycje w zakresie rozwoju sieci dróg krajowych. Podzieliliśmy program na tak zwaną listę podstawową... Lista podstawowa ma obecnie tylko częściowo zapewnione finansowanie, dlatego że na liście podstawowej znajdują się zadania ujęte w obowiązujących już załącznikach nr 5 i 6 do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015. Co to znaczy? To znaczy, że obowiązujący jeszcze do dzisiaj program... Teraz mówimy tylko o projekcie programu na kolejne lata. Do programu na lata 2011–2015 zostały przyjęte przez Radę Ministrów poszczególne załączniki. W załączniku nr 5 i załączniku nr 6 zostały już częściowo wskazane te inwestycje, które będą realizowane ze środków unijnych w przyszłej perspektywie. Załącznik nr 5 dotyczy poszczególnych ciągów dróg ekspresowych, a załącznik nr 6 dotyczy wskazanej listy inwestycji polegających na budowie poszczególnych obwodnic.

Oprócz listy podstawowej stworzyliśmy także listę rezerwową. Zostały tam wskazane zadania, które również są priorytetowe, jednak będą one realizowane w dalszej kolejności, na przykład z oszczędności wynikających z już realizowanych kontraktów. Oszczędności powstaną albo nie powstaną, chociaż zazwyczaj powstają. W tej chwili jest taka tendencja, że po rozstrzygnięciu kontraktów możemy liczyć na niewielkie oszczędności, ale jednak oszczędności.

Kolejny slajd. Chciałabym przedstawić już konkretne inwestycje, które trafiły na listę podstawową. Tak jak już wcześniej mówiliśmy, lista podstawowa składa się z ciągów dróg ekspresowych i autostrad. Drugim komponentem listy podstawowej są poszczególne obwodnice. Nie będę w tej chwili wymieniała wszystkich nazw obwodnic czy ciągów, bo wszystko jest opisane w materiałach, które zostały przesłane do Wysokiej Komisji.

Jeszcze tylko przy okazji dodam, że lista podstawowa została skonstruowana na podstawie tego, co jest zawarte w dokumencie implementacyjnym, z niewielkimi wyjątkami. Wyjątki te wskazują na to, że niektóre projekty zostały wpisane na listę rezerwową. Chodzi o projekty, które nie zostały dobrze przygotowane albo w ogóle nie zostały przygotowane do realizacji, czyli nie mogłyby być realizowane w latach 2014–2023 ze względu na niski stopień przygotowania dokumentacji i w ogóle przygotowania do realizacji.

To jest właśnie... Na mapie widzimy program budowy dróg krajowych. Jest tutaj pokazana perspektywa unijna 2014–2020. Tak jak wcześniej mówiłam, realizacja zadań potrwa do roku 2023. Na czarno zostały zaznaczone zadania, które zostały zrealizowane albo są realizowane jeszcze na podstawie obecnie obowiązującego programu na lata 2011–2015. Na niebiesko zostały zaznaczone inwestycje wpisane na listę podstawową do nowego programu, czyli

te dodatkowe inwestycje, które mamy zamiar zrealizować do roku 2023. Na czerwono zostały zaznaczone inwestycje wpisane na listę rezerwową. Są tu zaznaczone zarówno ciągi dróg, jak i poszczególne obwodnice.

Chciałabym powiedzieć, że na podstawie tej mapy widać, że chcemy – tak jak mówiłam wcześniej – żeby do roku 2023 poszczególne ciągi dróg ekspresowych zostały w miarę...

(Głos z sali: Czy można powiększyć mapę? Koledzy wstają, żeby to zobaczyć.)

Czy można to powiększyć?

(Głos z sali: W tych materiałach jest...)

W prezentacji niekoniecznie można to powiększyć, ale możemy się umówić, że dodatkowo to doślemy.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jak spoglądamy na tę mapę, to widzimy, że faktycznie budowa poszczególnych ciągów dróg zostanie zrealizowana w całości. To był główny cel, który przyświecał nam podczas konstruowania listy projektów drogowych.

W tej chwili chciałabym przekazać bardzo ważną informację. Obecnie mówimy o nieprzekraczalnym limicie, który został wstępnie uzgodniony z Ministerstwem Finansów. Ten wstępny limit dla nowych zadań drogowych, a także zadań z istniejących załączników nr 5 i 6 wynosi 92,3 miliarda zł. Ustalając, które z poszczególnych zadań zostaną przekazane do realizacji, musieliśmy zmieścić się w tym limicie, dlatego konieczne było przyznanie pierwszeństwa niektórym inwestycjom. Wiemy, że poszczególne zadania zaproponowane na liście rezerwowej, na pewno nie wyczerpują potrzeb. Niestety niektóre zadania będą musiały poczekać na finansowanie w przyszłej perspektywie albo będą musiały poczekać na to, aż pojawią się ewentualne oszczędności. Liczymy na to, że pojawią się one w trakcie realizacji poszczególnych zadań i będą mogły być wykorzystane.

Dla przypomnienia powiem jeszcze o źródłach finansowania. Mówimy o dwóch podstawowych źródłach finansowania inwestycji drogowych: pierwsze źródło to budżet państwa, z którego finansowane są prace przygotowawcze, a drugie źródło to Krajowy Fundusz Drogowy, z którego finansowana jest całość poszczególnych dużych inwestycji drogowych.

Chciałabym jeszcze przekazać bardzo ważną informację dotyczącą Krajowego Funduszu Drogowego. Założenie jest takie, że wszystkie zadania uwzględnione w projekcie będą współfinansowane ze środków unijnych. Dlatego mogliśmy ustanowić ten limit na takim, a nie innym poziomie. Planujemy wykorzystać środki pochodzące z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020. Tak jak mówię, założenie jest takie, że wszystkie inwestycje znajdujące się w programie, będą współfinansowane ze środków unijnych.

Chciałabym jeszcze powiedzieć o innych komponentach zawartych w Projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023. Oczywiście, tak jak jest napisane, umieściliśmy w programie te zadania, które są kontynuowane na podstawie obecnie obowiązującego programu drogowego. Bardzo ważne jest również to, że w projekcie zaproponowaliśmy, aby był odrębny komponent poświęcony utrzymaniu standardów technicznych dróg, które właśnie zostały

wybudowane albo zostaną wybudowane. Wylczyliśmy, że na lata 2014–2023 potrzebne byłby więcej 48 miliardów zł, aby w sposób odpowiedzialny móc powiedzieć, że to, co zostało zbudowane, i to, co zostanie zbudowane – chodzi o duże inwestycje polegające na budowie dróg ekspresowych czy autostrad – będzie zabezpieczone. Mam na myśli odpowiednie utrzymanie, zabezpieczenie środków na przykład na zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego czy drobne inwestycje, naprawy, remonty itd.

Jeśli chodzi o przejście przez projekt całego procesu legislacyjnego, to chciałabym teraz powiedzieć, na jakim etapie znajduje się procedowanie projektu programu. Projekt jest już po konsultacjach publicznych. Konsultacje publiczne odbywały się na przełomie grudnia 2014 r. i stycznia 2015 r. Było ogromne zainteresowanie projektem zarówno ludności lokalnej, jak i samorządów oraz parlamentarzystów. Do ministerstwa zostało zgłoszonych naprawę bardzo dużo uwag. Tak jak jest tutaj napisane, zostało zgłoszonych ponad czterdzieści dwa tysiące uwag, wniosków czy opinii.

Zebraliśmy uwagi – jest to obowiązek ustawowy – przeanalizowaliśmy je bardzo skrupulatnie i bardzo dokładnie, a już 2 marca na naszej stronie internetowej został opublikowany raport z konsultacji publicznych. W tej chwili w związku z tym, że mamy jeszcze trochę... Tak jak już wcześniej powiedziałam, w trakcie konsultacji publicznych zostało zgłoszonych ogromnie dużo uwag. W związku z tym, że niektóre inwestycje nie zostały ujęte w programie budowy dróg krajowych, a zostały ujęte na przykład w kontraktach terytorialnych, przekazaliśmy je do dalszych analiz, aby ocenić pod względem środowiskowym, które inwestycje są zasadne, a które nie. Tak że to jeszcze nie koniec, jeśli chodzi o analizy w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju.

Oczywiście bardzo ważnym elementem jest także to, że obecnie przeprowadzana jest strategiczna ocena oddziaływania programu na środowisko. Jest to bardzo ważny element w całym procesie legislacyjnym, ocena ta jest obowiązkowa. W tej chwili element ten jest w trakcie realizacji. Zakładamy, że ustalanie prognozy oddziaływania na środowisko zakończymy mniej więcej z końcem maja. Później odbędą się kolejne konsultacje publiczne, ale... Właściwie w ustawie zostało to nazwane „udziałem społeczeństwa”. Będzie to trwało dwadzieścia jeden dni. Konsultacje będą poświęcone głównie kwestiom środowiskowym, bo jest to jeden z elementów przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Kolejnym etapem... Czeką nas jeszcze uzgadnianie projektu z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, a później z Komitetem Stałym Rady Ministrów. Zakładamy, że cały projekt będzie gotowy w drugiej połowie roku. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proponuję, żeby ta mapa wisiała tu cały czas.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska: Dobrze, bardzo proszę.)

To będzie punkt odniesienia w dyskusji.

Zgłaszał się pan senator Śmigielski, proszę bardzo. Senator Jurcewicz...

Ja rozumiem... Na tej mapie są takie duże białe plamy, wyraźnie to widać. Chciałbym zadać tylko jedno pytanie. Na końcu są wymienione punkty, w związku z tym jest jak gdyby hierarchia, kolejność, ale okazuje, że zadania nie będą realizowane dokładnie według tych punktów, począwszy od początku listy. Czasami są pewne przeskoki, to znaczy...

(Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska: Tak, czasami są. Ja mówiłam o tych wyjątkach.)

Jaka jest różnica – już niezależnie od szczegółów, szczegóły będą ważne później – pomiędzy tym, co jest zawarte w programie, który ma być zrealizowany do roku 2023, a zadaniami wymienionymi na tej liście? Niby zostało to ułożone według obiektywnych kryteriów, ale... Dlaczego niektóre zadania zostały opuszczone, mimo że, mówiąc najkrócej, zajmują wyższe miejsce w rankingu? Moje pierwsze pytanie oczywiście... To jest moje pytanie.

Senator Śmigielski. Proszę bardzo.

Senator Bogusław Śmigielski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Na prezentacji nie widziałem rezerwowej listy projektów. Mam taką uwagę: odczuwam głęboki niepokój, dlatego że zostały podpisane kontrakty wojewódzkie, a żaden z projektów ujętych w kontrakcie wojewódzkim dla województwa śląskiego nie znajduje się na liście podstawowej. Została uwzględniona część autostrady A1, odcinek między Pyrzowicami a Tuszyńem, a pozostałe zapisy dotyczą inwestycji, które nie zostały ujęte w kontrakcie wojewódzkim. W kontrakcie są zapisy dotyczące drogi S1 i innych dróg, części drogi S11, o której mówił pan przewodniczący, oraz połączeń kolejowych. Czy mam rozumieć, że jeśli chodzi o tę część drogową, to stanowisko generalnej dyrekcji jest takie, że na terenie województwa śląskiego nie zostanie wybudowany ani jeden kilometr dróg? Jest to głęboko niepokojące. Podpisujemy kontrakt wojewódzki, pokazujemy go, chwalimy się nim, a potem pokazujemy projekt programu budowy dróg, w którym żadna z dróg ujętych w kontrakcie nie znajduje się na liście podstawowej. Od pani oraz ministrów z ministerstwa dowiadujemy się, że jeśli pojawią się oszczędności, to te drogi będą budowane.

Proszę państwa, w Wielkiej Brytanii od 2016 r. będzie obowiązywał elektroniczny sposób projektowania inwestycji. Dzięki temu jest bardzo jasno i czytelnie pokazane, co ile kosztuje i kiedy ma być zrealizowane zgodnie z harmonogramami. Nie ma to już formy papierowej, tylko formę elektroniczną. To pokazuje, że można osiągnąć mniej więcej 20% zysku – Anglicy o tym mówią – przygotowując projekty w ten sposób, a nie w sposób tradycyjny. W Polsce jest tak, że są przygotowane projekty, ale zaraz pojawiają się roboty dodatkowe i okaże się, że zabraknie pieniędzy nawet na to, co zaprojektowaliśmy. A zatem mówienie o liście rezerwowej i o kontrakcie wojewódzkim, który ma być zrealizowany z oszczędności, budzi mój głęboki niepokój.

Proszę mnie uspokoić, że tak nie będzie. Projekty ujęte w kontrakcie wojewódzkim, tak poważnym dokumencie planistycznym województwa, elemencie budowania strategii rozwoju kraju, elemencie tworzenia katalogu wydatków z Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju... Pokazywaliśmy w Unii, że pieniądze zostaną wydane w taki sposób, a nagle okazuje się, że jest problem. Proszę mi wyjaśnić tę sytuację. Na ile realne będzie zrealizowanie zadań zapisanych na liście rezerwowej? Tak naprawdę chodzi mi o kontrakt wojewódzki. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Wypowie się senator Jurcewicz, potem poproszę o odpowiedź na te pytania, a następnie będziemy kontynuować dyskusję.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Dziękuję bardzo.

Ja na razie zacznę od pytań ogólnych, później skupię się na dwóch szczegółowych.

W pani wypowiedzi usłyszałem zdanie wskazujące na to, że zadania zostały przekazane do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Bardzo proszę, żeby w jakiś syntetyczny sposób rozszerzyć to zdanie. Ja rozumiem, że inwestycje, szczególnie drogowe, mają co najmniej dwa poważne wpływy: wpływ na pewną sieć transportową oraz wpływ na dany region czy kilka regionów Polski pod względem rozwoju gospodarczego i bezpieczeństwa. Tak się zastanawiam: skoro tylko ocena oddziaływania na środowisko wpłynie na decyzję, że zadanie ma nie być realizowane, to nie rozumiem tego sposobu analizy, która wyniknęła z ogromnego zaangażowania w regionach związanego z potrzebami komunikacyjnymi. Jaki był klucz? Jakie były zadania? Pytam, bo nie bardzo rozumiem. Jakies zadania zostały przekazane do analizy środowiskowej. Według jakich parametrów? Jeżeli można ogólnie o tym powiedzieć, to bardzo bym o to prosił.

Następna sprawa. Czy zadania zawarte w kontraktach regionalnych, o których mówił pan senator Śmigielski, i w Projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 będą miały odrębne źródła finansowania, czy nie? Jeżeli nie, to uwaga i obawa pana senatora są niestety słuszne, gdyż dotyczy to wszystkich kontraktów regionalnych.

Trzecia sprawa. Proszę o podanie bardziej przybliżonego terminu decyzji w sprawie modyfikacji obecnie istniejącego Projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023. Z części wypowiedzi zrozumiałem, że konsultacje były po to, żeby ewentualnie z jakichś różnych, obiektywnych powodów – dotyczących dokumentacji itd. – mogły nastąpić zmiany w programie. Kiedy to ma się zdarzyć i czy w ogóle będzie to miało miejsce? Zaniepokoiło mnie jedno zdanie wskazujące na to, że właściwie kontynuujemy realizację zadań, zostały już określone pewne ramy finansowe. Czy te konsultacje mają jakkolwiek wpływ na zmianę dotychczasowego programu? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo. Czy pani będzie odpowiadała?

(Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska: Ja będę odpowiadała.)

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Monika Bieniaszewska:**

Odpowiem na pierwsze pytanie. Pan przewodniczący, biorąc pod uwagę listę projektów drogowych z dokumentu implementacyjnego i ranking ustalony na podstawie obiektywnych kryteriów, zapytał o to, dlaczego nie wszystkie inwestycje znalazły się na liście podstawowej. Ja już o tym mówiłam, ale oczywiście powtórzę. Niektóre inwestycje, na przykład takie jak budowa drogi S1, z bardzo różnych przyczyn są właściwie bardzo słabo przygotowane. To są takie inwestycje, co do których mamy...

(Głos z sali: A1 czy S1?)

Nie, mówię o drodze S1. Chodzi o odcinek Kosztowy – Bielsko-Biała. Jeśli chodzi o tę inwestycję, to mamy obawy, że być może w tym czasie... Naprawdę są tam dosyć znaczące przeszkody. Z tego, co pamiętam, to jeśli chodzi o przebieg konkretnych... Chodzi o UNESCO, kwestie środowiskowe itd. Mamy obawy, że być może inwestycja ta nie zostałaby zrealizowana do roku 2023. Tak jak powiedziałam, zakładamy, że inwestycje będą realizowane ze środków unijnych. Wobec tego to nie jest tak, że możemy na przykład przedłużyć sobie jakąkolwiek inwestycję na kolejne lata, bo po prostu środki unijne przepadną. Z czystego pragmatyzmu musimy założyć, że niektóre inwestycje będą musiały po prostu poczekać, dlatego znalazły się na liście rezerwowej.

Ta inwestycja jest jednym z priorytetów, zajmuje ona bardzo wysokie miejsce na liście. Jeśli zobaczymy, że proces przygotowawczy przebiega sprawnie, to nic nie będzie stało na przeszkodzie, żeby z oszczędności... Tak jak mówię, ta inwestycja jest priorytetowa, więc zostałaby przełożona na listę podstawową w pierwszej kolejności. Stanie się to jednak w momencie, kiedy faktycznie, realnie i obiektywnie będziemy mogli stwierdzić, że rozpoczynając inwestycję, nie zaprzepaścimy środków unijnych. To jest jedna z przyczyn.

Jeśli chodzi o drogę A1, odcinek od Częstochowy...

(Głos z sali: Częstochowa – Tuszyn.)

Dokładnie. Nie zostało to zamieszczone na liście podstawowej ze względu na to, że wobec tego odcinka planujemy inne źródło finansowania. Zostanie powołana droga spółka specjalnego przeznaczenia. Będzie to spółka ze stuprocentowym udziałem Skarbu Państwa, która będzie pozyskiwała finansowanie z rynków kapitałowych. Ta inwestycja jest dosyć droga, dlatego chcielibyśmy, żeby była finansowana w innym systemie. Nie została ona pokazana na liście podstawowej, dlatego że na liście podstawowej,

która będzie w programie, znalazły się inwestycje finansowane ze środków budżetu państwa i środków KFD, w tym środków europejskich.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

To jest jedna sprawa. Teraz chciałabym powiedzieć o kontraktach terytorialnych i inwestycjach, które znalazły się w kontraktach, a nie znalazły się na liście podstawowej. Faktycznie zdarzyło się tak w niektórych przypadkach. Chciałabym przypomnieć, że...

Chyba tylko w czterech przypadkach to, co było w kontraktach, nie znalazło się na liście, prawda?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Faktycznie jest kilka przykładów inwestycji drogowych, które znalazły się... W kontraktach terytorialnych też jest lista podstawowa i lista warunkowa. Jeśli chodzi o inwestycje, które znalazły się na liście podstawowej w kontraktach terytorialnych, a nie znalazły się na liście podstawowej w programie budowy dróg, to – tak jak powiedziałam – jeszcze nie zakończyliśmy analizy, wszystkie te inwestycje są analizowane pod względem środowiskowym. Za chwilę odniosę się do tego, pod jakim kątem. W tej chwili nie wykluczam... Nie mogę potwierdzić ani konkretnie powiedzieć, które z tych inwestycji ostatecznie znajdują się na liście podstawowej, a które nie.

Jeśli chodzi o odrębne źródła finansowania, to w tej chwili nie przewidujemy odrębnych źródeł finansowania dla inwestycji, które są pokazane w kontraktach terytorialnych. Najprawdopodobniej będą one traktowane dokładnie tak samo jak pozostałe inwestycje drogowe. Chyba że jeszcze... Chociaż nie sądzę... Są dwa podstawowe źródła finansowania i tak to wygląda.

Padło też pytanie związane ze strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. Chciałabym przypomnieć, że konieczność przeprowadzenia oceny wynika z ustawy. Zacytuję nazwę ustawy. Obowiązek wykonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika z ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Pani Dyrektor, doprecyzuję swoje pytanie.

Przepraszam, Panie Przewodniczący.

Ja naprawdę rozumiem, że przepis prawa do tego obliguje. Ja pytałem o co innego: jakie projekty zostały skierowane do oceny? Trudno mi sobie wyobrazić, że... Zakładam, że podczas konsultacji społecznych wpłynęło tysiące różnych propozycji dotyczących obwodnic i dróg. Rozumiem, że nie wszystkie zostały skierowane do oceny. Nastąpiło to według jakichś przesłanek. Pytam o to, jakie przesłanki o tym zdecydowały i ile jest tych przesłanek, które powodują, że na przykład inwestycja związana z odcinkiem drogi S8, od AOW Wrocław do granicy państwa, została skierowana do oceny lub nie. Był jakiś klucz. Czy wszystkie inwestycje zostały skierowane do oceny? Jeżeli wszystkie, to odpowiedź jest prosta. Dziękuję.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Monika Bieniaszewska:**

Do analiz środowiskowych zostały skierowane wszystkie inwestycje z programu znajdujące się na liście podstawowej i rezerwowej – to jest oczywiste – a także wszystkie inwestycje, które wynikają z kontraktów terytorialnych. Dla nas oczywiste było to, że trzeba je ocenić także pod względem środowiskowym.

(Głos z sali: Dokument implementacyjny.)

Właśnie. To jest bardzo ważna uwaga. Dziękuję za nią.

Wszystkie inwestycje znajdujące się w dokumencie implementacyjnym, niezależnie od miejsca, jakie zajmują, od miejsca pierwszego do czterdziestego drugiego... Zdaje się, że tyle jest wymienionych inwestycji drogowych. Po konsultacjach publicznych propozycje niektórych inwestycji, w związku z którymi było bardzo dużo zgłoszeń od społeczeństwa, zarówno od samorządów, parlamentarzystów, jak i osób fizycznych, także zostały zgłoszone do ocen środowiskowych. Taki był klucz.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Jaki miało na to wpływ badanie natężenia ruchu? Czy miało ono jakikolwiek wpływ na skierowanie inwestycji do oceny? Mogą być różne głosy, w każdym regionie są inne potrzeby. Jaki wpływ miało badanie natężenia ruchu, które odbywało się w bieżącym roku w niektórych regionach? Czy miało wpływ i jaki to był wpływ?

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Monika Bieniaszewska:**

Czy chodzi o generalny pomiar ruchu przeprowadzany przez generalną dyrekcję? Pomiar nie mógł mieć żadnego wpływu, dlatego że jeszcze nie ma wyników tego pomiaru.

**Zastępca Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad
Monika Milwicz:**

Dzień dobry.

Monika Milwicz, zastępca generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad.

Jeżeli chodzi o generalny pomiar ruchu wykonywany na nasze zlecenie co pięć lat, to jest on realizowany przez cały rok. Wyniki będą znane w przyszłym roku. Pomiaru są przeprowadzane cyklicznie po to, żeby wykluczyć kwestie związane z sezonowością, jakimiś wydarzeniami, które mogą zdarzyć się na każdej z dróg. Tak że siłą rzeczy wyniki tegorocznych pomiarów będą znane w roku 2016. Będzie to takie globalne opracowanie.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Szanowni Państwo, to jest kuriozalna sytuacja. Są podejmowane decyzje dotyczące kierowania inwestycji do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, a z tego, co państwo mówią, wynika, że natężenie ruchu, które jest niezwykle ważnym elementem – przynajmniej tak słyszałem do tej pory – podczas podejmowania decyzji o budowie, modernizacji, przebudowie węzłów czy dróg krajowych, nie będzie miało wpływu na analizę propozycji zgłoszonych podczas konsultacji publicznych. Zatem, Pani Dyrektor...

(Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska: Nie...)

Spokojnie, chciałbym skończyć.

Apeluję o to, żeby jeszcze przemyśleć tę kwestię, jeżeli jest na to czas. Przy obecnym oprzyrządowaniu informatycznym opracowywanie wyników przez rok jest dla mnie zaskoczeniem.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Monika Bieniaszewska:**

Chciałabym jeszcze tylko doprecyzować swoją wypowiedź. Ja odpowiedziałam na pytanie, czy generalny pomiar ruchu z 2015 r. miał wpływ na skierowanie propozycji do oceny. Oczywiście nie miał wpływu, ponieważ wyniki pomiaru będą znane w przyszłym roku, tak jak powiedziała pani dyrektor Milwicz. To jest specyfika... Oczywiście braliśmy pod uwagę natężenie ruchu, ponieważ są inne badania, jest generalny pomiar ruchu z 2010 r. Ja wyświetlałam na slajdach kryteria zawarte w dokumencie implementacyjnym. Jednym z kryteriów jest natężenie ruchu, w tym ruchu pojazdów ciężkich, czyli tak naprawdę... Przypominam, że są to kryteria mające bardzo dużą wagę. Tak że należy wziąć pod uwagę to, że pod tym kątem analizowane były absolutnie wszystkie, podkreślam, wszystkie inwestycje zawarte w dokumencie implementacyjnym, a także inwestycje zgłaszane w trakcie konsultacji publicznych.

Senator Roman Zaborowski:

Panie Przewodniczący! Pani Dyrektor!

Odejdę od kwestii autostrad i dróg ekspresowych, chociaż moja wypowiedź będzie się z tym trochę łączyła. Dobrze, że pan przewodniczący poprosił o to, żeby widniała tutaj ta mapka. Chciałbym zwrócić pani uwagę na przykład na Pomorze Środkowe. W zasadzie od razu widać, że akurat w tej części nie przewiduje się żadnych inwestycji, przynajmniej ja tak to widzę, wynika to z moich analiz.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Myślę, że bliżej Słupska, może nie z tej strony... W tej chwili dla mieszkańców pewnych regionów dostępność do centrum kraju jest w zasadzie bardzo ograniczona. Można powiedzieć, że generalnie są tam drogi wojewódzkie, niech marszałek martwi się o dostępność do autostrady A1 czy dróg ekspresowych, aczkolwiek od razu... Myślę, że to nie jest tak, że generalna dyrekcja nic nie wie na przykład o stanie dróg wojewódzkich. Kształtowanie pewnej polityki bez porozumienia z władzami regionu jest troszeczkę takim działaniem: my swoje, oni swoje itd. A mieszkańcy, ci, którzy użytkują drogi, obserwują to i często nie rozumieją, co się dzieje. Na przykład budujemy autostradę, a nie budujemy do niej dobrego dojazdu. Co ciekawe, tak jak mówię... Ja mówię o pewnych stanach faktycznych. To nie jest tak, że pani dyrektor mi odpowie: faktycznie to jest rola marszałka, zapewne są na to środki. Zapewniam panią, że nie będzie tylu środków, nawet w tej nowej perspektywie unijnej, żeby zapewnić ten dostęp. Można to sprawdzić.

Pominięte zostały takie drogi krajowe, które nigdy nie będą miały statusu autostrad czy dróg ekspresowych. Przykładem jest droga krajowa nr 20, która łączy Pomorze Środkowe z Trójmiastem. Jej południowy odcinek nie łączy się z autostradą, ale można nią dojechać do autostrady czy obwodnicy trójmiejskiej. Jest taka sytuacja: przez wiele lat była przygotowywana wielka inwestycja na odcinku drogi krajowej nr 20 – mówię o przykładzie – od Chwaszczyna do Kościerzyny, było to elegancko robione itd. Dalej jest odcinek drogi przebiegający przez jeden z powiatów, prace są tam wykonywane cząstkowo, ale – co najciekawsze – są plany, projekty, otrzymuje się pozwolenia itd. Rozpoczął się jeden rok, potem drugi, a nie były wykonywane już prawie żadne prace. Teraz nie wykonuje się już nawet tak zwanych łat powierzchniowych, bo dyrektor oddziału gdańskiego w ogóle nie dostaje na to wszystko pieniędzy. To jest naprawdę dziwna polityka, kompletnie jej nie rozumiem. Jeżeli ktoś będzie mówił, że prace nie będą wykonywane, bo akurat w tej części regionu wskaźnik złych dróg wcale nie jest niekorzystny, to będzie można przyjąć, że nastąpi taka sytuacja: będzie parę kilometrów drogi, nic nie będzie tam robione, nie będzie przejezdności, bo na tle pozostałych dróg z całego kraju wskaźnik niedobrych dróg w tym regionie jest całkiem niski.

To chyba nie jest dobra polityka. Tak jak mówię, trzeba mieć też na uwadze... Nie jest to jedyny czynnik wpływający na to, że zaczyna się coś polaryzować. Drogi będące nerwem gospodarki będą dzielić Polskę na te obszary, które są ważniejsze, i te, które z pewnych przyczyn są zostawiane; nie będzie nawet najmniejszych inwestorów chętnych do tego, żeby inwestować w tych obszarach. Mówię o takim miejscu, gdzie... Pewnie nie jest to dla pani jakaś nowa informacja. Musi ją pani znać. Europejskie Centrum Stolarzki zatrudnia ponad dwa tysiące ludzi, rozbudowuje się, ma flotę samochodów. Jeden z największych przedsiębiorców – a jest ich wielu – ciągle pyta: co będzie z tymi drogami? Co ja mam odpowiedzieć? Nie wiem. To jest pytanie, na które być może pani dyrektor zna odpowiedź.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę o odpowiedź, Pani Dyrektor.

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska:

Gdybym знаła odpowiedź, to pewnie... Dobrze. Ja chciałabym dodać tylko taki komentarz: absolutnie zgadzam się... Jak rozumiem, mówimy o kwestii utrzymania drogi krajowej, w tym przypadku drogi krajowej nr 20. Prezentowaliśmy tutaj kwestie dotyczące dróg ekspresowych finansowanych z innych źródeł, przede wszystkim z Krajowego Funduszu Drogowego. Absolutnie zgadzam się z tym, że środki z budżetu państwa przeznaczone między innymi na utrzymanie... Tylko w tym zakresie mamy pieniądze przeznaczone na utrzymanie standardów.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Słucham?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Na przykład. Absolutnie zgadzam się z tym, że w stosunku do potrzeb i w stosunku do tej sieci dróg, która przyrasta, bo ciągle budujemy, chwalimy się tym, że jest coraz więcej kilometrów dróg ekspresowych... Chodzi nie tylko o drogi krajowe o standardzie GP, ale też o drogi o wysokich standardach, drogi ekspresowe i autostrady, one muszą być utrzymywane. To nie jest tak, że jak już je wybudujemy, to one przez ileś tam lat... Absolutnie zgadzam się z tym, że jest stanowczo za mało środków. Pokazywałam ten komponent zawarty w programie, staraliśmy się dyskutować o tym z Ministerstwem Finansów, chcieliśmy przedyskutować to w pozytywnym sensie. Pokazujemy, że potrzeba 48 miliardów zł na utrzymanie standardów, remonty, wszystkie małe przebudowy, BRD. Staraliśmy się to robić, bo właśnie takie przebudowy, takie inwestycje, które wymagają natychmiastowych interwencji ze strony generalnej dyrekcji... Tylko w takim przypadku te wszystkie potrzeby będą mogły być zrealizowane w innym... Proszę mi wierzyć, gdy patrzę na to, jak małymi środkami dysponujemy, jeśli chodzi o poszczególne drobne inwestycje... Ja naprawdę wiem, co mówię. Staraliśmy się to robić. Przykładem jest właśnie ten projekt programu, w którym wskazujemy ogromne potrzeby. Dyskutujemy na ten temat z Ministerstwem Finansów.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dziękuję.

Proszę państwa, ja mam bardzo szczegółowe pytanie. Chyba jest tutaj błąd, bo droga S11 przebiega przez Szczecinek, a droga S10 przez Wałcz, a w waszym wykazie napisaliście odwrotnie. Sprawdźcie to sobie, to jest szczegół.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska: Może być błąd...)

To jest szczegół, bo tutaj nawet wyraźnie...

Mam teraz takie pytanie: kiedy zostanie zrealizowana ostatnia z tych czterdziestu dwóch inwestycji wymienionych w dokumencie? W 2030 r.? Interesuje mnie to, bo są takie odcinki dróg... Mówił o tym senator Jurcewicz, który wyszedł. Chodzi na przykład o odcinek drogi od Wrocławia

do Kłodzka, drogi na całym Pomorzu Środkowym, drogę S11 i kilka jeszcze innych. To są takie dziury na tej mapie. Rozumiem, że będą budowane jakieś obwodnice, będzie się latało jakieś drogi itd. Ja rozumiem, że jest przygotowany cały program, chciałbym wiedzieć, kiedy nastąpi koniec tego szlachetnego programu.

Zna pani odpowiedź na to pytanie?

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Monika Bieniaszewska:**

To jest dobre pytanie. Chciałbym przypomnieć, że my jesteśmy zobowiązani przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Jesteśmy zobowiązani przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące sieci TEN-T do zrealizowania sieci kompleksowej do 2050 r., a do tej sieci należy właśnie droga S11.

(Przewodniczący Marek Ziółkowski: Jak zwykle jest to pocieszające.)

Zacząłam od takiej dosyć mało pocieszającej kwestii. Staramy się, bo dokument implementacyjny mówi o tym, że jest to perspektywa do roku 2030. Nie jestem w stanie powiedzieć, ile będziemy mieć unijnych środków finansowych w przyszłej perspektywie. Wszystko wskazuje na to, że nie będą to już takie ogromne kwoty, jakie są w tej chwili. Gdy tylko mamy pieniądze, staramy się... Generalna dyrekcja jest liderem, jeśli chodzi o wykorzystywanie środków unijnych. Postaramy się zrealizować to do 2030 r., ale nie jestem w stanie powiedzieć, jak będzie to wyglądało w przyszłej perspektywie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dobrze. Dziękuję.

Pan senator Jurcewicz chce jeszcze o coś dopytać, a potem wypowie się senator Śmigielski.

Proszę bardzo.

Senator Stanisław Jurcewicz:

Pani Dyrektor, bardzo prosiłbym, żeby wyraźniej zarysować termin modyfikacji programu na lata 2014–2023, jeżeli jest to możliwe. Jaki to będzie termin według procedury, o której pani powiedziała? Kiedy zostanie to uzgodnione z Komisją Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego oraz Komitetem Stałym Rady Ministrów? Dziękuję.

Senator Bogusław Śmigielski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja mam jeszcze jedno pytanie, a w zasadzie jedną uwagę dotyczącą wypowiedzi na temat drogi S1. Droga S1 ma dwa odcinki: od Pyrzowic do węzła w Siewierzu, dalej jest stara „gierkówka”, a potem odcinek biegnący z węzła Kosztowy w kierunku Słowacji. Chodzi mi o ten odcinek między Pyrzowicami a Siewierzem. Nie ma takich problemów z tym odcinkiem, bo jedna nitka drogi została wybu-

downa, a drugiej nie ma. Projekt miał być zrealizowany do 2012 r. w ramach przygotowań do Euro 2012, ale nie został zrealizowany, było to przesuwane w czasie. To, że UNESCO ma jakieś wątpliwości, nie jest wytłumaczeniem. Problemem UNESCO jest bliskość Muzeum Auschwitz-Birkenau, ale zostały już pokazane przynajmniej trzy inne koncepcje dotyczące przeniesienia tej drogi w inne miejsce tak, żeby odsunąć ją od Muzeum Auschwitz-Birkenau. To wytłumaczenie, które państwo pokazujecie, jest historyczne, bo nie jest to już aktualne. Zgadzam się zaś tym, że są tam problemy z samorządami. To jest uwaga dotycząca drogi S1.

Chciałbym spytać o dystrybucję, o podział pieniędzy, które płyną z opłat podatkowych od paliw. Według mnie powinniśmy przyjrzeć się rozwiązaniom komunikacyjnym w taki sposób: pierwsza kwestia to oczywiście miejsca w Polsce, w których jest zła komunikacja, trzeba tam inwestować pieniądze – służą do tego przede wszystkim pieniądze unijne, jest program spójności i rozwoju Polski – a druga kwestia to podatki i redystrybucja czy dystrybucja tych pieniędzy na inwestycje na terenie kraju tam, gdzie są największe obciążenia drogowe. Nie jest to tylko i wyłącznie kwestia remontów dróg, ale również budowy nowych rozwiązań, które zmniejszają natężenie i przynoszą mniejsze szkody. Szczerze mówiąc, tam, gdzie są większe podatki, jest większy rozwój gospodarczy. Są ośrodki wzrostu, które pobudzają Polskę do rozwoju.

Chciałbym spytać, czy jesteście państwo w stanie powiedzieć, jaki jest podział tych środków, w których regionach kraju jest najwięcej pieniędzy uzyskanych z podatków paliwowych, a także czy pieniądze wracają do tych regionów z przeznaczeniem na remonty i budowę nowych dróg. Dziękuję.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

Proponuję, żeby to było już ostatnie pytanie dotyczące dróg, bo chciałbym usłyszeć o kolei. Potem jeszcze...

(Głos z sali: Kolej na kolej, Panie Przewodniczący.)

Krótko wypowie się pani, a potem... Może jeszcze senator Kleina zada króciutkie pytanie. To będzie ostatnie pytanie. Jeśli chodzi o drogi, to jeszcze nie jest tak źle, ale co będzie z koleją? To będzie teraz podstawowe pytanie.

Senator Kazimierz Kleina:

Panie Przewodniczący, ja chciałbym zapytać o drogę S6, czyli o...

(Głos z sali: Na całym Pomorzu...)

Tak jest. Na jakim etapie jest przygotowywanie inwestycji dotyczącej drogi od Goleniowa do Gdańska?

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg i Autostrad
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Monika Bieniaszewska:**

Jeśli chodzi o zaawansowanie inwestycji dotyczącej drogi S6, to poproszę o wypowiedź generalną dyrekcję. Zanim panie to sprawdzą – może to chwilę potrwać –

chciałabym tylko odpowiedzieć na pytanie o terminy. Pan senator spytał, kiedy będą znane terminy dotyczące modyfikacji programu. Powiem tak: w sierpniu chcemy przedstawić Radzie Ministrów program do zatwierdzenia, zresztą pisaliśmy o tym w materiałach, które państwu przekazaliśmy. My będziemy gotowi w sierpniu, więc do tego czasu na pewno będą znane nowe rozwiązania.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja wiem, że o tym nie mówiłam. Jest to zawarte w materiale, do sierpnia rozwiązania na pewno będą znane. Wtedy wszystkie inwestycje będą konsultowane pod kątem środowiskowym. Te informacje na pewno będą znane.

Jeśli chodzi o redystrybucję podatków, to w tej chwili nie jestem w stanie odpowiedzieć na to pytanie. Jeśli pan senator pozwoli, będziemy...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Dobrze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

To praktycznie powinno być, że tak powiem, jednym z kryteriów uwzględnianym w tym rankingu, bo inaczej znowu będzie redystrybucja środków z jednego regionu do drugiego. To jest uwaga na marginesie.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Szanowne Panie, jak wygląda sytuacja, jeśli chodzi o drogę S6?

Senator Stanisław Jurcewicz:

Może zapytam jeszcze o drogę S8. Czy ujęły panie tę inwestycję wśród projektów inwestycji skierowanych do oceny środowiskowej? Chodzi o te nowe tematy. Jedna dyrekcja... Mówię o odcinku od AOW do Kłodzka.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska:

Ja tylko powiem, że tam jeszcze nie ma drogi S8, jest tam droga krajowa nr 8. Projekt dotyczący tego odcinka został skierowany do oceny.

(Senator Stanisław Jurcewicz: Tak. Miałem na myśli drogę S8 jako AOW, przepraszam.)

Już odpowiadam. Ten projekt dotyczący południowego odcinka drogi, od AOW do Kłodzka, został skierowany do analiz środowiskowych.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Pani dyrektor może się świetnie zorientować, skąd pochodzi dany senator, to jest oczywiste.

(Senator Stanisław Jurcewicz: Mieszkam blisko Wielkopolski, Panie Przewodniczący.)

Proszę bardzo.

Witamy szefa Komisji Ustawodawczej. Czy pan też chce lobbować za czymś? Nie.

Proszę o odpowiedź na temat drogi S6.

Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad Monika Milwicz:

Doprecyzuję informacje przedstawione przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, powiem o szczegółach. Jeżeli chodzi o drogę S6, odcinek od Goleniowa do obwodnicy Koszalina i Sianowa, to inwestycja jest w tej chwili na etapie przetargu. Planujemy podpisanie umowy w czwartym kwartale 2015 r.

Jeżeli chodzi o odcinek od Koszalina do obwodnicy metropolitalnej Trójmiasta, to inwestycja jest na etapie prac przygotowawczych. Uzyskaliśmy decyzje środowiskowe, realizacja inwestycji na odcinku Koszalin – Słupsk jest przewidziana na lata 2016–2020, a na pozostałych odcinkach na lata 2017–2020.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Dobrze. A jednak pan...

(Głos z sali: A jeśli chodzi o kolej?)

Nie. Kolej będzie omawiana za chwilę, dopiero przyjdzie kolej na kolej.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Obwodnica Szczecinka... Tu jest umieszczone... Dobrze.

Dziękuję pani dyrektor.

Chciałbym powitać szefa UTK, czyli pana Dyla.

Jest obecny? Chwilowo go nie ma?

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W takim razie kto będzie przedstawiał tę kwestię, Panowie Kolejarze?

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładyga:

Panie Przewodniczący!

Maciej Gładyga, zastępca dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju.

Pozwolę sobie powiedzieć kilka słów wstępu. Jak rozumiem, nie będziemy przedłużać. Poproszę pana prezesa Mochockiego z Polskich Linii Kolejowych o przedstawienie prezentacji. Myślę, że dla państwa senatorów najważniejsze jest to, co i kiedy będzie realizowane, więc nie będę robił długiego wstępu dotyczącego procedury.

Na wstępie powiem tylko tak: podobnie jak w przypadku dróg głównym wyznacznikiem do tworzenia planów inwestycyjnych do roku 2023 jest Strategia Rozwoju Transportu, a przede wszystkim dokument implementacyjny. Podobnie jak nasi koledzy drogowcy mieliśmy zestaw kryteriów, miały one określoną wagę. Wszystkie projekty inwestycyjne zostały ocenione według tych kryteriów, powstała zhierarchizowana lista inwestycji. Nasza sytuacja jest troszeczkę bardziej skomplikowana, bo w przypadku projektów kolejowych inwestycje są finansowane zarówno z instrumentu CEF, czyli Connecting Europe Facility, jak i z Funduszu Spójności w ramach programu operacyjnego,

ale są również inwestycje na liniach kolejowych finansowane z regionalnych programów operacyjnych i z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Momentami może to być w pewien sposób skomplikowane.

Jeśli chodzi o samo tworzenie programu, to powstała jego wstępna wersja, została ona uzgodniona wewnątrz-resortowo, oczywiście we współpracy z Polskimi Liniami Kolejowymi. W tym momencie prowadzimy nieformalne dyskusje z ministrem finansów, bo – jak państwo senatorowie doskonale wiedzą – minister finansów jest głównym rozmówcą przy tworzeniu programów inwestycyjnych. Po ustaleniu pewnych zasadniczych kwestii dotyczących tego programu wyślemy go do uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych, wtedy zostanie on upubliczniony i będzie można zgłaszać do niego uwagi. Należy jednak zaznaczyć, że jego zasadniczą część, w zasadzie ogromną większość, stanowią projekty, które są doskonale znane z dokumentu implementacyjnego. Nie jest tajemnicą, że poza środkami europejskimi raczej nie możemy liczyć na jakieś kolosalne kwoty środków krajowych, o ile chcemy pozostać w jakichś realiach.

Myślę, że to tyle tytułem wstępu. Bardziej interesująca będzie prezentacja. Później poprosimy o ewentualne pytania.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Panie Senatorze Przewodniczący, proszę usiąść bliżej, żeby lepiej widział pan tę mapę. Staszku, zapraszam.

(Zastępca Dyrektora Departamentu Dróg i Autostrad w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Monika Bieniaszewska: Dziękujemy bardzo.)

Dziękujemy bardzo pani dyrektor. Do widzenia.

Proszę bardzo.

Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:

Szanowni Państwo!

Marcin Mochocki, pełnomocnik Zarządu PKP Polskich Linií Kolejowych do spraw realizacji inwestycji.

W ramach tej prezentacji w kilku słowach chciałbym podsumować najważniejsze priorytety inwestycyjne PKP Polskich Linií Kolejowych, które będą realizowane w ramach perspektywy 2014–2020, przy czym okres realizacji będzie trwał do 2023 r.

Jak wspomniał dyrektor Gładya, głównymi źródłami finansowania inwestycji w ramach nowej perspektywy będą oczywiście środki unijne, a sama mieszanka mechanizmów finansowania będzie istotnie różna od tego, z czego korzystamy w ramach perspektywy...

Senator Stanisław Jurcewicz:

Przepraszam. Poinformowaliście nas państwo, że jest to informacja do użytku wewnętrznego. Teraz do państwa należy decyzja, czy zechcą państwo o tym mówić. Posiedzenie jest transmitowane, więc jeżeli już coś...

(Głos z sali: Panie Przewodniczący...)

Sekundę. Jeżeli coś mówicie, to... Musicie państwo zdecydować. Mówię o tym, bo uzyskaliście informację, że jest to materiał do użytku wewnętrznego.

Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:

Jasne. Ta prezentacja zawiera informacje dostępne publicznie, tak że jak najbardziej może być prezentowana w ramach transmisji.

Senator Bogusław Śmigiełski:

Pozwolę sobie wkroczyć w tym momencie.

Panie Przewodniczący, kiedy byłem nieobecny na posiedzeniu komisji, próbowałem zobaczyć, co jest na ekranie telewizora. Proszę się nie obawiać, odczytanie tego, co jest na ekranie komputera, jest niemożliwe. To jest informacja dla pana przewodniczącego. Ja podjąłem działania, rozmawiałem również z panem marszałkiem i przedstawiłem firmę, która potrafi zaimplementować albo od razu wstawić to do sprawozdań tak, żeby rzeczywiście podnieść poziom sprawozdań z prac Senatu. Panu wiceprzewodniczącemu chcę powiedzieć, że na pewno nikt tego nie odczyta, bo kamera pokazuje...

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Nie wiadomo, czy powinniśmy się cieszyć, czy smuć z tego powodu, to zależy od punktu widzenia.

Proszę bardzo.

Zastępca Dyrektora Departamentu Transportu Kolejowego w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Maciej Gładya:

Panie Przewodniczący, ja chciałbym... Nie do końca wiem, jak dotarła do państwa informacja, że jest to materiał do użytku wewnętrznego, być może nastąpiło jakieś nieporozumienie. Ta prezentacja, którą przedstawi pan prezes, na pewno jest w stu procentach jawna.

Członek Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Marcin Mochocki:

Jasne.

Wróć do przedmiotu prezentacji. W ramach nowej perspektywy korzystamy z nowych mechanizmów, które nie istniały w ramach perspektywy 2007–2013. Jednym z ważniejszych źródeł finansowania dla Polskich Linií Kolejowych będzie mechanizm „Łącząc Europę” w skrócie nazywany CEF od angielskiej nazwy Connecting Europe Facility. Jest to nowy mechanizm finansowania stworzony przez Komisję Europejską na potrzeby perspektywy 2014–2020. Korzysta on ze środków Funduszu Spójności, które zostały alokowane do Polski. Mechanizm ten jest jednak zarządzany bezpośrednio przez Komisję Europejską

w Brukseli, to znaczy, w procesie podejmowania decyzji w zakresie przyznania dofinansowania uczestnicy wyłącznie dedykowana przez Komisję Europejską agencja działająca pod egidą DG MOVE, czyli Dyrektoriatu Generalnego do spraw Mobilności i Transportu. Za chwilę powiem o tym jeszcze dwa słowa. Jeśli będziecie państwo zainteresowani tym, żebym jeszcze szerzej przedstawił tę informację, to oczywiście będę gotowy opowiedzieć o tym po prezentacji lub w czasie prezentacji.

Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko jest spadkobiercą obecnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, nie zmienia się metoda jego funkcjonowania. Jeśli chodzi o regionalne programy operacyjne, z których będzie finansowana przede wszystkim infrastruktura o znaczeniu lokalnym, to razem ze wszystkimi szesnastoma marszałkami udało nam się wykonać kawał dobrej roboty pod kątem zaprogramowania inwestycji w ramach regionalnych programów operacyjnych na lata 2014–2020. Już dzisiaj mogę powiedzieć, że z ustaleń, które podjęliśmy na linii PLK – ministerstwo – samorzady wynika, że w ramach regionalnych programów operacyjnych na infrastrukturę kolejową zostanie przeznaczonych prawie dwa razy więcej pieniędzy niż w perspektywie 2007–2014. Jest to istotny sukces zarówno dla nas jako zarządcy infrastruktury, jak i dla samorządów, które decydują się coraz mocniej inwestować w infrastrukturę kolejową.

W ramach perspektywy 2014–2020 będziemy także korzystać z programu operacyjnego „Polska Wschodnia”, który jest kontynuacją programu operacyjnego z perspektywy 2007–2013. W perspektywie 2007–2013 nie korzystaliśmy z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia, a w ramach perspektywy 2014–2020, zostaliśmy wskazani jako jeden z beneficjentów. Inwestycje o wartości prawie 2 miliardów zł będą realizowane w pięciu województwach, które są beneficjentami programu operacyjnego „Polska Wschodnia”.

Tak jak obiecałem, powiem dwa słowa więcej o mechanizmie Connecting Europe Facility. Tak jak wspomniałem, jest to mechanizm zarządzany bezpośrednio przez Komisję Europejską. Istotnym wyróżnikiem tego mechanizmu w porównaniu do Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko jest to, że nabór wniosków odbywa się na zasadzie konkursu w ściśle wyznaczonych przez Komisję Europejską terminach i na ściśle określonych zasadach. Będą trzy takie konkursy. Pod koniec lutego 2015 r. zakończył się okres naboru do pierwszego konkursu, przed nami są dwa kolejne konkursy, do których się przygotowujemy. Na temat pierwszego konkursu powiem jeszcze dwa słowa w dalszej części prezentacji.

W perspektywie 2014–2020 jest w sumie około 50 miliardów zł przeznaczonych na inwestycje kolejowe. Na tym slajdzie pokazane są źródła finansowania zgodnie z mechanizmami, które przed chwilą omówiłem, oraz szacunek kwoty alokacji unijnej przeznaczonej na finansowanie inwestycji w ramach każdego z tych mechanizmów. Z tego podziału jasno wynika, że zdecydowanie najważniejszym źródłem będzie Fundusz Spójności w ramach mechanizmu CEF oraz w ramach mechanizmu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko; rozkłada się to mniej więcej pół na pół.

Dzisiaj już wielokrotnie wspominaliśmy na tej sali o tym, że prawdopodobnie perspektywa 2014–2020 jest ostatnim okresem tak dużego dopływu finansowania unijnego wspierającego politykę spójności i działania konwergencyjne Unii Europejskiej. Prawdopodobnie w perspektywie 2020–2027 Fundusz Spójności nie będzie już tak istotnym źródłem finansowania zarówno dla infrastruktury drogowej, jak i infrastruktury kolejowej. Dlatego głównym celem, który przyświecał nam i ministerstwu przy tworzeniu programu portfela inwestycyjnego w perspektywie 2014–2020, było to, żeby tak wykorzystać środki, aby na koniec perspektywy dysponować spójną siecią kolejową. Mam na myśli to, że spójna sieć kolejowa będzie wtedy, gdy istniejącą kluczową sieć kolejową – kręgosłup sieci kolejowej, czyli podstawowe kilkanaście tysięcy kilometrów linii – przywrócimy do takiego stanu, żeby miała co najmniej dobre parametry. Wiem, że samo sformułowanie „dobre parametry” jest trochę nieostre.

Chcę przekazać, że program został zbudowany tak, że nie wszędzie będą prowadzone inwestycje o charakterze kompleksowej modernizacji. Możemy zaobserwować, że takim przykładem jest inwestycja na linii Warszawa – Gdańsk. Linia ta co do zasady została przebudowana od podstaw, właściwie w miejscu starej linii kolejowej została wybudowana nowa linia kolejowa, został wymieniony dokładnie każdy element infrastruktury. Gdybyśmy zostali tylko przy takim podejściu do realizowanych inwestycji, nie byłoby szans na to, żebyśmy na koniec 2023 r. osiągnęli cel, jakim jest spójna infrastruktura, która nie byłaby poszatkowaną układanką elementów sieci o bardzo dobrych parametrach przemieszanych z elementami o bardzo złych parametrach. Mówiąc o liniach kolejowych o bardzo złych parametrach, mam na myśli linie, na których występują liczne ograniczenia prędkości spowodowane uszkodzeniami lub usterkami wybranych elementów infrastruktury, czy po prostu dłuższe części danej linii kolejowej, na których prędkości rozkładowe nie są wyższe niż na przykład 20–40 km/h.

Dlatego przyjęliśmy takie podejście: zostaną zastosowane różne modele inwestycyjne do różnych odcinków linii kolejowej, a zakres inwestycji zostanie dostosowany do globalnie dostępnych środków w ramach perspektywy 2014–2020 i do faktycznego zapotrzebowania, parametry transportowe danego odcinka kolejowego zostaną dostosowane do zapotrzebowania transportowego danego regionu czy danego korytarza transportowego. Jest to główny cel, dzięki któremu mogliśmy przygotować cele szczegółowe. Cały program został zbudowany na trzech głównych filarach, segmentach rynku kolejowego. Na każdy z tych trzech segmentów przeznaczone są środki w ramach perspektywy 2014–2020.

Logiczną kontynuacją perspektywy 2007–2013 jest dokończenie inwestycji na najważniejszych ciągach łączących największe aglomeracje w Polsce. Przykładem takich inwestycji będzie między innymi kontynuacja inwestycji na linii E59 łączącej Poznań z Wrocławiem, linii E59 łączącej Poznań ze Szczecinem, linii E20 pomiędzy Warszawą i Poznaniem. Za chwilę powiem więcej o inwestycjach...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Drugim filarem portfela inwestycyjnego w ramach tej perspektywy będzie rozbudowa potencjału dla ruchu aglomeracyjnego w największych aglomeracjach Polski. Są to inwestycje zmierzające przede wszystkim do poprawy przepustowości i płynności ruchu aglomeracyjnego. Dodam tylko, że segment aglomeracyjny jest absolutnie najszybciej rosnącym segmentem rynku przewozów kolejowych w Polsce.

Kolejny, ostatni, ale absolutnie nie najmniej ważny segment portfela inwestycyjnego dotyczy linii dedykowanych dla ruchu towarowego. Chodzi o inwestycje związane z dostępnością do portów morskich i inwestycje związane z dostępnością punktów przeładunkowych: modernizację infrastruktury na Górnym Śląsku, infrastruktury przeładunkowej na styku z granicą wschodnią oraz modernizację najważniejszych linii dedykowanych dla ruchu towarowego w Polsce, czyli najważniejszych magistrali kolejowych, takich jak linia popularnie zwana „nadodrzańką” łącząca region Dolnego Śląska z zespołem portów Szczecin-Świnoujście czy linia węglowa łącząca Górny Śląsk z portami Trójmiasta.

Podam kilka przykładów inwestycji w każdym z wymienionych segmentów, o których wspominałem. Jeśli chodzi o segment aglomeracyjny, to najważniejszymi inwestycjami są: przebudowa linii średnicowych w Warszawie, Krakowie i ogromna, ponad czteromiliardowa inwestycja mająca na celu całkowitą przebudowę układu kolejowego na Górnym Śląsku, od Będzina właściwie po samą granicę w Zebrzydowicach. Najważniejsze inwestycje w segmencie międzyaglomeracyjnym to inwestycje związane z liniami Poznań – Wrocław, Warszawa – Lublin, Warszawa – Białystok, Warszawa – Poznań; teraz staram się prezentować to bardziej warszawocentrycznie. Jeśli chodzi o segment towarowy, to właściwie wymieniłem już inwestycje. To są przykłady tych inwestycji, o których wspominałem.

Najważniejsze inwestycje zostały zobrazowane na mapie. Inwestycje zaprezentowane na tych mapach zostały oznaczone różnymi kolorami, wskazującymi na różne mechanizmy finansowania, o których wspominałem na samym początku mojej prezentacji. Myślę, że nie będę szczegółowo tego omawiać, bo są to detale dotyczące przygotowania poszczególnych inwestycji, przygotowania dokumentacji środowiskowej dla każdej z planowanych przez nas inwestycji.

Myślę, że interesujące dla państwa są wydarzenia, które nastąpiły przed chwilą i nastąpią jeszcze w 2015 r., dotyczące wdrażania nowego programu inwestycyjnego PKP PLK. Tak jak wspominałem, w lutym zakończył się nabór zgłoszeń do pierwszego konkursu w ramach mechanizmu CEF, „Łącząc Europę”. Spółka PLK, wraz z ministerstwem, zgłosiła do dofinansowania siedem projektów na łączną kwotę ponad 10 miliardów zł. Większość z tych inwestycji – poza inwestycją oznaczoną numerem jeden – są to inwestycje na takim etapie przygotowania, że roboty budowlane będą mogły rozpocząć się już w 2016 r., a przetargi zostaną ogłoszone jeszcze w 2015 r. Są to inwestycje gotowe do realizacji. Jeśli chodzi o niektóre z nich, to pozyskujemy jeszcze ostatnie decyzje administracyjne, ale co do zasady są to inwestycje, które faktycznie będą mogły być fizycznie

realizowane w 2016 r. Nie będzie tak, że będą tylko podpisywane umowy i ogłaszane przetargi. Ta sama informacja jest pokazana na mapie.

Jeśli chodzi o inne ważne inwestycje, na realizację których będziemy ogłaszać przetargi jeszcze w tym roku, to dość spektakularną inwestycją jest przebudowa linii kolejowej nr 7 łączącej Warszawę z Lublinem. Jest to inwestycja o wartości ponad 3 miliardów zł. Przygotowywanie dokumentacji projektowej i pozyskiwanie decyzji administracyjnych jest już na finiszu. Jeszcze w tym roku zostanie ogłoszony przetarg na cały odcinek. Kolejnym przykładem inwestycji dotyczących możliwości wywozowych dedykowanych dla transportu towarowego na Górnym Śląsku i w regionie Zagłębia Dąbrowskiego jest inwestycja na linii Chybie – Żory – Rybnik – Nędza/Turze. Zaczniemy ją realizować w tym roku.

Podano też przykład dwóch inwestycji z regionalnych programów operacyjnych. Wskazaliśmy inwestycje na terenie województwa podkarpackiego i województwa kujawsko-pomorskiego, które przygotowujemy wspólnie z samorządem. Chcemy rozpocząć je jak najszybciej przy założeniu, że będą dostępne środki unijne – oczywiście muszą być one wydawane zgodnie z regułami i rozporządzeniami, które jeszcze powstają – i będzie zapewnione finansowanie związane z Krajowym Programem Kolejowym. Dyrektor Gładyga na początku wypowiedzi wspominał o pracach nad tym programem. To tyle. Oczywiście chętnie odpowiem na pytania związane z prezentacją czy innymi punktami.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Senator z Górnego Śląska. Proszę.

Potem wypowie się senator w województwa dolnośląskiego. Górny i Dolny Śląsk.

Senator Bogusław Śmigiełski:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ogromnie się cieszę, że będzie remontowana linia kolejowa łącząca północ z południem i okolice Zebrzydowic. Zwolnienie prędkości pociągu do 20 km/h było katastrofą. Szef tyskiej fabryki Fiata interweniował u władz województwa, żeby zostały podjęte działania. Dojazd do samej fabryki... Przechodzę do kwestii bardzo drobnego projektu. Fiat płaci PLK i przewoźnikowi 40 milionów zł, a w dwóch miejscach prędkość pociągu spadała do 15–20 km/h, pociągi były okradane, samochody były okradane z części, odkręcano koła itd. Robili to nie tylko Polacy, ale również Czesi. Nie było reakcji ze strony PLK. Cieszę się, że teraz jest to realizowane.

Chciałbym jeszcze spytać o połączenie kolejowe do portu lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach albo Pyrzowice w Katowicach – bo ludzie różnie go nazywają – które jest elementem budowy sieci TEN-T. Chodzi o połączenie z aglomeracją finansowane z poprzedniej perspektywy unijnej. Miał to być projekt za 30 milionów euro. Na jakim etapie jest ten projekt? Co się dzieje na etapie, na którym projekt jest obecnie? Ten projekt też był wpisany

do kontraktu wojewódzkiego. Czy znajduje się on wśród projektów podstawowych? Czy to połączenie kolejowe w ogóle zostało uwzględnione w projektach unijnych, które mają być zrealizowane? Jaki jest przebieg prac? Może są to bardzo szczegółowe pytania, ale na pewno ten temat jest panu znany. Dziękuję bardzo.

(Przewodnictwo obrad obejmuje zastępcę przewodniczącego Stanisław Jurcewicz)

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Bardzo proszę.

Teraz wypowie się senator Michalski.

Pragnę tylko zasygnalizować członkom komisji, że o 14.00 odbędzie się następne posiedzenie komisji. Jeśli obecni senatorowie chcieliby zabrać głos w tej sprawie, to bardzo proszę.

Po senatorze Michalskim wypowie się senator Zaborowski. Wypowiedzą się trzy osoby, a potem będę prosił o odpowiedź na pytania.

Proszę.

Senator Jan Michalski:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

W tym materiale nie ma słowa o inwestycjach dotyczących dworców, dlatego chciałbym zapytać, jak zamierzacie państwo zadbać o tę infrastrukturę. Mam też pytanie dotyczące całej linii kolejowej E30. Czy modernizacja została już praktycznie zakończona? Jeśli tak, to proszę powiedzieć, jaki jest koszt modernizacji całej linii E30.

Mam też pytanie dotyczące elektryfikacji odcinka Węgliniec – Zgorzelec wymienionej w tej prezentacji. Na jakim etapie jest ta inwestycja? Czy zostało wyznaczone, że tak powiem, konkretne miejsce, w którym będzie się kończyła ta elektryfikacja? Po której stronie granicy? Wyprzedzając trochę odpowiedź, zadam jeszcze takie pytanie: czy istnieją jakieś techniczne bariery, które uniemożliwiają zakończenie elektryfikacji w samym Zgorzelcu? Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Pan senator Zaborowski. Proszę.

Senator Roman Zaborowski:

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ja znowu wrócę do kwestii Pomorza Środkowego. Co ciekawe, mówiłem o inwestycji dotyczącej drogi krajowej nr 20, która na pewnym odcinku nie została zrealizowana. Równoległe do drogi krajowej nr 20 przebiega linia kolejowa nr 212. Przebiega ona bodajże od Kościerzyny do Korzybia, Słupska czy Darłowa, już nie pamiętam. Równoległe do tej drogi, na której inwestycja nie została

zrealizowana, przebiega linia kolejowa. Oczywiście właścicielem jest PKP PLK, ale spółka ta już dawno jakby zapomniała o tej linii kolejowej. Oczywiście jest jakiś ośrodek wzrostu, dynamiczne miasto, samorządowcy wzięli to na siebie, przejęli to w formie jakiejś dzierżawy czy użyczenia i borykają się z tym problemem. Uruchomili... Znaleźli operatora. Nadchodzi czas nowej perspektywy unijnej. Samorządowcy zachęceni strategią rozwoju tego regionu wpisali tę sprawę... Bardzo się starają, żeby linia została zrewitalizowana.

Mówimy o polityce transportowej, więc właściwie szkoda, że rozmawiamy o kolei – przedtem o drogach – a nie ma wśród nas jakiegoś wiceministra, ministra, który łączyłby...

(Głos z sali: Jeszcze go wezwiemy.)

Trochę żałuję, że go nie ma.

Moje pytanie jest takie: Panie Dyrektorze, jeżeli dobrze... Ja nie uczestniczyłem w posiedzeniu od początku. Jest obecny minister czy dyrektor?

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

W tej chwili jest obecny pełnomocnik do spraw inwestycji w PKP PLK.

Senator Roman Zaborowski:

Samorząd, o którym wspominałem, otrzymał ostatnio potwierdzenie z departamentu kolei, że ten odcinek przeznaczony do rewitalizacji jest uwzględniony w kontrakcie terytorialnym województwa pomorskiego, jest to zadanie rządowe.

Dlatego mam pytanie. Czy skoro jest taki zapis, to finansowanie będzie organizowane przez stronę rządową bez takiego stwierdzenia: panie burmistrzu, jeśli nie dołoży pan tyłu i tyłu milionów, to nic z tego nie będzie? Proszę spróbować odpowiedzieć mi na to pytanie. Jeżeli nie jest to możliwe tak ad hoc, to prosiłbym o udzielenie odpowiedzi później.

Zastępca Przewodniczącego Stanisław Jurcewicz:

Pozwolę sobie włączyć się do dyskusji i zadam ostatnie, takie ogólne pytanie. Czy podczas analizy inwestycji brano też pod uwagę węzły kolejowe, w granicach których bardzo często odbywa się przewóz kruszywo? Są w Polsce takie węzły, w granicach których naprawdę przewozi się dziesiątki tysięcy ton na dobę. Nie chcę wchodzić w szczegóły, trochę się w tym orientuję. Chodzi o to, czy brano pod uwagę te węzły i czy będą one brane pod uwagę, bo eksploatacja niektórych złóż będzie trwała jeszcze kilka lat. Chciałbym powiedzieć: „tiry na tory”, bo w tych konkretnych regionach, powiatach degradacja dróg jest niestety bardzo intensywna.

(Przewodnictwo obrad obejmuje przewodniczący Marek Ziółkowski)

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Transportu Kolejowego
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Maciej Gładys:**

Panie Przewodniczący! Panowie Senatorowie!

Nie będę odpowiadał według kolejności zadanych pytań, odniosę się do tych kwestii, do których mogę odnieść się z pozycji ministerstwa. Rozumiem, że o szczegółach inwestycyjnych powie pan prezes. Jeśli chodzi o to, czy były brane pod uwagę kwestie dotyczące węzłów, wyjazdów z Dolnego i Górnego Śląska, wywozu kruszywa, węgla itd., to tak, były brane pod uwagę. Odpowiadam w telegraficznym skrócie. Jednym z kryteriów zawartych w dokumencie implementacyjnym była między innymi kwestia wyjazdów ze Śląska.

Powiem o znanej sprawie dotyczącej odcinka Węgliniec – Zgorzelec. Jeśli chodzi o kwestię przygotowania, to prześlemy jakąś szczegółową informację na ten temat bezpośrednio do pana senatora albo pan prezes uzupełni moją wypowiedź. Jak rozumiem, rozmawiamy też o kwestii elektryfikacji samego Zgorzelca i odcinka Zgorzelec – Görlitz. W czerwcu odbędzie się kolejne spotkanie grupy roboczej ze stroną niemiecką. Oczekujemy od nich przedstawienia dowodów na to, że jest jakiś problem techniczny z wjechaniem na stację Görlitz „pod polskim prądem”. To jest nasze zasadnicze stanowisko, o czym mówiłem już wcześniej, w czasie spotkania dolnośląskiego zespołu. Ten temat był poruszany również ostatnio na marginesie oficjalnej rozmowy pomiędzy panią minister a niemieckim ministrem Dobrindtem.

Zakładamy, że uda nam się wypracować takie rozwiązanie, żeby nasi przewoźnicy nie musieli zmieniać systemu bądź mieć dwusystemowego taboru, żeby przejechać odcinek Zgorzelec – Görlitz. Czy jest problem techniczny, żeby to zrobić w Zgorzelcu? Tak, jest. Görlitz jest dużą stacją węzłową, można tam na przykład przy jednym peronie zrobić dwa tory z innym systemem zasilania, a w Zgorzelcu jest to dużo trudniejsze pod względem technicznym. Po drodze, od Węglińca, są przystanki pociągów osobowych, więc byłoby to dużo bardziej kłopotliwe.

Senator Jan Michalski:

Panie Przewodniczący, jeśli mogę, chciałbym zabrać głos.

Chodzi mi o kwestię zakończenia elektryfikacji w samym Zgorzelcu Ujazd. Czyli nie mówimy o... Jeśli robilibyśmy elektryfikację, to byłoby wiadomo, że obejmowała by ona cały odcinek Węgliniec – Zgorzelec. Skoro Niemcy mają takie stanowisko i cały czas blokują tę inwestycję, to nie możemy zakończyć tej elektryfikacji po polskiej stronie? Jeżeli Niemcy będą chcieli mieć połączenie, to potem się obudzą lub nie. W Zgorzelcu Ujazd jest dosyć duży węzeł, może nieidealny, ale niemały. Według mnie nie ma technicznych przeciwwskazań...

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Transportu Kolejowego
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Maciej Gładys:**

Jasne. Tego typu wersję na pewno trzeba byłoby rozpatrywać wtedy, gdybyśmy ponieśli porażkę w zakresie rozmów, które prowadzimy. Jednak powiem szczerze, że dla nas powinna to być ostatnia wersja. Musimy bowiem brać pod uwagę interes przewoźnika, Kolei Dolnośląskich, i marszałka województwa dolnośląskiego. W ich interesie leży to, żeby wjechać do Görlitz. Tam będzie duży ruch.

Wydaje się, że zakończenie inwestycji w Zgorzelcu nie do końca jest najlepszą opcją. Dlatego, jeżeli chodzi o samą operację techniczną, oczywiście pewnie trzeba będzie to rozważyć w sytuacji absolutnej blokady ze strony niemieckiej. Moim zdaniem trzeba jednak użyć wszelkich sposobów, żeby dojść do rozwiązania, które pozwoli na to, by połączenia do Görlitz mogły być zrealizowane. W przeciwnym wypadku nie ma to absolutnie żadnego sensu.

Senator Jan Michalski:

Panie Przewodniczący, pozwolę sobie jeszcze raz wtrącić się w celu pewnego wyjaśnienia.

Dzisiaj połączenie do Wrocławia czy, powiedzmy, do Węglińca może być realizowane przez polskie szynobusy spalinowe, które jeżdżą między Zgorzelcem a Węglińcem. Mogłyby wjeżdżać o 500 m dalej i komunikować Görlitz z Dolnym Śląskiem, przesiadka byłaby w Węglińcu. To rozwiązanie też jest blokowane przez Niemcy. Nie podejrzewam, żeby Niemcy kierowały się interesem marszałka, bo w dalszym ciągu kierują się interesem Deutsche Bahn. Dlatego tak naciskam na rozpatrzenie tej być może ostatecznej wersji. Dziękuję.

**Zastępca Dyrektora
Departamentu Transportu Kolejowego
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Maciej Gładys:**

Bardzo szybko odpowiem, żeby nie kontynuować tutaj takiej dyskusji... Znamy problem dotyczący honorowania naszego systemu SHP i niemieckiego systemu bezpieczeństwa. Temat ten zostanie poruszony podczas spotkania, które odbędzie się w czerwcu. Został on już poruszony przez naszą panią minister w rozmowie z ministrem Dobrindtem. Zakładam, że uda się znaleźć rozwiązanie.

Jeszcze jedna sprawa. Rozmówcą nie jest tylko Deutsche Bahn, ostatnio bardzo aktywnym rozmówcą w całej tej układance dotyczącej okolic Görlitz i Dolnego Śląska jest Wolny Kraj Saksonia. Jego głos zaczął być coraz bardziej znaczący. Wydaje nam się, że jest to dobry klimat do tego, żeby próbować ugrać wersję maksimum, a dopiero w przypadku fiaska tych rozmów przejść do tych wersji nieoptymalnych.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę bardzo.

**Członek Zarządu PKP
Polskie Linie Kolejowe SA
Marcin Mochocki:**

Dziękuję.

Jeszcze przez chwilę będę kontynuował wątek dotyczący Zgorzelca, żeby odpowiedzieć na państwa pytania związane z przygotowaniem samej inwestycji. Obecnie realizujemy umowę z firmą projektową CH2M, której zadaniem jest przygotowanie studium wykonalności, czyli dokumentu niezbędnego do aplikowania o środki unijne. Nie zatrzymujemy się na etapie samego przygotowania studium, ta firma jest też odpowiedzialna za przygotowanie dokumentacji projektowej oraz decyzji środowiskowej. Tak że jeśli chodzi o nas, polską stronę, to do końca tego roku będziemy gotowi do realizacji tego odcinka. Jeśli zostanie spełniony warunek, o którym wspominał dyrektor Gładyga, to za pomocą środków unijnych przypisanych do naszego projektu będziemy mogli zrealizować inwestycję dotyczącą odcinka biegnącego do granicy. Tak będziemy to projektować.

W naszym projekcie uwzględniamy możliwość czasowego korzystania z infrastruktury stacji Zgorzelec przez przewoźnika Koleje Dolnośląskie. Chodzi o to, żeby przewoźnik mógł zawracać elektrycznymi pojazdami trakcyjnymi na stacji Zgorzelec, co wymaga niewielkiej korekty w samym układzie torowym w Zgorzelcu. Dopóki Niemcy ostatecznie nie zrealizują swojej elektryfikacji, Koleje Dolnośląskie będą mogły dojeżdżać trakcją zelektryfikowaną do Zgorzelca, co pod względem samego czasu podróży i braku konieczności wymiany trakcji w Węglińcu jest bardzo dużą, pozytywną zmianą.

Oczywiście przy pomocy ministerstwa i naszych kontaktów z zarządcą infrastruktury niemieckiej będziemy dopingować Niemców do tego, żeby jak najszybciej została przeprowadzona chociaż inwestycja wejściowa do stacji Görlitz. Jeśli chodzi o samą elektryfikację do Drezna, która leży w gestii strony niemieckiej, to będzie to jeszcze trochę trwało.

Odpowiem na kolejne państwa pytania. Jeśli chodzi o dworce, to nie mówiłem o nich, ponieważ są to inwestycje, które... Za ten proces odpowiedzialna jest spółka PKP SA. Wiem, że plany dotyczące dworców z wykorzystaniem funduszy unijnych są opracowywane przez PKP SA. Myślę, że możemy podzielić się z państwem tą informacją poprzez ministerstwo czy bezpośrednio poprzez PKP SA.

Jeśli chodzi o linię kolejową nr 212, to samorząd i burmistrz, o którym państwo wspominali... Przypuszczam, że chodzi o miasto Bytów. Niejednokrotnie miałem przyjemność rozmawiać z panem burmistrzem o tej linii, o samej inwestycji i o tym, co planujemy zrobić w ramach regionalnych programów operacyjnych. Jak wspominał pan senator, linia ta bodajże od miejscowości Lipusz nie jest już przedmiotem zarządzania przez Polskie Linie Kolejowe, więc nie mamy prawa do inwestowania w tę linię ani ubiegania się o środki dofinansowania. W ramach dialogu z marszałkiem województwa pomorskiego wspólnie z burmistrzem przedstawiamy to jako jeden wspólny projekt. Inwestycja dotycząca odcinka Kościerzyna – Lipusz została już zgłoszona lub zostanie zgłoszona przez PLK do marszałka pomor-

skiego jako jedna z inwestycji mogących być przedmiotem dofinansowania w ramach regionalnych programów operacyjnych. Burmistrz Bytowa prowadzi takie samo działanie w stosunku do odcinka, który jest przedmiotem zarządzania przez gminę i samorząd Bytowa.

Linia E30. Przypomnę, że biegnie ona od Bielawy Dolnej, przez Horkę na granicy z Niemcami, do Medyki na granicy z Ukrainą. Cała linia E30 nie została jeszcze zmodernizowana. Nie wiem, czy jest sens, żebym teraz opowiadał o każdym z poszczególnych odcinków tej linii, bo nie ma na to czasu. Mogę przygotować dla państwa informację na temat poszczególnych odcinków. Myślę, że tak będzie najprościej. Powiem o tym w dwóch słowach. W tym momencie są realizowane dwie duże inwestycje: inwestycja dotycząca odcinka Kraków – Rzeszów za prawie 4 miliardy zł i inwestycja przy aglomeracji górnośląskiej.

(*Senator Jan Michalski:* Jaki jest całkowity koszt linii E30?)

Powiem tylko o części dedykowanej ruchowi pasażerskiemu, są jeszcze równoległe odcinki linii towarowej. Jeśli chodzi o odcinki linii E30, to pozostały do zrealizowania następujące inwestycje: dokończenie inwestycji na odcinku Kraków – Rzeszów; koszt wynosi około 3,5 miliarda zł, inwestycja na odcinku Sosnowiec Jęzor – Kraków Główny Towarowy o wartości około 2 miliardów zł, która rozpocznie się w tym roku, oraz inwestycja dotycząca odcinka na terenie aglomeracji górnośląskiej. Chodzi o przebudowę odcinka, o którym wspominałem, przebiegającego tak naprawdę od Sosnowca Jęzora do Chorzowa Batory; jest to inwestycja warta około 1 miliarda zł. Cała inwestycja dotycząca górnośląskiego węzła kolejowego wynosi ponad 4 miliardy zł, zostanie ona zrealizowana w latach 2022–2023 r. Będzie to dość kompleksowa przebudowa. Zostanie ona podzielona na odcinki, poszczególne odcinki będą oddawane do użytku w różnym czasie. Nie da się rozkopać całej linii naraz, jest to ważna linia transportowa, więc będzie przebudowywana etapami. Jeśli chcemy utrzymać tam ruch – a chcemy – i realizować inwestycję etapami, to musi to trwać dłużej, a nie krócej.

Na dalszym odcinku, pomiędzy Katowicami a Gliwicami, obecnie realizowana jest inwestycja budżetowa za ponad 200 milionów zł. Inwestycje dotyczące dalszych odcinków finansowane są z różnych źródeł: z funduszy unijnych, budżetowych i funduszy przedakcesyjnych w ramach mechanizmów PHARE i ISPA. Z funduszy z lat 2004–2006 finansowana jest między innymi inwestycja dotycząca odcinka Opole – Wrocław, a inwestycja dotycząca odcinka Legnica – Bielawa finansowana jest z funduszy przedakcesyjnych. Proponowałbym przygotowanie pisemnej informacji, w której rozpiszę źródła finansowania poszczególnych segmentów linii E30, terminy realizacji i harmonogramy wskazujące na to, kiedy dana inwestycja została zrealizowana lub będzie realizowana.

Ostatnia kwestia, o której wspominaliśmy, to dojazd do lotniska w Pyrzowicach. Pewnie znają państwo historię tej inwestycji, więc nie chciałbym powtarzać jej po raz któryś. Inwestycja, do której wcześniej opracowywany był projekt przygotowawczy, spotkała się z dość dużym oporem społecznym i środowiskowym. W związku z tym obecnie przygotowany jest alternatywny dojazd do lot-

niska z wykorzystaniem linii nr 182, czyli linii pomiędzy Zawierciem a Tarnowskimi Górami. Obecnie linia ta jest wyłączona z ruchu.

W tym momencie przygotowywane jest już studium wykonalności tej inwestycji, zresztą wspólnie z firmą Tauron, która obok naszej linii kolejowej będzie budować linię wysokiego napięcia. My będziemy tę linię remontować i elektryfikować. Inwestycja jest przeznaczona do finansowania w ramach mechanizmu POiŚ, czyli Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Nie ma jej na liście podstawowej tylko z jednego powodu: będzie ona realizowana w ramach tak zwanego priorytetu aglomeracyjnego podlegającego procedurze konkursowej przeprowadzanej przez CUPT, czyli Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Środki są zarezerwowane, a projekt dotyczący linii nr 182 jest jednym z trzech projektów aglomeracyjnych, które przygotowujemy do uczestnictwa w tym konkursie. W tym momencie nie ma zagrożenia braku alokacji unijnej na realizację tego projektu. Studium wykonalności zostało przygotowane mniej więcej w połowie. Na koniec tego roku powinniśmy mieć określony finalny zakres tej inwestycji, powinny być też rozpoczęte procedury związane z pozyskaniem decyzji środowiskowej i ewentualnie decyzji lokalizacyjnych, jeśli będą potrzebne. Linia będzie przebudowana do parametru 120–140 km/h, możliwy czas przejazdu z lotniska w Pyrzowicach do Katowic będzie wynosił od czterdziestu do pięćdziesięciu minut.

(Głos z sali: Czas przejazdu powinien wynosić mniej niż trzydzieści minut...)

To zależy od położenia lotniska, akurat Pyrzowice są położone dość daleko od centrum miasta.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak. Czas, o którym wspominam, zależy też od liczby przystanków, które przewoźnik będzie obsługiwał po drodze. Jeśli patrzylibyśmy na odległość od lotniska do Katowic w linii prostej, to być może stwierdzilibyśmy, że trasa z wykorzystaniem linii nr 182 biegnie dookoła. Trzeba jednak pamiętać, że trasa ta będzie łączyć lotnisko nie tylko z Katowicami, ale także z Zawierciem, Będzinem, Sosnowcem, Dąbrową Górniczą. Tak że połączy ona troszkę więcej ośrodków niż gdyby było to tylko bezpośrednie połączenie z lotniska do Katowic, co znakomicie ulepszy ekonomikę tego przedsięwzięcia.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Proszę państwa, dziękuję bardzo. Musimy kończyć...

(Senator Roman Zaborowski: Panie Przewodniczący...)

Chciałbym już zakończyć posiedzenie, jest chyba godzina 14.00.

(Senator Roman Zaborowski: Chciałbym powiedzieć jedno zdanie.)

Jedno zdanie. Dobrze.

Senator Roman Zaborowski:

Nie będę już zadawał pytań, bo czas się kończy, poproszę jednak o odpowiedź na temat odcinka Lipusz – Bytów, o której mówił pan dyrektor. Jest jeszcze dużo pytań związanych z tą kwestią, proszę o szczegółową odpowiedź na piśmie.

Przewodniczący Marek Ziółkowski:

Chciałbym państwu bardzo podziękować.

Pan prezes nie zabierał głosu, ale wypowiadali się pan dyrektor i pan pełnomocnik. Muszę powiedzieć, że kwestie dotyczące transportu kolejowego zostały znacznie sprawniej przedstawione niż kwestie dotyczące transportu drogowego. Chodzi o główne problemy.

Myślę, że jest jeszcze masa szczegółowych pytań. Zachęcam panów senatorów do kontaktu z panami – już się widzieliśmy – bo jest wiele szczegółowych pytań. Zostało wyraźnie pokazane, co można zrobić. Chciałbym za to podziękować. Rozumiem, że te materiały nie są tajne, wbrew informacjom, które przekazano nam przez pomyłkę.

Zamykam posiedzenie komisji.

Traktuję to posiedzenie głównie jako wstęp do rozmów indywidualnych. W tej chwili jesteśmy ogólnie zorientowani, ale jest jeszcze wiele kwestii regionalnych, które nas wszystkich interesują.

Dziękuję panu, Panie Prezesie.

Dziękuję serdecznie wszystkim panom.

(Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Krzysztof Dyl: Dziękuję bardzo.)

W tym momencie zamykam posiedzenie komisji.

Za chwilę rozpocznie się wspólne posiedzenie dwóch połączonych komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 14 minut 03)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii