



SENAT  
RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

X kadencja

# Zapis stenograficzny

z posiedzenia  
Komisji Infrastruktury (11.)

11 marca 2020 r.

Porządek obrad:

1. Informacja Ministra Infrastruktury na temat realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.).

*(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 03)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący  
Jan Hamerski)*

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Panie i Panowie, otwieram kolejne posiedzenie Komisji Infrastruktury Senatu Rzeczypospolitej Polskiej X kadencji.

Informuję państwa senatorów i naszych gości, że posiedzenie komisji jest transmitowane w internecie.

Nasze dzisiejsze spotkanie nie jest związane z procesem legislacyjnym, niemniej jednak zapytam, czy w posiedzeniu uczestniczą przedstawiciele podmiotów prowadzących działalność lobbingsową w rozumieniu ustawy o działalności lobbingsowej w stanowieniu prawa.

Nie ma takowych.

Przechodzimy do realizacji porządku naszego posiedzenia.

Witam serdecznie państwa senatorów członków komisji. Witam również państwa senatorów, którzy członkami naszej komisji nie są, ale dzisiaj zaszczytili nas swoją obecnością. Witam gości, którzy odpowiedzieli na nasze zaproszenie i na dzisiejsze posiedzenie naszej komisji dotarli. Witam pana ministra Rafała Webera – dzień dobry, Panie Ministrze. Witam serdecznie wiceprezesa Urzędu Zamówień Publicznych, pana Mateusza Winiarza. Witam również reprezentującego Urząd Zamówień Publicznych dyrektora Departamentu Prawnego, pana Bogdana Artymowicza. Jest z nami pan Piotr Miąso – dzień dobry panu – reprezentujący zarząd dróg wojewódzkich województwa podkarpackiego. Witam pana Łukasza Omelańczuka reprezentującego Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie. Witam również

pana Ryszarda Ostaszewskiego reprezentującego Najwyższą Izbę Kontroli, Departament Infrastruktury.

Myślę, że wszystkich naszych zacnych gości, którzy się na listę obecności wpisali, przywitalem.

Szanowni Państwo, rozpoczynamy dzisiaj cykl posiedzeń związanych z problemami, jakie zasygnalizowali państwo senatorowie członkowie komisji. Chodzi o to, abyśmy się mogli z tymi sprawami zapoznać, aby przybliżone zostały tematy, które nurtują państwa senatorów.

Zaczynamy dzisiaj od informacji ministra infrastruktury na temat realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023.

Głównym sprawozdawcą jest oczywiście pan minister Weber.

Zapraszam, Panie Ministrze.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo Senatorowie! Szanowni Zaproszeni Goście!

Jest nas dzisiaj w Senacie więcej. Z racji tego, że o tej godzinie odbywają się posiedzenia także innych komisji, wystąpił mały problem przy wejściu do budynku Senatu. No, jest tylu ludzi, którzy chcą wejść i muszą przejść przez tę procedurę... Dotrą do nas dzisiaj jeszcze przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, którzy będą bardzo pomocni, jeśli chodzi o informację związaną z realizacją programu budowy dróg krajowych.

Ta wstępna wypowiedź zostanie podzielona na 3 części. Ja bardzo ogólnie, po mnie pan dyrektor Departamentu Dróg Publicznych

Jarosław Waszkiewicz przedstawi więcej szczegółów w formie prezentacji, a potem Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad – panowie dyrektorzy właśnie weszli – jeszcze bardziej szczegółowo omówi inwestycje drogowe, który były realizowane, które są realizowane i które w najbliższej przyszłości będą prowadzone na drogach krajowych. Jeżeli, Panie Przewodniczący, jest możliwość, aby w ten sposób przeprowadzić tę dyskusję, to byłibyśmy bardzo wdzięczni.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Oczywiście, Panie Ministrze. Bardzo dziękuję za te słowa wstępu. Myślę, że pan minister będzie uprzejmy wskazywać kolejnych referujących...

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Oczywiście, tak.)*

Otrzymaliśmy od państwa obszerny materiał, wszyscy członkowie komisji się z tym materiałem zapoznali. W związku z tym myślę, że to, co zechcecie państwo zreferować, powinno sprowadzać się, że tak powiem, do bardzo treściwych informacji. Państwo senatorowie, po zapoznaniu się z informacją pisemną i tą, którą państwo przedstawicie, będą mogli ewentualnie dopytać o szczegóły.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Nasza informacja będzie w miarę możliwości bardzo skondensowana, syntetyczna. Ale i nie mamy nic do ukrycia – chcemy mówić o szczegółach każdej inwestycji, która była czy jest prowadzona. Mamy przekonanie, że program budowy dróg krajowych 2014–2023, z perspektywą do 2025 r., to – nie boję się użyć tego słowa – ogromny sukces tych, którzy go realizują. Za chwilę przedstawimy konkretne dane. Tak że jesteśmy gotowi i przygotowani do szczegółowej dyskusji.

Szanowni Państwo, dla Ministerstwa Infrastruktury program budowy dróg krajowych na lata 2014–2023 jest największym w historii programem budownictwa drogowego. Nie użyłem słowa „najważniejszym”, bowiem w ostatnich

dniach powstał inny program drogowy, program dotyczący realizacji 100 obwodnic w ciągach dróg krajowych, który jest dla nas równie ważny co program budownictwa dróg szybkiego ruchu. Dlatego tak wartościować tego nie będziemy. A jeśli chodzi o skalę zaangażowania środków finansowych i jeżeli chodzi o skalę infrastruktury, która w ramach programu powstanie, to niewątpliwie jest to program o największym w historii charakterze.

W tej chwili wartość finansowa programu budowy dróg krajowych to 142 miliardy zł. W pierwszej chwili, w momencie uchwalania tego programu ta wartość wynosiła 107 miliardów zł, ale kolejnymi decyzjami Rady Ministrów – program został przyjęty uchwałą Rady Ministrów – ten limit był zwiększany. W czerwcu 2017 r. limit programu został zwiększony ze 107 do 135 miliardów zł, dzięki czemu objęliśmy finansowaniem kolejne odcinki dróg ekspresowych, m.in. via Carpatię, czyli S19, dokończenie autostrady A2, drogę ekspresową S17. Druga nowelizacja zwiększająca ten limit miała miejsce we wrześniu poprzedniego roku – wtedy ten limit podnieśliśmy do kwoty 142,5 miliarda zł. Objęliśmy wówczas tym limitem drogę ekspresową S12 od granicy z Ukrainą do Piask pod Lublinem, a także dokończenie dróg ekspresowych na Dolnym Śląsku, drogi ekspresowej S8 i drogi ekspresowej S5. Tak że stan obecny limitu programu budowy dróg krajowych to 142,5 miliarda zł – w takich uwarunkowaniach finansowych ten program jest realizowany.

Może pokrótce przedstawię dane związane z inwestycjami, które już zostały wykonane i które – głównie jako drogi szybkiego ruchu – służą kierowcom przemierzającym Polskę. Na dzień dzisiejszy zakończono realizację 85 zadań o wartości ponad 41 miliardów zł i łącznej długości 1 tysiąca 177 km. W trakcie realizacji znajduje się 89 zadań o wartości ponad 48 miliardów zł i długości 1 tysiąca 126 km. W realizacji to znaczy w projektowaniu lub w budowaniu, jako realizację rozumiemy podpisanie umowy na co najmniej zaprojektowanie danego odcinka drogi i oczywiście wykonywanie inwestycji budowlanej, tej pracy ziemnej. Tak że ponad 1 tysiąc 126 km dróg, głównie szybkiego ruchu, jest w tej chwili w fazie realizacyjnej. W postępowaniu przetargowym na chwilę obecną znajduje się 19 zadań o wartości ponad 13 miliardów zł i długości ponad 217 km. W trakcie przygotowania są

zadania o wartości blisko 40 miliardów zł. One są w trakcie przygotowania, czyli trwają prace nad stworzeniem studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego bądź studium korytarzowego, bądź koncepcji programowej. Czyli zadania o takiej wartości są w trakcie przygotowywania.

Podając te dane, chcę pokazać, że jesteśmy w trakcie, można powiedzieć, permanentnego procesu realizacyjnego bądź zbliżającego się do fazy realizacji. Jedne zadania się kończą, inne zadania trwają, a jeszcze inne są przygotowywane, tak żeby w przyszłym roku czy w 2022, 2023 móc je realizować i aby każdego roku sieć dróg szybkiego ruchu była w Polsce poszerzana.

W chwili obecnej, jeżeli chodzi o sieć dróg szybkiego ruchu, mamy ponad 4 tysiące 100 km takich dróg, czyli autostrad i dróg ekspresowych. W porównaniu do innych krajów europejskich daje nam to piąte miejsce pod względem długości sieci. Planujemy cały program autostradowy zakończyć w roku 2025. W fazie realizacji są odcinki autostrady A1 znajdujące się w województwach śląskim i łódzkim, ostatni zostanie domknięty pod koniec roku 2022 i wtedy będziemy mogli powiedzieć, że autostrada A1 przechodzi przez Polskę od Gdańska po Górny Śląsk.

Jeżeli chodzi o autostradę A2, to jesteśmy w trakcie podpisywania umów na odcinki między Mińskiem Mazowieckim a Siedlcami. Umowa na realizację jednego z takich odcinków została podpisana w poprzednim tygodniu, a w ciągu najbliższych dwóch, trzech zostaną podpisane na 2 kolejne odcinki wykonawcze... W trakcie przygotowywania jest odcinek między Siedlcami a Białą Podlaską, a od Białej Podlaskiej do samej granicy jest bodajże 30 km i trwają prace nad tym, aby przygotować dokumentację do późniejszej realizacji tam.

Tak wygląda program autostradowy. W tej chwili mamy już zbudowane ponad 82% sieci dróg autostradowych, a te 18% chcemy zrealizować, tak jak powiedziałem, do roku 2025.

Jeśli chodzi o program dróg ekspresowych, to zaangażowanie procentowe wynosi tutaj ok. 42% i głównie na nim koncentrujemy teraz swój główny wysiłek finansowy. No, jest potrzeba budowy wyznaczonych już wcześniej szlaków dróg ekspresowych. Tak jak mówiłem w swoim wstępnym zdaniu, pewne odcinki są już w fazie realizacyjnej, np. droga ekspresowa S19 między Lublinem a Sokołowem Małopolskim w województwie podkarpackim. Tam jest 12 odcinków

realizacyjnych, z czego 9, a w zasadzie 11 jest w fazie budowlanej, tylko 1 odcinek czeka na wydanie decyzji ZRID. Nawet okres zimowy nie przeszkadza firmom w prowadzeniu prac ziemnych. Mamy pozytywne sygnały, jeśli chodzi o realizację tych zadań. Cały program dróg ekspresowych chcemy zakończyć w roku 2030.

Łącznie będzie to blisko 6 tysięcy km dróg szybkiego ruchu, czyli autostrad i dróg ekspresowych. Tak widzimy nasze działania w ciągu najbliższych 10 lat pracy Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, jeżeli chodzi o realizację zadań na drogach krajowych, ze szczególnym uwzględnieniem autostrad i dróg ekspresowych.

Jeśli chodzi o statystyki, to powiem o tej z roku 2019, aktualnej. Oddaliśmy do użytkowania 460 km nowych dróg. W roku poprzednim wystąpiły problemy związane z nierzetelnymi wykonawcami i z tymi nierzetelnymi wykonawcami rozwiązaliśmy umowy, nie widząc szans na to, aby te podmioty dokończyły swoje inwestycje. Podjęliśmy trudne, ale – z perspektywy blisko roku – bardzo dobre i potrzebne decyzje. Większość umów na dokończenie tych zadań została zawarta i te zadania są kontynuowane. Jedno z tych zadań zostało już nawet zakończone, w sensie udostępnienia ruchu – autostrada A1 na wysokości Częstochowy. W tej w chwili ostatnie zadania są przygotowywane, trwa analiza ofert składanych przez podmioty, które starają się o dokończenie tych inwestycji, i niezwłocznie będą zapadać decyzje o tym, aby je kontynuować. Ja w poprzednim tygodniu podpisałem aneksy do programów inwestycyjnych na dokończenie odcinków drogi ekspresowej S5 w województwie kujawsko-pomorskim. Tak że dzięki sprawności Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a także bardzo szybkim podejmowaniu decyzji przez Ministerstwo Infrastruktury ten proces jest kontynuowany.

Z mojej strony, Szanowni Państwo, to tyle. Teraz, jeżeli mogę oddać głos panu dyrektorowi Jarosławowi Waszkiewiczowi, który przedstawi prezentację i opowie o szczegółach realizowanego przez nas programu... Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.  
Prosimy bardzo, Panie Dyrektorze.

DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH W MINISTERSTWIE  
INFRASTRUKTURY  
**JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Program budowy dróg krajowych skierowany został do realizacji w okresie bardzo trudnym, w okresie wyborczym w 2016 r, w roku 2015 tak naprawdę. On zawierał zadania inwestycyjne o łącznej wartości ponad 200 miliardów zł, a przeznaczał na cel środki w wysokości 107 miliardów zł. To niebilansowanie program doprowadziło do bardzo daleko idących konsekwencji w zakresie realizacyjnym – realizowane były te zadania, które były przygotowane do realizacji i mogły szybko wejść na ścieżkę realizacyjną, ale nie było pewności, które z tych zadań zostaną zrealizowane w ramach limitu finansowego i które nie znajdują się w tym limicie i nie będą realizowane. Była to swego rodzaju pusta obietnica. Taka sytuacja nie mogła trwać wiecznie i w lipcu 2017 r. program został zaktualizowany: przedstawiono zadania, które mieszczą się w limicie finansowym; przedstawiono zadania, które weszły na listę rezerwową, czyli takie, które mogą być kierowane do realizacji np. w ramach powstawania oszczędności; podniesiono limit finansowania z 107 miliardów zł – od początku było wiadomo, że nie są wystarczające do realizacji programu – do 135 miliardów zł.

Kolejny etap aktualizacji i nowelizacji programu miał miejsce we wrześniu 2019 r. Wtedy do programu zostały włączone kolejne zadania inwestycyjne i znów podniesiono limit finansowy środków. Limit ten jest na poziomie bardzo dużym, wynosi 142 miliardy zł. To jest potężny, największy program inwestycyjny realizowany w tej części Europy – myślę, że w całej Unii Europejskiej – jeśli chodzi o kategorię dróg krajowych.

Na co przeznaczamy te 142 miliardy zł na program dróg krajowych?

Autostrady: 254 km, głównie A1 i A2; 70 km autostrady A18, tj. uzupełnienie drugiej jezdni na odcinku do granicy z Niemcami.

Drugi ekspresowe: 2 tysiące 895 km. Głównie koncentrujemy się na sieci TEN-T, a spoza tej sieci chodzi tu o drogi S14 i S52.

Oprócz autostrad i dróg ekspresowych w programie znajdują się przebudowy na drogach krajowych. Na liście inwestycyjnej jest

kilka odcinków wskazanych z nazwy, łącznie to jest 365 km. Ponadto w ramach limitu finansowego mogą być kierowane do realizacji zadania polegające na poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego – do 300 milionów zł rocznie. Takie założenie leżało u podstaw tego programu.

Tworząc program budowy dróg krajowych po raz kolejny, to jest trzeci programowy dokument dotyczący dróg krajowych... Cały czas jesteśmy na etapie budowania sieci, ale po raz pierwszy możemy mówić o kompletowaniu pełnego przebiegu dróg ekspresowych i autostrad. Widzą to państwo na tej mapce. Kolorem zielonym zaznaczono drogi, które na chwilę obecną są w eksploatacji, czerwonym te, które są w budowie, niebieskim te, które są w przetargu, a szarym te, które są na etapie przygotowania. Wiele z tych dróg jeszcze nie jest w pełnym przebiegu, wiele z nich zostało wprowadzone w ramach nowego limitu finansowego na obszarze ściany wschodniej. Nie należy tu zapomnieć o projekcie via Carpatia, czyli drogi S19 na ścianie wschodniej wraz z jej odnogami, czyli drogą S17 i S12 do granicy ukraińskiej, oraz powiązaniu z drogą S7, korytarz S19, zapewniającą ruch do polskich portów morskich.

Program budowy dróg krajowych to nie tylko autostrady i drogi ekspresowe – to również obwodnice. W programie budowy dróg krajowych są 43 obwodnice, z czego 10 to obwodnice na drogach klasy A i S. Pozostałe 33 pozycje to inwestycje na drogach krajowych poza siecią TEN-T, rozproszone po całej Polsce. Priorytet obwodnicowy silnie jest zaznaczony w programie budowy dróg od samego początku, a obecnie uzyskuje jeszcze większe znaczenie – w związku z planowanym programem budowy 100 obwodnic.

Jak obecnie wygląda realizacja? Pan minister już mówił, gdzie aktualnie jesteśmy w procesie realizacji programu. Na tym slajdzie państwo widzą, ile odcinków zostało zrealizowanych, ile jest w trakcie realizacji, ile w przetargu i ile w przygotowaniu, jeśli chodzi o długość tych odcinków i wartość inwestycji.

Podsumowanie etapu realizacyjnego, na którym jesteśmy. Do tego podsumowania wykorzystujemy aktualną mapkę autostrad i dróg ekspresowych. To jest podstawa, kręgosłup, jesteśmy cały czas na etapie jego budowy. Jak państwo widzą, na tej mapce zostały uwzględnione najnowsze zmiany w sieci autostrad i dróg ekspresowych, czyli autostrada A50 w przebiegu

tw. dużej obwodnicy warszawskiej, droga S50 i droga S10, te najnowsze jej fragmenty dodane do rozporządzenia w ostatnim czasie.

Z danych statystycznych wynika, że prawie 65% zadań w ramach programu znajduje się na etapie realizacji bądź zostało zakończone. W ramach limitu 142 miliardów wydaliśmy już 61% tych środków. Z docelowej sieci autostrad i dróg ekspresowych, która, zgodnie z tą mapką, będzie wynosić 7 tysięcy 980 km, zbudowane i oddane do użytkowania zostało 4 tysiące 165 km, w tym 1 tysiąc 695 km autostrad. Czyli zakończono aż 80% sieci autostrad. Zakończono ponadto 30% sieci dróg ekspresowych.

Przed nami krytyczny moment w realizacji programu, w budowie sieci, czyli zakończenie obecnej perspektywy finansowej Unii Europejskiej i przejście w nową perspektywę. Czekamy na pracę dotyczącą zapewnienia finansowania na okres przejściowy pomiędzy perspektywami i przygotowanie nowego programu na nową perspektywę, do czego w chwili obecnej bardzo intensywnie się przygotowujemy. Mamy nadzieję, że nowy program, obejmujący nową perspektywę finansową na lata 2021–2028, prawdopodobnie do roku 2030, zgodnie z zasadą n+2, zostanie przygotowany i w tym roku zaprezentowany publicznie, również tutaj w Sejmie i w Senacie. Bardzo dziękuję.

*(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: Jesteśmy, Panie Przewodniczący, do dyspozycji państwa senatorów. Ustaliśmy, że jeśli będą padały pytania związane z poszczególnymi inwestycjami... Dyrekcja generalna jest gotowa do udzielania odpowiedzi, oczywiście wraz z nami. Dziękuję bardzo.)*

#### PRZEWODNICZĄCY

**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.

Tak jak na początku ustaliliśmy, po tym wstępie... Państwo senatorowie na pewno mają pytania do naszych gości.

Pozwólcie, że powitam tych, którzy do nas w międzyczasie dotarli. Witam serdecznie dyrektora generalnego w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, pana Tomasza Żuchowskiego. Witam również przedstawicieli samorządów wojewódzkich. Urząd marszałkowski województwa lubuskiego reprezentują pan

Sławomir Kotylak i pan Sławomir Ratajczak. Witamy serdecznie.

Przechodzimy do pytań ze strony państwa... Rany boskie, przepraszam najmocniej panią poseł do Parlamentu Europejskiego, panią Moździanowską, nie przywitałem...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Witam tym bardziej serdecznie, Pani Poseł.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Tak, uśmiechamy się przed kolejną perspektywą do pani poseł...

*(Wesołość na sali)*

#### SENATOR

**ARTUR DUNIN**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Wysoka Komisjo! Panie Ministrze!

Z państwa wypowiedzi wynika, że sami wybudowaliście te autostrady od samego początku do końca i tak będziecie je budować... To miłe, że tak wierzycie w siebie. Ale do meritum, nie chcę tutaj wchodzić w zaczepki polityczne, które państwo zaprezentowaliście.

Merytorycznie... I chciałbym prosić o odpowiedzi na piśmie. Oprócz tego bardzo byśmy prosili w imieniu pana przewodniczącego i całej komisji o przekazanie tych materiałów, które państwo prezentowaliście.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Bardzo serdecznie dziękujemy.

Ja chciałbym zapytać o drogę S14. Napisałiście tu państwo, że w trakcie realizacji, że 25% zaawansowania rzeczowego, finansowego – 34,29%... Odcinek Lublinek – Teofilów, prace realizacyjne i projektowe trwają. Ja chciałbym dokładniej dowiedzieć się, na jakim etapie są wszystkie sprawy związane z S14, jaki jest dokładny harmonogram. Tu podano daty zakończenia: pierwszy odcinek – grudzień 2021; drugi – kwiecień 2023. Troszeczkę za mało tych informacji. Proszę mi powiedzieć, czy będziecie realizować zjazdy, które zlikwidowaliście, czy zostanieie przy tych tak naprawdę kilku... No, za mało jest tych zjazdów i wjazdów na S14. Bardzo dużo zlikwidowaliście... To jest pierwsza rzecz.

Chciałbym też zapytać o sprawę, którą radni województwa łódzkiego zgłaszali do obecnego pana marszałka. Chodzi o wyprostowanie, wydłużenie drogi ekspresowej S8 pod Tomaszów

Mazowiecki. Czy państwo bierzecie to pod uwagę i czy będziecie ewentualnie realizować?

I pytanie o kwestie troszeczkę historyczne. Chciałbym się dowiedzieć... Te opóźnienia, które są, wynikają z jednego – zerwaliście, porozwialiście umowy z wykonawcami. Chciałbym dostać takie sprawozdanie, ile umów od początku waszych rządów zostało zerwanych, jakich pieniędzy dotyczyły, a jeżeli są już nowi wykonawcy, to za jakie pieniądze dzisiaj wykonują te prace.

Pan minister wspomniał o obwodnicach. Myślę, że to jest dobry moment, żebyście państwo przedstawili program tych 100 obwodnic, który chcecie realizować – terminy wykonania, lokalizacje, w których będzie te 100 obwodnic budowane. To tyle ode mnie na początek.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Senatorze. I mam do pana senatora taką małą uwagę. Myślę, że co do spraw związanych z koncepcją prac, przedłużaniem niektórych odcinków dróg itp., pan minister odpowie od razu, a jeśli chodzi o sam zakres prac, to myślę... Pan wiceprzewodniczący był uprzejmy wspomnieć, że chciałby odpowiedź na piśmie. Myślę, że do tego można w tej chwili odnieść się w sposób ogólny, a szczegółowo właśnie na piśmie. Bo może nie wszyscy akurat jesteśmy zainteresowani...

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

I jeszcze jedna rzecz. O tym, że nie budujecie na S14 zjazdów... Pytanie odnośnie do A1. Odcinek Tuszyn – Bełchatów bez węzła w Tuszynie, odcinek węzeł Bełchatów, bez węzła, do Kamieńska, dalej od Kamieńska bez węzła... Gdybyście państwo mogli powiedzieć, co z tymi węzłami... Na drodze A1 one są szczególnie potrzebne.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Panie Ministrze.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Szanowni Państwo, zacznę od ostatniego zagadnienia poruszonego przez pana senatora. To są nazwy poszczególnych odcinków realizacyjnych. Jeśli w nazwie brakuje słowa „węzeł”, to znaczy, że węzeł jest realizowany w ramach poprzedniego odcinka.

(*Senator Artur Dunin: Rozumiem.*)

Tak że to jest kwestia tylko związana z nazewnictwem poszczególnych odcinków i ich podziałem na realizacyjne. Tak że to taka sprawa porządkowa.

Oczywiście prezentację zostawimy państwu, nie ma najmniejszego problemu. Bardziej szczegółowy materiał, z bardziej precyzyjnymi informacjami, został państwu przesłany zgodnie z poleceniem pana przewodniczącego kilka dni temu. Tak że nie ma żadnego problemu, żebyśmy się z państwem podzielili także tą prezentacją.

Program 100 obwodnic. Treść tego punktu dzisiejszego posiedzenia nie przewiduje rozmowy na temat programu budowy 100 obwodnic, tak że jesteśmy przygotowani do rozmowy o programie budowy dróg krajowych na lata 2014–2023. Ale mogę powiedzieć tyle, że obwodnice, które będą realizowane w ramach tego programu, zostały wskazane miesiąc temu. W tej chwili trwają konsultacje tego programu, konsultacje społeczne. Do 20 marca czekamy na sygnały środowisk samorządowych, środowisk społecznych. Do tego programu powstanie lista rezerwowa, lista tych zadań, które w przypadku pojawienia się oszczędności w ciągu najbliższych lat, będą wchodziły... Tak że lista 100 obwodnic, które zostaną zrealizowane w ramach tego programu, jest opublikowana, jest znana. Bardzo precyzyjne informacje są podane na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury, nawet z szacowanymi terminami ogłoszenia przetargów realizacyjnych – albo w ramach systemu „Buduj”, albo „Projektuj i buduj”, w zależności od tego, jaki system realizacyjny zostanie do takich zadań dobrany. Zachęcamy do zapoznania się z tymi informacjami. Jeszcze raz powtórzę: są one dostępne na stronach Ministerstwa Infrastruktury.



I kwestia realizacji drogi ekspresowej S14, zachodniej obwodnicy Łodzi czy aglomeracji łódzkiej. Miejsce miały 2 podejścia przetargowe do realizacji tej drogi. Pierwszy przetarg się nie udał z racji tego, że najkorzystniejsza oferta o kilkaset milionów przekraczała budżet, jakim dysponowała Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. I nie obciążymy budżetu, Panie Senatorze, tu budżet w ogóle nie był zapisany... Tak jak powiedział pan dyrektor Jarosław Waszkiewicz, w wrześniu roku 2015, nowelizując ten program, wrzuciliście wszystkie drogi ekspresowe, autostrady niedokończone i wszystkie drogi ekspresowe, które zostały zdiagnozowane jako potrzebne do zbudowania w Polsce... Nie przypisaliście żadnemu zadaniu środków finansowych, nie określiliście, które zadanie będzie realizowane w pierwszej kolejności i które będzie realizowane w kolejnym etapie. Uporządkowanie tej listy nastąpiło dopiero w roku 2017 – określono listę podstawową, w której droga ekspresowa S14 się znalazła, i określono listę rezerwową. Nad tymi odcinkami dróg trwają prace przygotowawcze i te inwestycje będą realizowane wówczas, kiedy program budowy dróg krajowych zostanie wsparty dodatkowymi środkami finansowymi, czyli kiedy limit finansowy zostanie zwiększony. Sytuacja w roku 2018 i 2019, jeśli chodzi o rozstrzygnięcie przetargów, była inna niż w roku 2014, 2015 i 2016. Wykonawcy szacowali swoje oferty czasami tylko o 10, a czasami aż o 40% wyżej niż wynosił planowany budżet inwestora, dlatego w niektórych przypadkach podejmowaliśmy decyzję o ponownym ogłoszeniu przetargu i optymalizacji danego odcinka drogi. Skupialiśmy się na tym, żeby go wykonać, na tym, żeby go zrealizować. Taki cel sobie wtedy stawialiśmy i taki stawiamy dzisiaj.

Jeżeli chodzi o szczegóły finansowe co do przekroczeń tych budżetów, które wówczas były w dyspozycji generalnej dyrekcji, to może panowie dyrektorzy do tego się odniosą i utwierdzą pana senatora w przekonaniu, że wówczas to było niezbędne, konieczne do tego, żeby w ogóle zachodnią obwodnicę aglomeracji łódzkiej realizować.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze. Pan dyrektor Kwieciński... Jeżeli panowie macie możliwość przekazania precyzyjniejszych informacji, jeżeli chodzi o rozstrzygnięcia przetargowe dotyczące drogi ekspresowej S14, to bardzo proszę.

**PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI  
GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
TOMASZ ŻUCHOWSKI**

Wysoka Komisjo, jeśli można... Tomasz Żuchowski, generalna dyrekcja.

Dwie kwestie. Jeśli chodzi o S14 i te 2 odcinki, które dzisiaj są w fazie realizacji, jak również projektowania, z uwagi na zamienny ZRID, to przyglądamy się wszystkim relacjom, które powinny mieć miejsce, aby drogi otaczające aglomerację łódzką były skomunikowane, a węzły zapewniały ich właściwy poziom relacyjny. Ten temat jest analizowany i na pewno nie oddamy drogi, która nie będzie miała zapewnionych odpowiednich relacji. Tak jak powiedział pan minister Weber, rzeczywiście był problem na etapie ogłaszania przetargu, rozwiązań, jakie zostały tam zaproponowane. Jak wiemy, mamy pewien reżim finansowy i musimy szukać rozwiązań doraźnych, oczywiście nie przekraczając tego, jeżeli mówimy o pewnych rozwiązaniach, które być może będziemy w stanie wdrożyć na późniejszych etapach...

Co do pytań dotyczących przekroczeń, rozwiązań kontraktowych, to, generalnie rzecz ujmując, rynek finansowy, inwestycyjny czy gospodarczy nie ma legitymacji partyjnej. Daleko nam do tego, żeby... Należy go ujmować w kontekście szerszym. Czasami tak wychodzi, że rozwiązaniem salomonowym jest rozstanie się, zwłaszcza w sytuacjach, kiedy jedna ze stron nie daje ręką zrealizowania tematu. Myślę, że podpisanie umowy w latach 2015–2016 na 40% czy nawet mniej wartości szacunkowej wstępnych szacunków... że była pewnego rodzaju świadomość, że to była rażąco niska cena i za te pieniądze się kontraktu nie zrealizuje. Myślę, że każdy z nas ma tego świadomość. W kilku przypadkach taka sytuacja miała miejsce. Tak że nie było to rozwiązanie, które zostało zastosowane po macoszemu ani też takie, które było ukartowane – to wynikało z potrzeby pójścia do przodu. Pamiętamy historię z 2018 r., kiedy branża wskazywała, że będą problemy, jeśli pewne rzeczy nie zostaną unormowane, uporządkowane. Jak się okazuje, tak wygląda biznes, z pewnymi niuansami rynkowymi. Wspólnie z branżą udało się, jak sądzę, te tematy rozwiązać. Oczywiście możemy wskazać pisemnie konkretne kwoty, jeśli chodzi o rozwiązywane umowy, jak to wyglądało

w szacunkach i jak to wyglądało kilka lat później. Myślę, że udało się sytuację na rynku opanować. Dzisiaj dla mnie istotne jest, na co wskazują także przedstawiciele branży, że ten kryzys, który mógł mieć miejsce, jeśli byśmy te nierentowne kontrakty... Zaznaczę, że było to w okresie posuchy, kiedy każda z firm chciała zdobyć kontrakt, nie bacząc na to, jak go rozliczy i wykona. Tak że udało nam się tę sytuację wspólnie opanować. Tak to na dzisiaj wygląda. Ja nie mówię tego tylko z własnych obserwacji, ale i z perspektywy biznesmenów, przedsiębiorców, którzy ten rynek obserwują i którzy w tym rynku uczestniczą. Myślę, że to powinno być dla nas nauką na przyszłość. Jako przykład podam ostatnie z postępowań przetargowych. Jeden z przetargów, rozrzut cen następujący: nasze szacunki – 1 miliard 700 milionów; najniższa oferta, z kontynentu azjatyckiego – 1 miliard 200; najwyższa – ponad 3 miliardy. Konia z rządem temu, kto mi poda, kto jak szacował cenę. Zdrowy rozsądek podpowiada, żeby patrzeć obiektywnie i podejmować racjonalne decyzje, tak żeby bez względu na to, kto będzie rządził za 3 lata, z punktu widzenia generalnej dyirekcji – trzon pracowników generalnej dyirekcji jest taki, jaki był 5, 7, 10 lat temu – nie było problemów gospodarczych i wykonawczych. Bardzo dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.  
Senator Dobkowski...  
(*Senator Artur Dunin: Jeszcze droga S8...*)

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Jeżeli dobrze kojarzę przedstawioną przez pana senatora sprawę, to nie chodzi o drogę ekspresową S8, ponieważ to jest droga ekspresowa zrealizowana w całości, między Wrocławiem a Warszawą. Wyprostowaną zrealizowaną drogę jest bardzo trudno. Prawdopodobnie chodzi o wydłużenie drogi ekspresowej S74 od Sulejowa w kierunku północnym. My w tej chwili koncentrujemy się na realizacji tego programu, który jest przyjęty przez Radę Ministrów, na

realizacji tych dróg, które zostały określone w rozporządzeniu jako drogi szybkiego ruchu. Nad kolejnymi zadaniami, nad wyznaczeniem kolejnych szlaków będziemy się zastanawiać przy okazji nowelizacji tegoż rozporządzenia. Na tę chwilę w tej sprawie tyle mogę powiedzieć.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Proszę.

**SENATOR  
WIESŁAW DOBKOWSKI**

Dziękuję bardzo.

Panie Ministrze, ja mam pytanie odnośnie do autostrady A1. Jak rozumiem, do roku 2022 będzie całkowicie zrealizowana. Ale czy poszczególne odcinki... Ja często jeżdżę – nawet dzisiaj tak jechałem – z Bełchatowa w kierunku Warszawy. Pod Piotrkowem są bardzo duże korki, szczególnie od strony Łodzi, bardzo dużo tirów stoi. Tam jest wielki plac budowy, tam jest budowany duży węzeł, stary wiadukt jest rozbierany i nowe są budowane. Mam pytanie, kiedy będzie przejezdna droga z Bełchatowa na Piotrków. Sądzę, że to może będzie wcześniej niż w 2022 r. Bo teraz jest bardzo utrudniony przejazd od Łodzi w kierunku na Górny Śląsk.

I druga sprawa. Czy są plany, zamierzenia... Droga S8 pod Łodzią zakręca w kierunku na Piotrków i dopiero od Piotrkowa idzie do Warszawy. To jest tzw. gierkówka. Gdyby zrobić nową drogę, spod Łodzi, spod Rzgowa w kierunku Tomaszowa – to nie jest dużo kilometrów – to znacznie ułatwiłoby przejazd, byłoby bliżej w stronę Warszawy. Jak mówił pan senator Dunin – ja to potwierdzam – taka droga jest bardzo potrzebna. Czy są takie plany? Ja rozumiem, że teraz nie ma takiego planu, ale czy będą w przyszłości? Ta droga jest naprawdę niezwykle potrzebna. Droga S8 miała iść kiedyś przez Wieluń i przez Bełchatów, ale ostatecznie jest zbudowana tutaj pod Łodzią, koło Pawlikowic, pod Rzgowem, a potem się łączy z autostradą A2 na węźle w Strykowie. Ale właśnie brakuje tego odcinka, tego połączenia gierkówki z trasą S8, na wprost. Dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Proszę bardzo, Panie Ministrze.

SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
**RAFAŁ WEBER**

Panie Senatorze, poproszę generalną dyrekcję o wypowiedź, jeżeli chodzi o odpowiedzi na te pytania związane z poszczególnymi odcinkami, które są teraz realizowane na trasie A1, ze szczególnym uwzględnieniem tego przy Piotrkowie Trybunalskim.

Nie mogę nic więcej powiedzieć na temat tej nowej drogi ekspresowej, czy to będzie S8... Teraz zobaczyłem, że teoretycznie byłyby możliwość wydłużenia S8 czy S74, bo o tych postulatach słyszałem... Takie decyzje będą zapadać w przeszłości. My oczywiście te postulaty będziemy analizować, natomiast teraz jednoznacznie nie możemy przesądzić o tym, jakie decyzje będą w przeszłości podejmowane.

PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI  
GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
**TOMASZ ŻUCHOWSKI**

Jeżeli można, w uzupełnieniu... Jeśli chodzi o S8, to wszyscy, którzy tam jeżdżą, wiedzą, że trochę nadkładamy tej drogi dzisiaj. Chodzi o to, żebyśmy nie nadkładali, tylko mogli sobie skrócić tę drogę. Ale, tak jak pan minister powiedział, tutaj trzeba by dokonać korekty decyzji, które zapadły wcześniej.

Jeśli chodzi o A1, to oczywiście dostrzegamy ten mankament, o którym pan senator powiedział. Wiemy, jak ta sytuacja wygląda, wiemy, że jest trudna, wiemy, że stara gierkówka jest rozjechana na wskroś. Jest tam niebezpiecznie, są tam ograniczenia do 60 km/h, ale, jak wiemy, wszyscy pędzą 100, 120 i więcej. Jeździmy przez plac budowy, mamy tam 5 odcinków w ciągu od Piotrkowa aż do początku Częstochowy, 4 realizowane na terenie województwa łódzkiego i 1 na terenie województwa śląskiego. Wspomnę tylko, że są tam 2 pasy w każdą stronę, 3-jezdniowe. Na dzień dzisiejszy wszystkie roboty idą zgodnie

z harmonogramem i sukcesywnie te docinki będziemy oddawali, pierwsze w 2021 r., ostatnie w 2022 r., tak żeby to spać. Zobaczymy, jak sytuacja związana z wirusem się potoczy, czy będzie to miało bezpośredni wpływ na postęp prac. Z uwagi na międzynarodowe kadry, które są na naszych budowach, trzeba to brać pod uwagę.

Rozmawialiśmy na ten temat ostatnio na posiedzeniu zespołu parlamentarnego do spraw Śląska. Z premierem Morawieckim... Ja wówczas wskazałem, że na początku tego roku usiedliśmy z wykonawcami do rozmów i pierwotnie był taki pomysł, aby postarać się przyspieszyć te prace – on nadal jest aktualny, jeżeli będzie to realne, nie będzie żadnych przeszkód – tak żeby jedną jezdnię oddać wcześniej. Czy to będzie końcówka tego roku, czy połowa przyszłego, trudno mi powiedzieć. Jak mówię, dostrzegamy ten aspekt bezpieczeństwa i będziemy się fokusowali na tym, żeby spać te wszystkie odcinki. Zaznaczam, że jest trudno z uwagi na różne kontrakty, różne firmy i ich podejście, jak i czas podpisania umów. Jak pamiętamy, ostatnia umowa podpisana była dużo później niż pierwsze. Generalnie zależy nam na tym, żeby oddać 1 jezdnię nową w jednym kierunku, jak będą 3 pasy i pas awaryjny. Wówczas na tej nowej jezdni wyznaczymy podjezdnie w każdą stronę, żeby było bezpiecznie. Ale, jak mówię, kluczowe jest dokończenie tych obiektów poprzecznych komunikujących poszczególne miejscowości ościenne, których mieszkańcy ten ruch odbywają w poprzek istniejącej starej gierkówki. Tak że mamy ten problem na tapecie, dla nas kluczowe jest, żeby uporać się z tym w miarę szybko, tak aby bezpieczeństwo mieszkańców ościennych miejscowości, jak również jeżdżących A1 w jedną i w drugą stronę było zapewnione. Bardzo dziękuję.

PRZEWODNICZĄCY  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję.  
Proszę, Panie Senatorze.

SENATOR  
**RYSZARD ŚWILSKI**

Spotykamy się w ramach Komisji Infrastruktury, rozmawiamy dzisiaj o infrastrukturze drogowej, ale zapewne przyjdzie taki moment,

w którym będziemy rozmawiali również o dostępności infrastruktury kolejowej, kwestiach portów. Nigdy nie byłem przeciwnikiem żadnej inwestycji w infrastrukturę drogową – nigdy – ale jednej decyzji chyba nie do końca nie zrozumiałem. No, może dzisiaj będzie okazja, żebyście panowie to wyjaśnili albo wyprowadzili mnie z błędu. Nie jest tajemnicą, że jedną z największych bolączek infrastrukturalnych jest dostęp infrastruktury drogowej do portów, czy do portu w Gdyni, czy w Gdańsku. Gdańsk tę sprawę ma mniej więcej uregulowaną, zdecydowanie problem jest w Gdyni. Nie rozumiałem nigdy i chyba nie zrozumiałem państwa decyzji o budowie via Carpatia. Państwem, które najbardziej cieszy się z tej decyzji, jest Litwa, cieszy się z niej rosnący w siłę port w Kłajpedzie. Jestem przekonany, że prędzej czy później na decyzja odbije się szczególnie na kondycji portu w Gdyni, zapewne też portu w Gdańsku. Mielicie państwo w planach budowę drogi, którą nazwaliście: via Maris. 4 lata temu była pierwsza informacja na ten temat. Chciałbym się dowiedzieć, co się z tym projektem dzieje.

Samorząd i wojewódzki, i miasta Gdyni występował do państwa w kwestii zmiany trasy dowożenia i wywożenia towarów z portu w Gdyni – nie drogą, jak do tej pory, powiatową... Chcę państwu powiedzieć, że w skali kraju mamy jedyną drogę o charakterze powiatowym, która łączy się z granicą państwa – to tzw. droga czerwona doprowadzająca do portu w Gdyni. Co państwo zamierzacie zrobić w tej sprawie? Mam tu na myśli również kwestię wyprowadzania towarów z Gdyni z wykorzystaniem infrastruktury drogowej.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Bardzo dziękuję za tę wypowiedź, bo ona pokazuje, jak różne podejście mamy do inwestycji drogowych, które w tej chwili są w Polsce prowadzone na wschód od Wisły, jak do tego tematu podchodzi obecny rząd i jakie jest podejście polityków – dziękuję za ten głos – którzy potwierdzają, że im nie zależało na budowie via Carpatii. To jest ta dobitna, bardzo wyraźna różnica, którą będziemy podkreślać. My środki finansowe na via Carpatię wyasygnowaliśmy i tę inwestycję

realizujemy, a z drugiej strony słyszymy, że ta droga jest drogą niepotrzebną, nie ma sensu i w ogóle nie wiadomo, po co jest budowana. Szanowni Państwo, w pierwszej kolejności via Carpatia skomunikuje właśnie porty polskiego wybrzeża, port w Gdańsku i port w Gdyni, w pierwszej kolejności zostanie zbudowana od strony południowej. Tak jak powiedziałem, odcinek między Lublinem a Sokołowem Małopolskim jest w trakcie realizacji, odcinek między Sokołowem Małopolskim a Rzeszowem jest już zbudowany, a odcinek między Rzeszowem a Barwinkiem, czyli granicą ze Słowacją... Jeden z nich jest w trakcie postępowania przetargowego. Kolejne przetargi będą ogłaszane jeszcze w tym roku. Tak że w pierwszej kolejności via Carpatia będzie komunikowała południe z północą naszego kraju albo drogą autostradową A2, która będzie łączyła się z via Carpatią pod Białą Podlaską, albo drogą ekspresową S8 i z drogi S8 do S7. W pierwszej kolejności via Carpatia będzie do portów polskich komunikowała... I to jest chyba dobra informacja dla tych wszystkich, którym zależy na rozwoju portów w Gdyni i Gdańsku. Od samego początku minister Andrzej Adamczyk uzasadniał w ten sposób, m.in. w ten sposób, ideę budowy via Carpatii, zasadność jej budowy – ta droga nie tylko pozwoli na rozwój transportu na Podkarpaciu, Lubelszczyźnie, w województwie podlaskim, ale i przyczyni się do dużo lepszego skomunikowania portów w Gdyni i w Gdańsku z drogami szybkiego ruchu.

Jeżeli chodzi o via Maris, to poproszę o rozwinięcie tego tematu pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza, który przed moim przyjściem do Ministerstwa Infrastruktury brał udział w sprawach związanych z tą drogą. Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!  
Droga via Maris jest naturalną konsekwencją tzw. trasy czerwonej, od tej strony jest widziana jako kontynuacja trasy czerwonej i w powiązaniu z tą drogą musi być przygotowywana i później realizowana. To oznacza, że bez ustalenia

przebiegu trasy czerwonej i zakresu trasy czerwonej na terenie miasta Gdyni nie ma możliwości określenia punktu początkowego via Maris, czyli miejsca wyprowadzenia z trasy czerwonej ruchu w kierunku Władysławowa. Tę koncepcję przedstawiliśmy w 2016 r., żeby pokazać kompleksowo, jak w perspektywie lat – dzisiaj trudno powiedzieć ilu – może być rozwinięta sieć w związku z dostępem do portu w Gdyni i w związku z obsługą wybrzeża w województwie pomorskim. Od tego czasu koncepcja przebiegu trasy czerwonej przybierała bardzo różne warianty, było kilka wariantów realizacyjnych zakładających budowę tunelu, półtunelu, wiaduktów, przejścia nad torami i zastosowania całej reszty rozwiązań. Do chwili obecnej nie ma ustalonego wariantu technicznego przebiegu i stosowanych rozwiązań dla tej trasy. Bardzo pożądana jest szybka decyzja w sprawie ustalenia, co tam powinno być zrobione, żeby jak najlepiej obsłużyć port i miasto Gdynię. Wydaje mi się, że nie ma w tej chwili porozumienia pomiędzy portem a miastem, które pozwalałoby dzisiaj jednoznacznie powiedzieć, że oto mamy gotowy projekt, wiemy ile co kosztuje i co będzie realizowane. Budowa via Maris będzie konsekwencją tych decyzji – im szybciej one zapadną, tym lepiej.

Zwróć jeszcze uwagę, że koncepcje związane z dostępem do portu w Gdyni były analizowane na samym początku tej perspektywy finansowej, czyli w 2013 r., kiedy były zapewnione środki z funduszy europejskich na umożliwienie tego dostępu do portu w Gdyni, na zastosowanie rozwiązania, które byłoby tam najdogodniejsze. Wtedy rozważano jeszcze modernizację, przebudowę trasy Kwiatkowskiego. No, od tego czasu wiele się wydarzyło, środki europejskie poszły na inne cele – nie wykorzystano tej okazji, jaka była na początku perspektywy. Teraz mamy początek kolejnej perspektywy, od 1 stycznia przyszłego roku. A czy możemy odpowiedzieć twierdząco na pytanie, czy mamy gotowy projekt? Znowu, po tylu latach nie ma gotowego projektu. Z punktu widzenia Ministerstwa Infrastruktury jest w tej chwili gotowość do tego, żeby jak najszybciej przygotować rozwiązanie, które może być uznane jako kompromisowe, jeśli chodzi o port w Gdyni i miasto Gdynię.

Jeszcze jedno słowo, jeśli chodzi o korytarz via Carpatia. Budując korytarz via Carpatia, kształtując go na przestrzeni już ponad 10 lat...

Do projektu korytarza via Carpatia przyłączały się kolejno kraje z regionu Europy Środkowej i Wschodniej. Ten korytarz w tej chwili obejmuje cały region i jest gotowy do tego, by zapewnić bardzo silny bodziec rozwojowy dla regionów leżących wzdłuż tego korytarza, jak również dla polskich portów morskich. Realizacja tego korytarza jest tak zaplanowana, żeby uprzywilejować dostęp do polskich portów. Zostały określone odnogi tego korytarza, główna odnoga prowadzi przez Warszawę do polskich portów z wykorzystaniem trasy S17 i S7. Pan minister mówił o zaawansowaniu realizacji ciągów drogowych na S19. Zaawansowanie realizacji S17 jest również wysokie, może nawet dużo większe, bo wiele odcinków już oddano do ruchu. Podobnie jak w przypadku drogi ekspresowej S7 – do Mławy funkcjonuje już pełnowymiarowa droga ekspresowa, a plany inwestycyjne zakładają szybką budowę odcinka do Płońska. To w połączeniu z pozostałymi odcinkami pozwoli zapewnić całkowitą przepustowość między portami Gdańska i Gdyni, przez Warszawę, przez Lublin i Rzeszów do Europy Środkowo-Wschodniej. Dziękuję bardzo.

#### PRZEWODNICZĄCY

**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Dyrektorze.

Jeżeli pan senator nie będzie miał nic przeciwko temu... Myślę, że reprezentant województwa podkarpackiego będzie chciał coś powiedzieć o S19.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Pan senator?

To proszę bardzo, Panie Senatorze.

#### SENATOR

**MARIUSZ GROMKO**

Panie Przewodniczący, ja chciałbym wyrazić swoje zdumienie, że senator Rzeczypospolitej Polskiej poddaje w wątpliwość sens budowy drogi via Carpatia. Ze swojej strony jako senator ziemi białostocko-sokólskiej chciałbym z tego miejsca bardzo serdecznie podziękować ministerstwu i generalnej dyrekcji dróg za zaangażowanie w realizowanie tej inwestycji. Właśnie jesteśmy po pierwszym przetargu, na

jeden z odcinków S19, kolejne są zaplanowane na przyszłe miesiące. To nas bardzo cieszy, to cieszy mieszkańców, to cieszy samorządowców – wszyscy jesteśmy radzi, że w końcu i na ścianie wschodniej są realizowane tak potężne inwestycje, bo to gwarantuje zrównoważony rozwój, o którym mówi nasz rząd. Jeszcze raz chciałbym z tego miejsca, Panie Ministrze, serdecznie podziękować. Proszę również przekazać podziękowania panu ministrowi Adamczykowi.

Szanowni Państwo, jak tutaj słyszeliśmy, S19 to jest bardzo ważna inwestycja, w przebiegu tej drogi budowane będą kolejne obwodnice miejskie. Mieliśmy przed miesiącem ogłoszenie programu budowy 100 obwodnic, tymczasem właśnie w ciągu S19 będą budowane kolejne obwodnice, różnych miejscowości. I tak do 5 obwodnic planowanych w programie 100 obwodnic możemy dodać 5 kolejnych na terenie województwa podlaskiego. To są potężne inwestycje, to są inwestycje długo wyczekiwane. I naprawdę jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję za te działania. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Senatorze.  
Pani poseł Moźdzanowska...  
(*Senator Ryszard Świlski: Można ad vocem?*)  
Ad vocem? Dobrze.

**SENATOR  
RYSZARD ŚWILSKI**

Nie chciałem po wypowiedzi pana ministra zabierać głosu, ale pan senator w tej chwili powiedział takie słowa, do których się muszę odnieść. Ja proponuję, żebyście panowie – posiedzenie zapewne jest nagrywane – odsłuchali sobie...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

...moją wypowiedź od samego początku do końca. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję.  
Pani Poseł, proszę uprzejmie.

**POSEŁ DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO  
ANDŻELIKA MOŹDŻANOWSKA**

Bardzo dziękuję, Szanowny Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze! Szanowni Przedstawiciele wszystkich instytucji! Szanowne Panie i Panowie Senatorowie!

Bardzo się cieszę i dziękuję, że mogę uczestniczyć w dzisiejszym posiedzeniu Komisji Infrastruktury.

Na samym początku chciałabym zapewnić o chęci współpracy. Pracuję w Komisji Rozwoju Regionalnego, naszym priorytetem jest walka o odpowiednią politykę spójności. Mam nadzieję, że współpraca z panem ministrem Adamczykiem, z całym Ministerstwem Infrastruktury... Wspólnie będziemy walczyć o to, aby te środki dla Polski w ramach polityki spójności były jak największe.

Jak wyglądają prace nad budżetem, to państwo doskonale wiecie – na razie nie ma zgody szefów rządów. Myślę, że dla nas jest to informacja jednak dość dobra. Walczymy o środki, o to, aby całość budżetu była jak największa, tak aby można było potem podzielić jak najwięcej, aby Polska najmniej straciła. Z tym, że się wzbogacamy, że mamy wyższy produkt krajowy brutto w stosunku do średniej unijnej, trudno dyskutować, ale... Polityka spójności jest programem jednym z ważniejszych, chodzi w niej o to, aby niwelować zróżnicowanie regionów i prowadzić do ich wzbogacania się, aby prowadzić inwestycje, do których, jak myślę, samorządy się już przyzwyczyły. My bardzo dobrze umiemy z tych środków czerpać. Kolejne środki na S11... Zapewniam o takiej zdeterminowanej walce. Pan minister obiecał... Chciałabym właśnie zadać kilka pytań odnośnie do tego, na jakim etapie jesteśmy w przypadku tych projektowanych 5 odcinków. To jest oczekiwany, powiedziała bym, kręgosłup infrastrukturalny łączący kilka województw. Myślę, że to jest priorytetowo do wykonania.

Jednocześnie chciałabym wyrazić zadowolenie i podziękować za koordynację działań. Okres zimowy, a tak naprawdę brak zimy spowodował, że firmy wykorzystały bardzo efektywnie swój sprzęt i realizowały inwestycje, na które wygrały przetargi. Mówię to w kontekście drugiego etapu budowy obwodnicy Kępna, który nadzoruję z punktu widzenia mieszkańki tego regionu.

Muszę powiedzieć, że prawie 55% inwestycji jest na ukończeniu. Panie Ministrze, czy możemy się spodziewać, że w jak najbliższym czasie będzie tam przejezdność, mimo że termin wykonania jest bodajże do maja 2021 r., jeżeli się nie mylę?

Chciałabym też podzielić się z państwem pewnym spostrzeżeniem. Analizuję przetargi ogłaszane przez samorządowców i widzę – pewnie państwo samorządowcy doskonale to wiedzą – że kalkulacje w tych ofertach, które są dzisiaj składane, są o 30% niższe niż wartości kosztorysowe. Myślę, że to dobra informacja dla budżetów samorządów. Zgłasza mi to kilka samorządów, więc myślę, że... Fundusz Dróg Samorządowych jest na agendzie i w najbliższych dniach... Te 100 obwodnic, które będą realizowane i na które mieszkańcy lokalnej Polski naprawdę czekają... Myślę, że to jest bardzo uczciwie i priorytetowo potraktowane w realizacji. A najważniejsze jest to, żeby nasze firmy mogły się efektywnie wykazać w realizacji. Wiemy, jak przy S5 w Poznaniu to wyglądało, mieliśmy problemy, ale Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad umiała je rozwiązać.

Tak że chciałabym zapytać o S11 i o możliwość szybszego uruchomienia przejezdności na drugim etapie budowy obwodnicy Kępna. Wyprowadzenie ruchu drogowego z miasta to będzie ogromne ułatwienie nie tylko dla kierowców, ale i dla mieszkańców. A z tymi wszystkimi inicjatywami, które są na agendzie Ministerstwa Infrastruktury i które są realizowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad, chyba idealnie się wpisujemy w priorytety Parlamentu Europejskiego – i w „Zielony ład”, i w politykę spójności, ale i w te rozwiązania, które jeszcze są przed nami. Chcę zadeklarować współpracę. Jeżeli państwo senatorowie, pan przewodniczący będzie sobie kiedyś życzył, żeby o tym budzecie, jak już będzie na agendzie, jak znane będą szczegóły, porozmawiać, to jako jedna z wicekoordynatorek Komisji Rozwoju Regionalnego oczywiście służę informacją. I zapraszam do współpracy z Parlamentem Europejskim w Brukseli. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękujemy, Pani Posel, za deklarację współpracy. Będzie nam bardzo miło, jeżeli

będziemy mogli częściej panią gościć na posiedzeniach naszej komisji w sprawach dotyczących polityki spójności.

Panie Ministrze, zechce pan się do tego odnieść?

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**RAFAŁ WEBER**

Oczywiście tak. Pani Posel, bardzo dziękuję za dotychczasową współpracę, licząc na równie dobrą w przyszłości, także tej bliższej, tegorocznej, związanej z pracą nad budżetem unijnym, szczególnie nad środkami, które będą przekazywane na inwestycje w infrastrukturę drogową. Mam nadzieję, że wspólnymi siłami doprowadzimy do tego, że środków na inwestycje drogowe będzie na tyle dużo, że zrealizujemy jak największy zakres działań, jakie planujemy w najbliższej perspektywie, czyli do roku 2028.

Odpowiadając konkretnie na pytanie pani poseł o drogę ekspresową S11 i budowę obwodnicy Kępna, chcę powiedzieć, że zgodnie z umową zawartą z wykonawcą oddanie do użytku tego odcinka ma nastąpić w kwietniu 2021 r. Łagodny okres zimowy i determinacja wykonawców sprzyjają temu, żeby permanentnie prowadzić prace ziemne. Myślę, że dodatkową motywacją będzie tutaj właśnie ten kwiecień przyszłego roku, bo... Z perspektywy organizacyjnej firmy lepiej zakończyć inwestycję przed okresem zimowym i później przebroić się, przenieść w inną część Polski czy w inną część regionu na kolejne zadanie, które będzie realizowane czy które jest realizowane, niż w przypadku nieodpowiedniej pogody zimować na inwestycji, którą lada dzień czy lada tydzień można zakończyć. Tak że obserwujemy niemalże u wszystkich wykonawców tendencję do tego, aby skracać ten harmonogram, terminy, które kończą się na początku danego roku, po to, aby wykorzystać zimę do przeorganizowania swojej działalności i po prostu przeniesienia się w inne miejsce budowy. Mam nadzieję, że w przypadku obwodnicy Kępna tak będzie. Takich pozytywnych sygnałów z budów mamy więcej. No, w tej chwili firmy funkcjonują w sytuacji dużego zagrożenia związanego z rozszerzaniem się koronawirusa, widzimy, jaki ta epidemia, jaki ta choroba ma wpływ na polską gospodarkę. Mamy nadzieję, że

firmy wykonawcze tego nie odczują, natomiast musimy się z tym liczyć. Musimy się liczyć z tym, że czas realizacji inwestycji właśnie z racji tego, że ludzie nie będą wykonywali swoich obowiązków, może zostać wydłużony. Mamy nadzieję, że tak się nie stanie, ale musimy mieć to w tyle głowy i musimy to brać pod uwagę.

Jeżeli chodzi o rozstrzygnięcia przetargowe, to one są różne w zależności od regionu, w zależności od skali inwestycji, które w danym regionie są prowadzone, w zależności od nasycenia firm wykonawczych, firm inwestycyjnych. Tak jak wspomniała pani poseł, pani minister, programów inwestycyjnych jest bardzo wiele. Program budowy dróg krajowych to jeden z nich, jest jeszcze np. program budowy dróg samorządowych. Wiem, że wiele inwestycji było realizowane przez zarządców dróg wojewódzkich wykorzystujących środki z perspektywy 2014–2020 i regionalnych programów operacyjnych. Wchodzimy w realizację kolejnego programu, budowy 100 obwodnic. W tym roku zostanie ogłoszone 18 przetargów na inwestycje, które zostały wskazane w tym programie. Tak że nie brakuje zadań, nie brakuje zajęcia. To też powoduje, że te ceny są z reguły, chociaż nie zawsze, tak jak powiedziałem, wyższe niż zakładane kosztorysy, ale obserwujemy coraz stabilniejszą sytuację na rynku firm budowlanych, coraz bardziej stabilną, jeżeli chodzi o koszty, koszty pracownicze i wszystkich komponentów, które są potrzebne do realizacji zadań drogowych. Tak że wydaje się, że ta sytuacja jest unormowana, ustabilizowana i nie mamy do czynienia z tak gwałtownym wzrostem cen jak w roku 2018 i 2019. To dobrze rokuje na przyszłość. Dziękuję bardzo.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.  
Pan przewodniczący Lamczyk.

**SENATOR**  
**STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.  
Panie Ministrze! Szanowni Państwo!  
Ja mam kilka pytań. Może rozpocznę od kwestii partnerstwa publiczno-prywatnego. Wiem, że państwo pracują nad obwodnicą

metropolitalną. Jak wygląda tam zaawansowanie prac? Wiem, że jest opinia Eurostatu, prawdopodobnie, jak również swoje stanowisko Europejski Bank Inwestycyjny zajął... Chciałbym się dowiedzieć od pana ministra, jak to wygląda.

Chciałbym też zająć stanowisko dotyczące tej tzw. drogi czerwonej. Myślę, że pan prezydent Szczurek odniesie się do tego w tym tygodniu, na piśmie przedstawi, jak on to widzi jako gospodarz tego terenu. No, taka droga w zurbanizowanym terenie jest nie do przyjęcia. Myślę, że w tym tygodniu będzie to stanowisko.

Mam pytanie odnośnie do dróg lokalnych. Wojewoda pomorski podpisał dużo umów, których teraz się nie realizuje. Samorządowcy zostali jak gdyby oszukani tutaj, nie ma pieniędzy...

(Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber: No naprawdę, Panie Senatorze, nie mówmy tak. Proszę zapytać, a ja odpowiem – nie mówmy, że ktoś został oszukany albo że coś niezgodnego z prawem się stało. Błagam, proszę o to).

Tak, ale zgłaszają się do biura samorządowcy, szczególnie z powiatu bytowskiego, którzy ponieśli sporo kosztów. Z drugiej strony nie ma odzewu... Prosiłbym o zajęcie stanowiska, jeżeli pan minister może.

I słowo odnośnie do via Carpatii. Panie Ministrze, nikt nie mówi, że ta droga ma nie być realizowana. Ona powinna być realizowana, bo ona właśnie uaktywni ten teren, ale dobry gospodarz dokończyłby A1 i porty byłyby odblokowane, nasze porty, polskie. Podobnie zrobili zresztą nasi zachodni sąsiedzi – nie pozwolili nam A1 budować, co można sprawdzić w dokumentach, i zrobili z Rostocku drogę do Pragi. To jest, powiedzmy, działanie dobrego gospodarza. Via Carpatia musi być zbudowana, ale tutaj chodzi o kolejność spraw.

Mam jeszcze jedno pytanie do pana ministra. Czy są takie statystyki, o ile wzrosła średnia cena 1 km drogi? Jaką cenę zakładaliście pierwotnie w planie – zarówno drogi ekspresowej, jak i autostrady – i jaka jest w tej chwili, po realizacji?

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**RAFAŁ WEBER**

Na ostatnie pytanie odpowie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Chodzi



o wzrost cen za 1 km dróg szybkiego ruchu, oczywiście z podziałem na drogi autostradowe i ekspresowe, bo tutaj jest różnica.

Panie Senatorze, A1 jest budowana, kończymy budowę autostrady A1, wszystkie brakujące odcinki są w trakcie realizacji. Wyjaśniał to, przedstawiał tę informację dosłownie 30 minut temu pan dyrektor Żuchowski, mówiąc, jakie są zamiary, jeżeli chodzi o udostępnianie ich w tym najbliższym czasie, w tym roku i w roku 2021 i 2022. Jeżeli będziemy szli zgodnie z harmonogramem, to ostatni odcinek autostrady A1 zostanie zrealizowany w czwartym kwartale 2022 r. I to jest ten czas, kiedy autostrada A1 zostanie domknięta i będzie funkcjonowała w całości. Tak że ona jest realizowana.

Jeżeli chodzi o partnerstwo publiczno-prywatne, to najpierw troszeczkę historii. Zgodnie z decyzją Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów z czerwca 2017 r. 4 odcinki dróg ekspresowych – ekspresówka S6, zachodnia obwodnica Szczecina, droga ekspresowa S6 od Koszalina do Bożegopola, droga ekspresowa S6 jako obwodnica metropolitalna Trójmiasta i droga ekspresowa S10 od Bydgoszczy do Torunia – zostały wskazane jako te, które będą realizowane w formie partnerstwa publiczno-prywatnego. W ciągu ostatnich miesięcy odbywały się dyskusje i wymiana korespondencji pomiędzy GUS, Głównym Urzędem Statystycznym a Eurostatem w kontekście niezaliczania realizacji tych dróg do długu finansów publicznych. Miesiąc temu odbyło się spotkanie robocze tutaj u nas w Warszawie i ta sprawa była bardzo szczegółowo omawiana. Opinii Eurostatu na tę chwilę jeszcze nie mamy, ale najprawdopodobniej mimo braku tej opinii będziemy prowadzić te inwestycje. W tej chwili trwa proces przygotowywania dokumentacji przetargowej dotyczącej obwodnicy metropolitalnej Trójmiasta. Ten przetarg w formie dialogu zostanie ogłoszony jeszcze w pierwszym półroczu bieżącego roku i później sukcesywnie będziemy szli z wykonawstwem kolejnych odcinków. Odcinek między Koszalinem a Bożym-polem jest podzielony na 2 odcinki realizacyjne i jest on w fazie projektowania. To projektowanie jest w trybie tradycyjnym – po to, aby utrzymać ważność decyzji środowiskowej.

A jeżeli chodzi o S10, to 2 tygodnie temu została wydana decyzja środowiskowa na ten odcinek drogi ekspresowej. Czekamy na jej uprawomocnienie i ostateczność.

Jeżeli chodzi o Fundusz Dróg Samorządowych i tę sytuację, która wyniknęła w województwie pomorskim, to nie jest to sytuacja w żaden sposób wykreowana przez Ministerstwo Infrastruktury. Samorządy, część samorządów z tego województwa nie zawarła umów na wykonanie inwestycji drogowych przed 31 grudnia 2019 r., a to był warunek przelania środków finansowych z funduszu na realizację tych zadań. To jest powodem tego, że te zadania nie mogą być w tej chwili realizowane przy wsparciu Funduszu Dróg Samorządowych. My o tej zasadzie wielokrotnie informowaliśmy wszystkich wojewodów w kilku pismach – osobiście je podpisywałem i w czerwcu, i we wrześniu, i w październiku poprzedniego roku – w których wskazywałem, że środki z funduszu będą uruchomione w sytuacji, kiedy samorząd skutecznie rozstrzygnie przetarg i zawrze umowę na wykonanie zadania drogowego. No, w województwie pomorskim w kilkunastu przypadkach tak się faktycznie nie stało, natomiast te środki były przygotowane do uruchomienia. Nie zostały uruchomione, bowiem nie było spełnionego tego warunku koniecznego, czyli nie było umowy między inwestorem a wykonawcą. Województwo pomorskie jest jedyne, jeżeli chodzi o tego typu kasus, jeżeli chodzi o tego typu przypadek. W pozostałych województwach i wojewodowie, i jednostki samorządu terytorialnego liczone w tysiącach z taką sprawą sobie poradziły. Dość powiedzieć, że województwo świętokrzyskie jeszcze w październiku ogłosiło dodatkowy nabór na wykorzystanie środków z limitu roku 2019, bo te środki po prostu z tych 2 poprzednich naborów zostały. Tak że województwo świętokrzyskie zdążyło ogłosić nabór, rozstrzygnąć nabór, jednostki samorządu terytorialnego zdążyły rozstrzygnąć postępowanie przetargowe i zawrzeć umowy na wykonawstwo tych zadań do końca roku 2019.

Mam nadzieję, że taka sytuacja w kolejnych latach się nie wydarzy. Jeszcze raz powtarzam, nie jest ona jakimś oszustwem, tak jak to pan senator określił – to słowa zupełnie niesprawiedliwe i nie mające nic wspólnego z rzeczywistością. Jest to wynik braku podpisania umowy na wykonanie danego zadania między inwestorem, czyli jednostką samorządu terytorialnego, a wykonawcą takiego zadania inwestycyjnego.

Bardzo proszę panów dyrektorów o odniesienie się, jeżeli chodzi o wzrost cen kosztów realizacji zadań drogowych w ciągu ostatnich lat.

PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI  
GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
**TOMASZ ŻUCHOWSKI**

Jasne. Bardzo dziękuję.

Jeżeli mówimy o kosztach, to oczywiście mamy świadomość tego, że... Politycy, jak dyskutują, często mówią: za was było drożej, za nas będzie taniej. Jest to sprawa wielowariantowa, wielokryterialna, bardziej skomplikowana, niż by się zdawało, co należy brać pod uwagę. Pierwsza kwestia, do czego się odnosimy, czy do szacunków typu programy inwestycyjne szacowane przez generalną dyrekcję na zupełnej, że tak powiem, pierwszej stopie, kiedy jeszcze nie wiemy, jaki będzie przekrój – czy będzie nasyp, czy będzie wykop, czy będzie tunel, czy będzie estakada etc... Często, jak wiemy z historii, zaniżano, żeby się załapało, a potem robiono na zasadzie: jakoś to będzie. Ta pierwsza część rozmów m.in. na tym bazowała.

Druga kwestia. Chodzi o region Polski, w którym budujemy drogę. Czymś innym jest 1 km drogi kategorii S czy GP – generalnie o S mówimy, szybkiego ruchu – w województwie X, czymś innym w województwie Y, czymś innym w terenie górzystym, czymś innym w terenie równinnym, czymś innym w terenie aglomeracyjnym takim jak, powiedzmy, Warszawa czy Kraków, gdzie jest gęsta zabudowa, czymś innym w szczyrim polu. I to musimy brać pod uwagę. Mamy pozbierane te dane z poszczególnych województw, z poszczególnych rejonów i one się różnie kształtują.

Warto w tym momencie dodać jeszcze jedno, czy odnosimy się do naszych szacunków i uzyskanej oferty, czy odnosimy się do pewnej średniej krajowej. To wskazuje, jaka jest skala tego zagadnienia. Poza tym okres, który bierzemy pod uwagę, jeżeli mówimy o uśrednieniu... Patrząc na nasze wykresy i statystyki, widzimy, że na pewno cenotwórcze w tych ofertach jest skumulowanie inwestycji na danym terenie w danej jednostce czasu. Na to patrzymy dzisiaj, realizując postępowania przetargowe. Jeżeli będzie 15 zadań na małym obszarze, no to wiadomo, że cena kolejnych rozwiązań będzie dużo, dużo wyższa, a jeżeli one będą rozłożone równomiernie na całym terenie Polski, no to ona się ustabilizuje. To jest kluczowe z punktu widzenia całości inwestycji, to warto brać pod uwagę.

Cenotwórcze na pewno jest to, kiedy sporo nieruchomości jest nabywanych. Ok. 20% ceny realizacji całej inwestycji to są ceny zakupu nieruchomości. Jak wiemy, tu w grę wchodzi kwestie planistyczne itd. Mamy gęstą zabudowę na terenie całej Polski. Co więcej, często jest wyznaczony korytarz do realizacji inwestycji, a ludzie mimo to nabywają tam nieruchomości i je zabudowują. Wiadomo, czym to się kończy. Sporo, bo ponad 12% kosztów, to są urządzenia ochrony środowiska, czyli przejścia dla zwierząt i wszelkiego rodzaju aspekty z tym związane. No i oczywiście ekrany akustyczne – obowiązek ich stosowania nakładają na nas przepisy i normy prawne – które też generują koszty.

Patrzę teraz na wykresy, podam kwoty, żeby nie być gołosłownym... Droga kategorii S, rok 2015 a rok 2018. Średnie ceny – zaznaczam: średnie – ze wszystkich przetargów, na jakie zawieraliśmy oferty, wyglądały tak. W 2015 r. mieliśmy średnio 30 milionów za 1 km, w 2018 r. mieliśmy 31 milionów. Takie jest to porównanie na podstawie wszystkich inwestycji z terenu kraju, jakie ogłaszaliśmy w ramach postępowań przetargowych.

Skoro jestem przy głosie, wskażę jeszcze jedną rzecz. Myślę, że konstruuując zapisy programu budowy dróg krajowych z perspektywy rządowej popełniono, nazwijmy to... może „popełniono” to złe słowo, żeby nie powiedzieć „błąd”... Nie dostrzeżono kwestii, którą warto mieć na uwadze. Nie dopisuje się tu ryzyk i poziomu inflacji. Myślę, że jeżelibyśmy to dopisywali... Gdybyśmy szacowali koszty po te 32 miliony średnio, ale wpisywali nieprzewidziane ryzyka i poziom inflacji na poziomie, powiedzmy, 10%, to byłibyśmy w zupełnie innym miejscu. Taka sytuacja zawsze na rynku będzie, towarzyszy wszystkim inwestycjom. I to też jest bilansowane, jeśli chodzi o wydawanie pieniędzy publicznych. Bardzo dziękuję.

SENATOR  
**STANISŁAW LAMCZYK**

Do pana ministra... Panie Ministrze, pan wojewoda nie podpisał umowy, a samorządowcy byli gotowi do podpisania umowy. Tak że tutaj sprostowanie.

Rzeczywiście – to do pana dyrektora Żuchowskiego – firmy wykonawcze mówią o tym,

że za dużo ryzyk jest, że są obciążone dużymi ryzykami. Ministerstwo bierze na siebie jeden element ryzyka, a oni – naście. Oni te ryzyka wliczają, dlatego, no, ceny rosną cały czas.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

**SENATOR  
RYSZARD ŚWILSKI**

Jedno zdanie, doprecyzuję coś. Panie Ministrze, 11 grudnia wojewoda Drelich podpisał umowę ze starostą bytowskim – mówię o Bytowie, o powiecie bytowskim w tej chwili – i otrzymał stosowny voucher wskazujący kwotę dofinansowania rządu 6 milionów zł. To po pierwsze.

W tej umowie – trzymam się wersji umowy, która została podpisana między starostwem a wojewodą – nie było żadnej kwestii, zapisu co do rozstrzygnięcia w roku 2019 postępowania przetargowego. To po drugie.

Po trzecie, są wśród nas fachowcy od zamówień publicznych... No, nikt nie przeprowadzi postępowania przetargowego publicznego w czasie od 11 grudnia do 31 grudnia, nie ma takiej opcji. Albo państwo – stawiam tezę – specjalnie te umowy podpisywaliście na koniec roku, żeby nic z tego nie było, albo po prostu było to działanie absolutnie celowe.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

To muszą panowie senatorowie ustalić jedną wersję, czy te umowy...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

...tak jak mówił pan senator Lamczyk, między wojewodą a samorządem nie zostały podpisane, czy jednak, tak jak pan senator mówi, zostały podpisane. Powołując się na konkretny przypadek, 11 grudnia... To może ustalcie to panowie między sobą, ja w to nie wchodzę. Ja wiem jedno, że zgodnie z ustawą...

*(Senator Ryszard Świlski: Ja nic nie będę ustalał...)*

...zgodnie z ustawą...

*(Senator Ryszard Świlski: Nie będę nic ustalał.)*

Panie Senatorze, ja panu nie przeszkadzałem.

*(Senator Ryszard Świlski: Ja panu powiedziałem, że...)*

Nie przeszkadzałem...

*(Senator Ryszard Świlski: ...to było 11 grudnia, powiat bytowski.)*

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Dobrze, ja się z tym nie sprzeczam. Między sobą ustalcie, ja w panów wiedzę nie będę wchodził... Jak mówię, zgodnie z ustawą, z konstrukcją funduszu jest tak, że żeby środki zostały przekazane do beneficjenta, musi on okazać umowę na wykonanie danego zadania inwestycyjnego.

Może powiem, jak sobie inne samorzady radzą w takiej sytuacji – ogłaszają przetargi wcześniej, przed zatwierdzeniem list przez Prezesa Rady Ministrów albo przed uzyskaniem informacji, że takie zadanie zostanie dzięki powstaniu oszczędności... Skoro jest na liście rezerwowej i wystąpiły oszczędności w związku z listą podstawową, to będzie realizowane. Nie wiem, jak było w tym przypadku – zaznaczam od razu. Inne samorzady w takiej sytuacji ogłaszają przetargi wcześniej i z zastrzeżeniem dotyczącym niepodejścia do podpisania umowy w sytuacji niezyskania wsparcia zewnętrznego. I to jest praktyka, Panie Senatorze, powszechna, nawet przez nas rekomendowana. Po pierwsze, im wcześniej ogłosi się dany przetarg, tym wcześniej zakończy się dane zadanie inwestycyjne. Po drugie, im wcześniej ogłosi się przetarg, tym większa szansa na to, aby kwota najkorzystniejszej oferty oscylowała w granicach tej z kosztorysu, który określa dane zadanie inwestycyjne. Wiem, że samorządowcy, którzy naprawdę chcą realizować zadania drogowe i pilnują tego jak oczka w głowie, właśnie w ten sposób organizują przetargi od kilku lat, czyli odkąd prawo na to pozwala. Bo pozwala na zawarcie klauzuli, która mówi o tym, że umowa z oferentem wyłonionym w przetargu nie zostanie zawarta w sytuacji niezyskania środków zewnętrznych na dane zadanie.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

I tak jest. Dziękuję, Panie Ministrze.  
Pan senator Durlak.

**SENATOR  
WIKTOR DURLAK**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!  
Najpierw może taka krótka dygresja, prze-myślenie co do via Carpatii. Każdy, kto jechał

choć raz na południe Europy, czy to ciężarówką, autobusem, czy samochodem, to chyba wie, jaka to była trudność. Mnie to się dość często zdarzało. Jest to projekt, który będzie realizowany również przy współpracy Polski... Nie trzeba chyba nikomu mówić, że jest to bardzo potrzebny projekt ze względu przede wszystkim na naszą gospodarkę, wymianę handlową czy turystykę.

Ja mam pytanie, Panie Ministrze. Jesteśmy przed ustaleniem budżetu, w trakcie negocjacji budżetu Unii Europejskiej. Nie wiadomo, w jaką stronę to pójdzie, ale ja jestem optymistą – myślę, że będzie wszystko dobrze wynegocjowane. Mam pytanie, jaki to może mieć wpływ na terminy realizacji tych wszystkich zadań, które są w programie budowy dróg krajowych. Czy tu w ogóle jest ryzyko, że te terminy mogą się wydłużyć? A może mogą się skracać? Po odpowiedzi na to pytanie... Zadałem to pytanie, gdyż interesuje mnie droga z mojego regionu, tzw. sądeczanka, czyli droga krajowa nr 75, dzisiaj nazywana nieszczęsną, bo jest budowana od prawie 20 lat i nie może być zbudowana. W ogóle to my się cieszymy, że ona jest w programie budowy dróg krajowych i za to serdecznie dziękujemy. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Senatorze.  
Proszę.

**SEKRETARZ STANU**  
**W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY**  
**RAFAŁ WEBER**

Szanowni Państwo, jeżeli chodzi o nową perspektywę finansową, nową perspektywę unijną, to będziemy ją wykorzystywać na realizację zadań, które w tej chwili są poza limitem, czyli w tej chwili są w trakcie przygotowywania. Te, które są w ramach obecnego limitu, realizujemy przy wsparciu obecnej perspektywy finansowej.

Mogę powiedzieć, że w chwili obecnej Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zawarła 61 umów na dofinansowanie w ramach przyznanych środków z Unii Europejskiej, Programu Operacyjnego „Infrastruktura i środowisko”. W tej chwili łączna kwota wkładu tych

środków unijnych w ramach tych umów to 35 miliardów zł, co stanowi blisko 83% przyznanej alokacji, która łącznie wynosi prawie 44 miliardy zł. Do końca tej perspektywy mamy blisko 3 lata... 2020 r., 2021 r., 2022 r. i 2023 r., czyli w zasadzie blisko 4 lata. W tym czasie będą podpisywane kolejne umowy i kolejne środki finansowe z tych blisko 44 miliardów zł będą refundowały wysiłek finansowy, który jest w tej chwili podejmowany w związku z realizacją dróg szybkiego ruchu.

Jedną z dróg, która w tej chwili jest w limicie finansowym, jest tzw. sądeczanka. Chodzi o modernizację drogi krajowej nr 75 między Brzeskiem a Nowym Sączem. W tej chwili generalna dyrekcja prowadzi prace przygotowawcze. Obecnie opracowywane jest studium korytarzowe, analizowane są różne warianty przebiegu trasy, co jest związane głównie z protestami gmin, przez które ma przebiegać ta droga. No, protesty czy to strony samorządowej, czy to strony społecznej, czy ekologów, które też czasami mają miejsce, powodują, że taki proces inwestycyjny jest wydłużany i to nie o miesiące, tylko o lata. Tak że im szybciej nastąpi porozumienie co do przebiegu trasy, wyłoniony zostanie jej wariant, im szybciej zostaną rozwiane wszelkie wątpliwości, jeżeli chodzi o decyzje środowiskowe... Im mniej mamy do czynienia z odwołaniami, tym szybciej możemy przystąpić do rzeczowej realizacji, a później do otwarcia takiej drogi. Tutaj w tej chwili mamy sytuację związaną z protestami gmin, przez które ma przebiegać projektowana droga. Mamy przygotowaną informację całościową na ten temat, mam ją tutaj przed sobą, ale jeżeli pan senator pozwoli, to może odpiszę, odpowiem w formie pisemnej, żeby nie cytować tego dosyć obszernego materiału dotyczącego sądeczanki, jaki mamy przygotowany.

**PRZEWODNICZĄCY**  
**JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo, Panie Ministrze. Myślę, że pan senator Durlak będzie zadowolony z pisemnej odpowiedzi.

Czy ktoś z państwa senatorów zechce jeszcze zabrać głos?

*(Senator Artur Dunin: Jeżeli mogę...)*

Pan senator przewodniczący. Proszę bardzo.

**SENATOR  
ARTUR DUNIN**

Bardzo serdecznie dziękuję, Panie Przewodniczący.

Miałem już się nie odzywać, ale wypowiedzi pana ministra i pana dyrektora zmobilizowały mnie do tego, żeby jednak zabrać głos.

Po pierwsze, Panie Ministrze, na budowę S14 było przewidziane i zapisane ponad 1 miliard 700. Wy rozwiązaście przetarg i obcięście pieniądze do 1 miliarda 400... Przetarg został nierozstrzygnięty, bo kwota przekroczyła, było ponad 1 miliard 500. Gdybyście nie obcięli tych pieniędzy na S14, to S14 by powstała i już byśmy w tym roku jeździli drogą S14, Szanowni Państwo. To jest po pierwsze.

Po drugie, Panie Dyrektorze, pana koledzy z mównicy sejmowej przez 8 lat wmawiali Polakom, że Platforma z PSL buduje autostrady za drogo, a pan dzisiaj powiedział...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

...że rozwiązaście przetargi, bo kwoty były za niskie. No, Panie Ministrze, proszę takich ludzi nie dawać na takie stanowiska... Albo się trzymacie jednego, że Platforma z PSL budowały drogi za drogo, albo mówicie, że przetargi rozwiązaście, że nie wybudowaliście autostrad i dróg ekspresowych w odpowiednim czasie, bo rozwiązywaście przetargi, bo były za niskie kwoty. No, Panie Ministrze, nie wypada. Dziękuję bardzo.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

Pan senator, pan przewodniczący kompletnie nie rozumie, o czym mówi teraz, w tej chwili, kompletnie nie rozumie procesu inwestycyjnego, nie ma bladego pojęcia, jak wygląda planowanie inwestycyjne, jak wygląda szacowanie kosztów. Myślę, że pan dyrektor...

*(Senator Artur Dunin: Panie Ministrze, na niejednej budowie...)*

...Żuchowski...

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Przewodniczący...)*

*(Senator Artur Dunin: Panie Przewodniczący, nie, nie pozwolę na to, żeby...)*

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Przewodniczący...)*

*(Senator Artur Dunin: Panie Przewodniczący, nie pozwolę na to.)*

Myślę, że pan dyrektor Żuchowski jako...

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Przewodniczący, pan minister nie przerywał panu.)*

*(Senator Artur Dunin: Nie pozwolę sobie na to, ponieważ...)*

...jako inżynier...

*(Senator Artur Dunin: ...byłem na niejednej budowie...)*

...może panu przeprowadzić wykład w tym zakresie...

*(Senator Artur Dunin: ...jestem geodetą z zawodu...)*

*(Przewodniczący Jan Hamerski: Panie Przewodniczący...)*

Jeżeli pan pozwoli i wysłucha...

*(Senator Artur Dunin: Nie, nie pozwolę sobie, Panie Ministrze, żeby pan mówił mi, że...)*

...to pan się...

*(Senator Artur Dunin: ...że się na tym nie znam.)*

...czegoś ciekawego dowie...

*(Senator Artur Dunin: To pan się może na czymś nie znać, to prawda.)*

Czegoś ciekawego...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

...pan się za chwileczkę dowie, jeżeli pan wysłucha wykładu pana inżyniera Żuchowskiego w tym temacie.

Panie Senatorze, jeżeli oferta składana przez podmiot starający się o wykonanie jakiejś inwestycji miała wartość 60% kosztorysu na tę inwestycję, no to czy mamy do czynienia z niską wartością takiej oferty, czy... Nie mamy do czynienia z niską wartością takiej oferty, a takie oferty w roku 2015, w końcówce waszych rządów, w roku 2015, a nie 2013 r., 2012 r., 2011 r., 2010 r., czy 2009 r., a o tych latach mówiliśmy, zarzucając wysokie ceny inwestycji dróg szybkiego ruchu mówiliśmy... Tak że w roku 2015 r. m.in. na drodze ekspresowej S5, w związku z którą w ciągu ostatnich kilku dni podpisałem aneksy, z takimi ofertami mieliśmy do czynienia. Powtarzam: 60% wartości kosztorysowej zadania wycenionego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Dlatego te zadania skończyły, jak skończyły. Dochodziły do tego indywidualne problemy tych firm, brak kadry inżynierskiej, brak umów... może nie umów, tylko brak sprawdzonych podwykonawców, brak wzajemnego zaufania, ba, nawet próby przyniesienia

wszystkich ryzyk na podwykonawców. Ochroniliśmy ich, to się zdarzało w poprzedniej kadencji, kiedy to znieśliśmy przekierowanie wszystkich ryzyk na podwykonawców, co wcześniej skrzętnie wykorzystywali główni wykonawcy. To spowodowało, że te firmy musiały po prostu opuścić place inwestycyjne, bo nie wykonywały umów, które same w roku 2015 podpisywały, i nie były w stanie za podaną kwotę, a same wyznaczały wartość zadania, tego zadania zrealizować. Tak że to jest schemat, który... Wydaje mi się, że w sposób jasny, klarowny i czytelny tłumaczyliśmy to już nie raz czy to na posiedzeniu senackiej komisji... Przyznaję, że tak, faktycznie zdecydowanie częściej było to na posiedzeniach sejmowej Komisji Infrastruktury jeszcze pod koniec poprzedniej kadencji, kiedy takie sytuacje miały miejsce, kiedy byliśmy zmuszeni do tego, żeby rozwiązać umowy z nierzetelnymi wykonawcami, ponieważ nie byli w stanie ich zrealizować za kwotę, którą w roku 2015 te przetargi wygrywali.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Ministrze.  
Czy ktoś z państwa senatorów jeszcze zechce zabrać głos?  
Pan dyrektor, proszę uprzejmie.

**PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI  
GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
TOMASZ ŻUCHOWSKI**

Ja tylko dodam... Po pierwsze, myślę, że nie są potrzebne tutaj emocje. Po drugie, tak jak pan senator wskazał... Ja pracowałem też za poprzednich rządów, za ministra Grabarczyka, minister Bienkowskiej i ministra Nowaka...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

W ministerstwie, dokładnie tak. W związku z powyższym, powiedziałbym, nie mam żadnego interesu w tym, aby dzisiaj zmieniać rzeczywistość. Myślę, że ci, co mnie znają, wiedzą, że podchodzę do tego rzetelnie.

W przypadku budowy dróg, kosztów czy też okoliczności, które... My musimy się wszyscy zgodzić co do tego, że popełniamy błędy, powiedzieć: tak, popełniamy błędy, ale wyciągamy

wnioski i idziemy do przodu. Gdzie jest taka, a nie inna rzeczywistość... Trzeba to sobie po prostu powiedzieć. Myślę, że z tego, co powiedział minister Weber, jeżeli chodzi o te rozwiązane kontrakty, jasno wybrzmiało... Myślę, że dla nikogo nie jest przyjemnością rozwiązywać kontrakt, ale i dla nikogo nie jest przyjemnością zbyt dużo płacić. Wiadomo, że politycy chcieliby mieć bardzo szybko sukces – podpisać umowę i przeciąć wstęgę. Jak wiemy, rzeczywistość się zmienia i w tej rzeczywistości musimy się odnajdywać. Sądzę, że wszyscy państwo siedzący na sali, bez względu na barwy polityczne, w przypadku tych rozwiązań gospodarczych będą kibicowali wszystkim tym, którzy będą te problemy rozwiązywać. Prosiłbym, żeby jak najmniej tych aspektów politycznych przenosić na sprawy techniczno-ekonomiczne, które się dzieją. Chciałbym zaapelować, żebyśmy wspólnie wyciągali wnioski i wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, się wspierali. Bardzo dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Bardzo dziękuję, Panie Dyrektorze.  
Czy ktoś z senatorów jeszcze zechce...  
Skoro nie, to do zaproszonych gości, reprezentantów samorządów i województw lub instytucji kieruję to pytanie. Jeżeli...  
Proszę uprzejmie. I proszę się przedstawić na potrzeby protokołu.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI  
W URZĘDZIE MARSZAŁKOWSKIM  
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO  
SŁAWOMIR KOTYLAK**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.  
Sławomir Kotylak, Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego. Przepraszam, że tak plecami... Układ krzesel.

Zacznę od najbardziej newralgicznej kwestii, jeśli chodzi o układ drogowy województwa lubuskiego. 1,5 roku temu zwracaliśmy się z zapytaniem do ministerstwa, na jakim etapie są konsultacje z Autostradą Wielkopolską, czyli koncesjonariuszem odcinka Nowy Tomyl – granica państwa, dotyczące możliwości

powstania węzła na autostradzie A2, węzła Łągów. Wówczas dostaliśmy informację o tym, że pewne rozmowy są prowadzone. Od tej pory niestety żadnych informacji nowych nie otrzymaliśmy. W związku z tym pytanie: jak wygląda ewentualna kwestia powstania tego węzła? Tam jest propozycja partnerstwa publiczno-prywatnego. Były zabezpieczone środki finansowe, ale niestety Autostrada Wielkopolska do tej pory jakoś nie specjalnie wyrażała akces, chęć do tego, żeby do tych prac ewentualnie przystąpić. Zważywszy na to, że węzeł ten byłby mniej więcej po środku 2 węzłów, mianowicie węzła Jordanów i węzła Torzym... Mówimy tu o blisko 40-kilometrowym odcinku drogi eksterytorialnej, jeśli chodzi o układ drogowy województwa lubuskiego. Nie ma chyba przypadku na drodze tej klasy, aby takie odległości były pomiędzy węzłami. No, wcześniej była jeszcze bardziej kuriozalna sytuacja, kiedy nie było węzła Jordanów – to wtedy była zupełnie eksterytorialna dla województwa autostrada. Na szczęście Jordanów powstał – powstał ze względu na to, że krzyżują się tam drogi A2 i S3. Ale wracam do kwestii Łągowa. Jest to bardzo newralgiczna dla regionu inwestycja, uruchamiająca w zasadzie 3 elementy kluczowe dla rozwoju województwa. Przede wszystkim turystykę, czyli całe Pojezierze Łągowskie... Mówimy tu także o terenach inwestycyjnych, które są przygotowane przez samorządy, ale z racji braku zjazdu nie mogą być wykorzystane. Stąd m.in. przedsiębiorcy wyszli z propozycją sfinansowania części tego węzła, w związku z czym środki budżetowe mogłyby zostać wsparte środkami prywatnymi. To jest pierwsze pytanie.

Zostawię na razie autostradę A2 i przejdę do drugiej kluczowej inwestycji, jeśli chodzi o województwo lubuskie, czyli do drogi S3. I tak może będę od północy do południa schodził, jeśli chodzi o problemy z tą drogą. Pierwszy problem, bardzo istotny z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, mocno sygnalizowany i mocno poruszany na wszystkich zebraniach i naradach dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie: węzeł Gorzów i kłopot z tzw. połowiczną konstrukcją tego węzła i wjazdem do Gorzowa. W okresie wzmożonego ruchu dochodzi do kuriozalnych sytuacji: samochody nie mieszczą się na odcinkach zjazdowych, w związku z czym stoją po prostu na jednym z pasów drogi ekspresowej. No, przy znanych prędkościach poruszania się pojazdów

jest to bardzo niebezpieczne. I Policja opiniowała pozytywnie, i samorząd Gorzowa opiniował pozytywnie – w zasadzie wszystkie instytucje opiniowały pozytywnie – gwałtowną konieczność zmiany organizacji ruchu, przebudowy tego węzła. Moje pytanie: jakie prace w tej materii zostały już przygotowane? Kiedy możemy się spodziewać rozwiązania tego problemu?

Idąc, tak jak powiedziałem, na południe... Zielona Góra będzie przeżywała bardzo dużą inwestycję drogową. Jest to powiązane z tym, iż w ramach projektu „Mosty dla regionów” powstanie most na rzece Odrze w miejscowości Pomorsko. Będzie on ostatecznie skomunikowany obwodnicą północną Zielonej Góry, która będzie się wpinała w drogę krajową nr 32, która z kolei jest bezpośrednio poprowadzona do granicy państwa, czyli do Gubinka. Jest tam bardzo duże nasilenie ruchu samochodów ciężarowych, w związku z czym istnieje problem tzw. wpięcia liniowego po powstaniu tej przeprawy. Chodzi o to, że ta przeprawa będzie się wpinała w drogę wojewódzką, ale droga wojewódzka dochodzi do węzła Sulechów. Ponieważ Sulechów z dziwnych przyczyn... jest chyba jedynym miastem powiatowym na przebiegu całej drogi S3, które posiada tylko 1 węzeł. Mieliśmy już sytuacje, że zablokowany był w zasadzie jakkolwiek ruch na drodze S3, co wynikało z faktu braku możliwości stworzenia alternatywnego przejazdu. Jedyną alternatywą, jaka na tę chwilę istnieje, za 2 miesiące zostanie zupełnie wyłączona na okres blisko roku. Mam tu na myśli most w Cigacicach, który jest równoległy do mostu na drodze S3, który będzie po prostu remontowany i nie będzie przejezdny. Ale nawet po remoncie jego nośność dopuszczalna będzie wynosiła do 15 ton, w związku z czym nie stanowi on alternatywy dla ruchu pojazdów ciężarowych. W związku z tym most w Pomorsku przejmie tę funkcję, ale żeby mógł ją przejąć, należałoby przyspieszyć prace, a zasadzie podjąć jakiegokolwiek prace – z informacji uzyskanych od dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wynika, że żadne prace koncepcyjne, analityczne i planistyczne do tej pory nie zostały podjęte. Czyli z jednej strony za 4 lata mamy mieć gotowy most w Pomorsku, a z drugiej strony w zasadzie nie ma racjonalnego miejsca wpięcia go w układ autostradowy i dróg szybkiego ruchu. W związku z tym tutaj mój apel do pana ministra, aby pochylić się nad

problemem węzła północnego w Sulechowie, który na tę chwilę w zasadzie jest tylko i wyłącznie pragnieniem regionu województwa lubuskiego, a dokładnie Zielonej Góry i okolic, bo de facto w żadnym dokumencie on na tę chwilę nawet nie występuje.

Kolejny element – idziemy drogą S3 ku południowemu kierunkowi – to brak MOP-u w Stożnym. Droga S3 na tym odcinku powstała, w zasadzie została ukończona 2 lata temu... Tak? Ta wschodnia nitka... Tak, 2 lata temu. Dzisiaj cieszymy się z tego, że most na Odrze ma już 2 kierunki dogodne, ale niestety tutaj jest kłopot z miejscami dla podróżujących, czyli z MOP-ami. Są miejsca wyznaczone, zjazdy pobudowane, natomiast samych MOP-ów nie ma. Taki kluczowy z punktu widzenia przebiegu drogi S3 MOP w Stożnym wypadaloby już zacząć realizować. Pytanie: kiedy ewentualnie, jakie są plany dotyczące tego MOP-u?

Idąc dalej, wchodzę już trochę w obszar granicy województwa od południa... Chodzi mi o S3 na wysokości Nowego Miasteczka. Tam zaraz po wybudowaniu pojawiły się dosyć poważne szkody górnicze... Może inaczej. KGHM mówi, że to nie są szkody górnicze. Tworzone są kolejne ekspertyzy, analizy tego, kto zawiń, co się tam w zasadzie wydarzyło. Czas płynie, droga ma w chwili obecnej ograniczenie, jeśli chodzi o prędkości dopuszczalne, z każdym miesiącem pogarsza się jej stan techniczny, tam było frezowanie tych zapadni... W każdym razie chcielibyśmy wiedzieć, jakie są plany naprawcze dotyczące tego odcinka. Obawiamy się, że za chwilę, w okresie letnim, gdyby miały tam nastąpić jakiegokolwiek prace... Przypominam, że droga S3 jest główną arterią w kierunku morza w zasadzie dla całej zachodniej części Polski i każde utrudnienie na tych odcinkach powoduje dantejskie sceny, korki wielokilometrowe, a później niebezpieczne zdarzenia, ponieważ kierowcy chcą nadrabiać czas stracony w korkach.

Skoro jesteśmy przy korkach... Wychodzę trochę poza swoje województwo, ale ten odcinek drogi S3 ma bardzo mocne korelacje z naszym województwem. Mam tu na myśli odcinek Kazimierzów – Lubin, to jest województwo dolnośląskie, w zasadzie na granicy 2 województw. Tam państwo rozwiązało umowę z firmą Salini, jeśli dobrze pamiętam, na realizację tego. Według informacji, którą państwo podajecie

nam w tych materiałach, zaawansowanie prac było na poziomie 75%. Z informacji medialnych i uzyskiwanych od organów samorządowych województwa dolnośląskiego wynika, że tam naprawdę bardzo niewiele zabrakło do tego, żeby móc przynajmniej puścić ruch. Tutaj w tym zestawieniu tabelarycznym jest mowa o tym, że dokończenie inwestycji będzie miało miejsce dopiero w okresie chyba maja 2021 r. Moje pytanie. Ja rozumiem, czym jest zakończenie prac, ale czy istnieje realna szansa na to, żeby ruch mógł po tym przebiegu odcinka S3 odbywać się jeszcze przed wakacjami roku 2020? Bo to, co się działo w zeszłym roku na tym odcinku zarówno od strony województwa lubuskiego, jak i od strony Wrocławia, a dokładnie Lubina, no to... Powiem tak: szkoda mówić. Każdy, kto tamtędy jechał, a raczej kto odstał w korku 3, 4 godziny, przemieszczając się z prędkością 2 km/h, to wie, o czym mówię.

I ostatnia rzecz. Pomijam drogi ekspresowe, aczkolwiek nie do końca. Miasto Gorzów w przygotowywanej obecnie aktualizacji strategii województwa jako kluczowy element dla swojego rozwoju wprowadziło taką oto informację: oczekuje się podjęcia prac nad zmianą parametrów i charakteru drogi krajowej nr 22. Z informacji uzyskanych z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad wiem, że tam był – i będzie chyba teraz, w tym roku również – prowadzony pomiar natężenia ruchu, który ma dać odpowiedź na pytanie, czy zmieniać parametry tej drogi do klasy S, czy pozostawić ją w określonych odcinkach jako drogę krajową. Żadnych informacji nie jesteśmy w stanie uzyskać od regionalnego oddziału na temat tego, czy poza samą analizą będą prowadzone jakiegokolwiek prace przygotowawcze, analityczne i koncepcyjne co do zmiany charakteru tej drogi. Uzasadnienie prac na pewno jest takie, że dużo się mówi w strategii zrównoważonego rozwoju i strategii, która była przyjmowana przez rząd, o tym, iż mamy uruchamiać porty Gdańsk, Gdynia i Elbląg, a najkrótsza droga, że tak powiem, na zachód, to z tych portów prowadzi dwudziestką dwójką. W związku z tym jeżeli mamy łączyć 2 elementy rozwoju kraju, to warto byłoby mieć na dzisiaj przynajmniej plan, w jaki sposób ten transport realizować.

To tyle. Bardzo serdecznie dziękuję za zaproszenie i mam nadzieję, że otrzymam informacje, które będą satysfakcjonujące.



**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję bardzo.

Jeżeli pan pozwoli, Panie Ministrze, to dopuściłbym do głosu pozostałych obecnych na sali reprezentantów województw, a później byśmy spróbowali zreasumować odpowiedzi. Dobrze?

Panie Ministrze, nie słyszę, żeby ktoś jeszcze chciał zabrać głos... Mam taką prośbę, Panie Ministrze, ponieważ spektrum przedstawionych problemów przez reprezentującego województwo lubuskie było dosyć obszerne, prosiłbym o odniesienie się do...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Proszę?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Tak, w części odpowiedzieć na piśmie. Na te pytania, na które pan minister zechce w tej chwili odpowiedzieć, proszę odpowiedzieć ustnie tutaj na posiedzeniu komisji, a co do pozostałych, to czy pan dyrektor Żuchowski, czy ministerstwo odniesiecie się może na piśmie.

**SEKRETARZ STANU  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
RAFAŁ WEBER**

To zrobimy tak, że w tych kwestiach, w których możemy teraz podać maksymalnie precyzyjną informację, tak zrobimy. Proszę o to pana dyrektora Jarosława Waszkiewicza.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze, szczególnie jeżeli chodzi o pkt 1 i pkt 7, czyli ten pierwszy i ostatni.

**DYREKTOR DEPARTAMENTU  
DRÓG PUBLICZNYCH  
W MINISTERSTWIE INFRASTRUKTURY  
JAROSŁAW WASZKIEWICZ**

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Szanowni Państwo!

Węzeł Łągów na autostradzie A2. Sytuacja, zaawansowanie rozmów czy dyskusji na temat tego węzła od wielu miesięcy jest w zasadzie na takim samym etapie. Widzimy tę potrzebę ze strony samorządowej, przedstawiliśmy wspólnie jako strona publiczna, czyli strona umowy koncesyjnej, możliwości, jakie daje nam umowa

koncesyjna zawarta z Autostradą Wielkopolską. I oczywiście te możliwości z tej umowy są. Nie są tu żadną kwestią, problemem zapisy tej umowy i nie ma żadnych blokad z tego wynikających – problemem jest oczywiście koszt budowy tego węzła. Budowa tego węzła nie jest przewidziana w umowie koncesyjnej, nie jest również przewidziana w planach rządowych na poziomie priorytetów krajowych, ale Ministerstwo Infrastruktury uznaje priorytet lokalny co do realizacji tego rodzaju inwestycji. W takich przypadkach potrzebna jest szeroka współpraca z samorządem. Mamy kilka przykładów budowy węzłów w sieci autostrad i dróg ekspresowych, gdzie ta współpraca daje efekty – w tym przypadku jednak takich efektów na chwilę obecną nie ma. Deklaracje współfinansowania tej inwestycji są na poziomie bardzo ograniczonym i niepozwalającym na jej realizację. Z tego, co pamiętam, to ostatnia kwota, jaka padała na poziomie deklaracji lokalnych, płynących ze strony i władz samorządowych, i lokalnych przedsiębiorców, to była kwota bodajże 10 lub 20 milionów zł. W praktyce nie pozwala to na realizację węzła, to nie jest nawet połowa kosztów budowy takiego węzła. Oprócz kosztów budowy węzła trzeba mieć również na uwadze koszty eksploatacji węzła, bo dodatkowa infrastruktura na odcinku koncesyjnym wiązać się będzie również z wydatkami. Na etapie eksploatacji do zakończenia umowy trzeba będzie utrzymywać ten węzeł na autostradzie i pokrywać koncesjonariuszowi koszty z tym związane.

Jeśli chodzi o przykłady, dobre przykłady na sieci dróg krajowych z realizacją tego rodzaju inwestycji, to takim najlepszym przykładem z punktu widzenia lokalnego i z punktu widzenia krajowego, jak również zaangażowania przedsiębiorców prywatnych, są Łomianki. Tam na drodze krajowej co prawda, ale dwujezdniowej drodze o parametrach praktycznie ekspresowych, został wybudowany w 100% sfinansowany przez partnera prywatnego węzeł o potężnych parametrach realizacyjnych, który zapewnia dostęp do wielkiego centrum handlowego. Oczywiście nie było żadnego problemu ze strony generalnej dyrekcji i ministerstwa, żeby ten węzeł szybko uzgodnić i szybko zrealizować. Innym przykładem jest węzeł Niepołomice na autostradzie A4. Tam również we współpracy z władzami samorządowymi – tutaj finansowanie było po 50% przez samorządy lokalne i przez Ministerstwo Infrastruktury – ten węzeł

zrealizowano. Wartość budowy tego węzła to jednak suma znacząco wyższa niż te 20 milionów – na dzień dzisiejszy nie wiem, czy one są pewne – z deklaracji ze strony władz lokalnych i przedsiębiorców. Dziękuję...

A, jeszcze droga krajowa nr 22. Droga krajowa nr 22 jest objęta takim szczególnym programem, w zasadzie pilotażowym, przebudowy dróg krajowych do nośności 11,5 tony na całym jej przebiegu, czyli przez wszystkie województwa, przez które prowadzi – od województwa pomorskiego przez zachodniopomorskie i lubuskie. W związku z tym zostały przygotowane, jeśli chodzi o każdy fragment tej drogi, programy inwestycji zakładające przebudowę tej drogi. Program inwestycji obejmuje etapy prac przygotowawczych, a później realizacyjnych. Parametr techniczny tej przebudowy ustalany jest w miarę potrzeb lokalnych, czyli badane są potrzeby na terenie danego województwa oraz prognozy ruchu dla tego odcinka brane są pod uwagę. Zależnie od tych parametrów wybierany jest wariant technologiczny – czy to przekrój 2+1, czy jest przekrój 1 na 1 z różnymi pasami, lewoskrętami i prawoskrętami, czy jeszcze inny przekrój, może nawet dwujezdniowy, jeżeli jest to uzasadnione parametrami ruchowymi i prognozami. Nie przewiduje się tam natomiast budowy drogi ekspresowej na żadnym z odcinków, bo nie ma drogi krajowej nr 22 w rozporządzeniu w sprawie przebiegu autostrad i dróg ekspresowych i takie prace nie mogą być prowadzone. Na terenie województwa lubuskiego te prace są jeszcze na tym bardzo wczesnym etapie, jesteśmy na początku, a w zasadzie przed rozpoczęciem prac przygotowawczych. Dziękuję.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Czy ktoś z senatorów jeszcze zechce zabrać głos?

Pan senator Lamczyk.

**SENATOR  
STANISŁAW LAMCZYK**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Panie Ministrze! Szanowni Państwo!

Skoro już mówimy o węzłach, to mam pytanie do generalnej dyrekcji odnośnie do węzła Kowale. O ile mi wiadomo, to samorzady wykonały dokumentację na własny koszt i było porozumienie między generalną dyrekcją oddziałem w Gdańsku a samorządami, że jak samorzady zrobią dokumentację, to będzie realizowany węzeł Kowale. Czy można wiedzieć, jak ta sprawa wygląda?

**PEŁNIĄCY OBOWIĄZKI  
GENERALNEGO DYREKTORA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
TOMASZ ŻUCHOWSKI**

Panie Senatorze, proszę pozwolić, że odpowiem pisemnie. Nie chcę podawać niespójnych i niesprawdzonych na ten moment informacji.

**PRZEWODNICZĄCY  
JAN HAMERSKI**

Skoro nie ma więcej pytań, nikt nie zgłasza się do wypowiedzi...

Szanowni Państwo, polityka realizowana przez Ministerstwo Infrastruktury i przez generalną dyrekcję zmierza do tego, aby z naszej mapy Polski usuwać białe plamy komunikacyjno-transportowe, które jeszcze są. Myślę, że to dotyczy przede wszystkim tych inwestycji, które są zlokalizowane we wschodniej części naszego kraju, jakkolwiek ją nazywać: ścianą wschodnią, Polską B, C itd.. Myślę, że potrzeby inwestycyjne w całej Polsce są olbrzymie, ale te tereny były w szczególności zaniedbane, a korzeni tych zaniedbań nie będziemy szukać nawet w tym stuleciu, powiem szczerze. Dlatego, Szanowni Państwo, chciałbym złożyć podziękowania na ręce pana ministra dla całego resortu i na ręce pana dyrektora dla generalnej dyrekcji, dla wszystkich pracowników za pracę, którą wykonują na rzecz naszych lokalnych społeczności, które przecież tu Senacie reprezentujemy.

Państwo Senatorowie, ja z racji tego, że pochodzę z południowej Małopolski, chciałbym podziękować za realizowane inwestycje, te, które w 2015 r. nie znalazły się w planie finansowania, a po 2015 r., w roku 2016 znalazły się. Mówię o tej naszej słynnej już zakopiance. I za tę zakopiankę chciałbym serdecznie podziękować.

## Posiedzenie Komisji Infrastruktury (11.)

Chciałbym też uprzedzić pana ministra i pana dyrektora, że z pewnością wrócimy do tematów związanych z realizowaniem programu 100 obwodnic i Funduszu Dróg Samorządowych. To właśnie samorządowcy docierają do nas w regionie i o tych sprawach, o problemach

z realizacją tego projektu, tego programu mówią.

Myślę, że będę wyrazicielem wszystkich członków komisji, jeśli jeszcze raz, Panie Ministrze, Panie Dyrektorze, złożę serdeczne podziękowania dla was i waszych współpracowników.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 17 minut 04)*

**Kancelaria Senatu**

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie:

Centrum Informacyjne Senatu, Dział Edycji i Poligrafii