

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI INFRASTRUKTURY

(NR 5)

z dnia 8 stycznia 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 5)

8 stycznia 2020 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– **informację Ministra Infrastruktury na temat „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)”.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Adam Bandosz** wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Tomasz Żuchowski** p.o. generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Barbara Dzieciuchowicz** prezes zarządu Ogólnopolskiej Izby Gospodarczej Drogownictwa, **Adrian Furgalski** przewodniczący zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., **Zbigniew Kledyński** prezes Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Kotlarek** prezes Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy wraz ze współpracownikami, **Magdalena Lewandowska** dyrektor Biura Polskiego Związku Pracodawców Budownictwa, **Wojciech Gawel** przedstawiciel Polskiego Związku Producentów Kruszywy oraz **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu ds. legislacyjnych Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięła pracownica Kancelarii Sejmu **Jolanta Misiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam również pana ministra Rafała Webera wraz ze współpracownikami oraz zaproszonych gości. Stwierdzam kworum.

Jak państwo wiedzą, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji jest rozpatrzenie informacji Ministra Infrastruktury na temat „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, z perspektywą do 2025 r.”. Czy zgłaszają państwo uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. W związku z powyższym przechodzimy do realizacji porządku obrad Komisji. Proszę pana ministra o przedstawienie informacji, a informacyjnie – przed panem ministrem – muszę poinformować, iż z racji lokalowych ograniczeń, dzisiejszy czas obrad przewidziany jest maksymalnie na 1 godzinę i 45 minut. Jeśli nie wyczerpiemy dyskusji, to będziemy kontynuowali posiedzenie, najpewniej na kolejnym posiedzeniu Sejmu.

Proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo się cieszę, że przedmiotem dyskusji jest Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 z perspektywą do roku 2025, że rozmawiamy o tym programie teraz, na przełomie roku, ponieważ z jednej strony możemy dokonać zarówno podsumowania roku, który minął, czyli 2019, ale jednocześnie możemy podsumować 6 lat trwania tego programu. W szczególności, bardzo dużych szczegółach powiemy o tym, co zostało przez ten czas zrealizowane, co jest w obecnej chwili w realizacji i jakie są plany resortu oraz inwestora i zamawiającego, czyli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Nie będę ukrywał, że Program Budowy Dróg Krajowych jest – nie chcę powiedzieć, że najważniejszym programem, który jest realizowany przez Ministerstwo Infrastruktury, bo równie ważnym jest Krajowy Program Kolejowy, ale na pewno największym i to zarówno od strony zaangażowania finansowego, jak i od strony zaangażowania rze-

czowego. Można powiedzieć, że dlatego jest naszym oczkiem w głowie i robimy wszystko, aby z należytą starannością i konsekwencją ten program realizować. Mówię tutaj za siebie i oczywiście za inwestora, którym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nadzorująca realizację poszczególnych inwestycji. Ten nadzór odbywa się oczywiście przy udziale dyrektorów 16 oddziałów regionalnych tejże dyrekcji.

Szanowni państwo, na początek krótka doza najnowszej historii, która rozpoczyna się od momentu przejęcia odpowiedzialności za resort i za program przez pana ministra Andrzeja Adamczyka, czyli w końcu roku 2015. Wówczas ten program opiewał na 200 mld zł. Na tyle została wyliczona wartość wszystkich zadań, które zostały w nim określone, natomiast ówczesny limit finansowy wynosił 107 mld zł, co oznacza, że było bardzo dużo zadań, które nie miały finansowego zabezpieczenia.

Minister Andrzej Adamczyk stanął przed bardzo poważnym zadaniem. Przede wszystkim musiał poszukać i znaleźć dodatkowe środki finansowe na to, aby w przyszłości zrealizować zadania, głównie w zakresie dróg szybkiego ruchu, aby było ich jak najwięcej. Pierwszy efekt to czerwiec 2017 r. Wówczas uchwałą Rady Ministrów nastąpiło zwiększenie Programu Budowy Dróg Krajowych. Limit został podniesiony o kwotę 28 mld zł – do 135 mld zł. Dokładnie było to 135,2 mld zł. Również wtedy zabudżetowano nowe zadania, czyli przeznaczono środki ze wskazaniem na konkretne zadania inwestycyjne. Takim konkretnym zadaniem inwestycyjnym jest Via Carpatia, czyli odcinki, które wcześniej nie znajdowały się w ramach limitu. Jest to strategiczna droga dla regionów wschodnich, zarówno tych leżących na północy naszego kraju, jak i na południu, czyli chodzi o województwa: podkarpackie, lubelskie, mazowieckie, podlaskie i warmińsko-mazurskie.

Kolejną drogą, która uzyskała limit finansowy, była część drogi ekspresowej S17 od miejscowości Piaski do granicy z Ukrainą w Hrebennem. Wówczas zabudżetowano również odcinek autostrady A2 od Mińska mazowieckiego do Białej Podlaskiej. Limit 28 mld zł został przeznaczony właśnie na te zadania.

Następne zwiększenie finansów na Program Budowy Dróg Krajowych nastąpiło we wrześniu 2019 r. Dodatkowo wyasygnowano 7 mld zł i te środki zostały przeznaczone na drogę ekspresową S12 od Piask do granicy w Dorohusku, a także na wydłużenie drogi ekspresowej S5 i kolejnej drogi ekspresowej na Dolnym Śląsku, a mianowicie S3. W tej chwili obecna wartość programu wynosi 142,2 mld zł, czyli w ciągu 4 lat limit został zwiększony o 35 mld zł. Oczywiście zwiększony limit równa się większej liczbie zadań, która będzie realizowana w ramach tego programu.

Szanowni państwo, podsumowując 6 lat programu można powiedzieć, że w tym czasie zakończono budowę i realizację 84 zadań o wartości ponad 40 mld zł i długości 1169 km dróg. Głównie są to drogi szybkiego ruchu kategorii A, czyli autostrady oraz kategorii S, czyli drogi ekspresowe. Są to także obwodnice miast budowane w standardzie GP. Można powiedzieć, że w ciągu tych 6 lat dobudowaliśmy 20% całości sieci dróg szybkiego ruchu, która w tej chwili istnieje i pokrywa nasz kraj. W realizacji, czyli fazie projektowania bądź budowania dróg znajduje się kolejnych 86 zadań o wartości blisko 46 mld zł. Ich długość to 1073 km. Tyle kilometrów dróg znajduje się w realizacji i sukcesywnie, począwszy od tego roku i w latach następnych, będą otwierane i udostępniane kierowcom, którzy podróżują przez Polskę. W przetargu znajdują się 22 zadania o wartości ponad 15 mld zł i długości dróg 271 km. Na przetarg oczekują zadania o wartości 40 mld zł.

Jeżeli chodzi o rok 2019, to do użytku oddano 460 km dróg. Jest to drugi wynik, jeśli chodzi o długość nowych dróg oddanych do użytku w całej historii nowej Polski, czyli od 1990 r. Dzięki temu w tej chwili Polska jest objęta ponad 4000 km dróg szybkiego ruchu. Naszym zamiarem jest, aby do 2030 r. Polska została objęta siecią blisko 6000 km dróg szybkiego ruchu. Mam nadzieję, że uda się zrealizować ten zamiar. Będzie to oczywiście uzależnione od finansowania dróg, które w tej chwili są poza limitem. Mamy nadzieję, że w najbliższym czasie finansowanie, również przy pomocy środków unijnych, zostanie zagwarantowane, a to pozwoli zrealizować nasze marzenie. Jak mówię jednak, sukces będzie zależał od wielu czynników, głównie od czynnika finansowego, czyli wygospodarowania środków wewnątrz naszego kraju i od nowej perspektywy unijnej. Mamy nadzieję, że ona pozwoli na realizację jak największej liczby zadań.

Szanowni państwo, to tyle tytułem mojego ogólnego wstępu. Mamy przygotowane dwie prezentacje. Jedną przedstawi dyrektor Departamentu Dróg Publicznych pan Jarosław Waszkiewicz, a drugą pan Jacek Gryga – zastępca dyrektora generalnego dróg krajowych i autostrad. Miał jeszcze dotrzeć pan dyrektor Żuchowski, ale widocznie zatrzymało go coś ważnego – na razie go nie ma. Jesteśmy przygotowani na dyskusję dotyczącą każdej drogi, na bardzo szczegółową dyskusję. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to teraz chcielibyśmy przedstawić nasze prezentacje, a później liczymy na merytoryczną dyskusję i pytania z państwa strony. Dziękuję.

Jeszcze jedna rzecz, panie przewodniczący. Wykorzystując jeszcze fakt, że na sali są obecni także przedstawiciele wykonawców, chciałbym bardzo gorąco podziękować im za współpracę, realizację zadań i za kooperację z panem ministrem Andrzejem Adamczykiem na przestrzeni ostatnich 4 lat. Oczywiście nie obyło się bez sytuacji trudnych, które wymagały podjęcia trudnych decyzji, ale jako Ministerstwo Infrastruktury jesteśmy bardzo konsekwentni w naszych działaniach i robimy wszystko, aby proces inwestycyjny trwał w sposób niezakłócony. Dbamy także o to, aby umowy podpisane GDDKiA z wykonawcami były dotrzymywane z obu stron, zarówno ze strony zamawiającego, jak i ze strony inwestora. Jeszcze raz bardzo dziękuję przedstawicielom firm wykonawczych, którzy są tutaj na sali za współpracę w ostatnich latach, licząc na dobrą współpracę również w tym roku i latach przyszłych.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to oddałbym teraz głos panu dyrektorowi Jarosławowi Waszkiewiczowi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, bardzo proszę panie dyrektorze, ale wcześniej jest wniosek formalny. Proszę, pani poseł.

Poseł Mirosława Nykiel (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam pytanie. Czy dostaniemy te prezentacje?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Chciałem zwrócić się do autorów, aby po przedstawieniu prezentacji przesłali je na maile wszystkim członkom Komisji, aby można zapoznać się szczegółowo z tym materiałem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Może prześlemy do sekretariatu Komisji, który roześle posłom?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych MI Jarosław Waszkiewicz:

Prezentacje są już wgrane na państwa sprzęt i oczywiście zostawimy je tutaj.

Poseł Mirosława Nykiel (KO) – spoza składu Komisji:

Chodzi o to, aby dostali je nie tylko członkowie Komisji, ale również wszyscy, którzy interesują się tymi zagadnieniami.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Prześlemy do sekretariatu Komisji i proszę się tam zgłaszać.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Technicznie poradzimy sobie z tym. Każda zainteresowana osoba będzie miała możliwość uzyskania prezentacji w sekretariacie Komisji lub też zostaną rozesłane obecnym tu osobom na maila. Myślę, że każdy zainteresowany będzie miał wgląd do tych materiałów.

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych MI Jarosław Waszkiewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, z perspektywą do 2025 r., jest trzecim dokumentem programowym w sektorze dróg krajowych i kolejnym dokumentem, który przyjęty został uchwałą Rady Ministrów, która określa limit finansowy na realizację zadań i określa również listę zadań, które realizowane są w ramach tego limitu.

Ten konkretny dokument został przyjęty we wrześniu 2015 r. w szczególnym okresie bardzo wyężonej politycznej działalności przedwyborczej i w związku z tym charakteryzował się pewnymi cechami, które niestety doprowadziły do tego, że musiał zostać zweryfikowany – wystąpiła konieczność jego aktualizacji. Aktualizacja nastąpiła w lipcu 2017 r. Lista zadań została zweryfikowana w zakresie rzeczowym i wartościowym. Dla każdego zadania została określona wartość finansowa i określony został nowy limit finansowy w kwocie 135 mld zł. W tym czasie utworzono listę podstawową i rezerwową, zapewniając środki na realizację wszystkich zadań na liście podstawowej. W miarę realizacji programu pojawiła się konieczność jego dalszej aktualizacji i przeznaczenia dodatkowych środków. We wrześniu 2019 r. po raz kolejny zwiększyliśmy wartość realizacji programu do kwoty 142 mld zł, dodając również nowe zadania do załącznika nr 1.

Jeśli chodzi o priorytety inwestycyjne, które są realizowane w programie, to koncentrują się one na budowie gospodarczego kręgosłupa kraju, czyli podstawowej sieci autostrad i dróg ekspresowych. Podstawowa sieć jest określona w rozporządzeniu Rady Ministrów, a w programie wskazywane są odcinki realizowane w ramach limitu, które zbudują sieć, uzupełniając jej brakujące elementy.

W 2015 r. byliśmy cały czas na etapie szcątkowej sieci dróg ekspresowych i mniej więcej w połowie realizacji sieci autostradowej. Był to ciągle wczesny etap realizacji przyjętych priorytetów. W związku z tym program zawierał elementy związane z kontynuacją budowy sieci autostrad, czyli 254 km autostrady A1 i A2, 70 km autostrady A18, ale przede wszystkim koncentrował się na drogach ekspresowych – 2895 km sieci dróg ekspresowych, co po zakończeniu realizacji spowoduje, że stopień realizacji sieci będzie już bardzo zaawansowany. Oprócz tych dwóch podstawowych priorytetów kręgosłupa gospodarczego w programie ujęte są także przebudowy wybranych dróg krajowych, jako uzupełniające elementy sieci, obwodnice na drogach krajowych oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego w tzw. Programie Likwidacji Miejsc Niebezpiecznych, na który rocznie, zgodnie z założeniami programu, przeznaczają się ok. 300 mln zł.

Kolejny slajd przedstawia stan budowy sieci podstawowej i tę fragmentaryczność, która musiała zostać uzupełniona. Zwiększony limit programu, do 142 mld zł, zapewnił środki na budowę pełnych ciągów autostrad i dróg ekspresowych. W tej chwili dysponujemy pełnym ciągiem autostrady A4, pełnym ciągiem drogi ekspresowej S8 i po kolei, w ramach limitu, będziemy uzupełniać kolejne elementy podstawowych ciągów komunikacyjnych. W tym limicie znalazły się: droga ekspresowa S5, droga ekspresowa S3 i droga ekspresowa S7 na wszystkich odcinkach, tam gdzie ich realizacja mogła być zakończona w tej perspektywie czasowej. Wymieniłem oczywiście tylko te najważniejsze, natomiast jeśli chodzi o pozostałe odcinki na pozostałych fragmentach sieci, to były one realizowane w ramach dostępnych środków i nadal są realizowane w ramach możliwości.

W ramach Programu Budowy Dróg Krajowych ujęto również priorytet leżący w Polsce Wschodniej, czyli Via Carpatia z odnogami. Przez 10 lat funkcjonowania Via Carpatii jako międzynarodowej umowy, międzynarodowego potwierdzenia priorytetów, do deklaracji w sprawie Via Carpatia przystępowały kolejno kraje zainteresowane rozwojem tego szczególnego korytarza komunikacyjnego dla Europy Środkowej. Po kolei do tej deklaracji przystąpiły, licząc od początku: Litwa, Polska, Słowacja i Węgry, a następnie do korytarza przystępowały takie państwa jak Ukraina, Rumunia, Bułgaria, Grecja i Turcja, tak żeby wymienić tylko niektóre z nich. Potwierdzenie tego priorytetu w Polsce zostało zapewnione w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych. W ramach pierwszego, zasadniczego rozszerzenia w lipcu 2017 r. staraliśmy się ująć cały korytarz Via Carpatia z większością jej odnóg.

W Programie Budowy Dróg Krajowych zostały zapisane również 43 inwestycje polegające na budowie obwodnic. Częściowo te inwestycje to obwodnice ciągle autostrad i dróg ekspresowych – w programie mamy takich obwodnic 10 – natomiast pozostałe 33 odcinki to obwodnice na sieci dróg krajowych. Obwodnice są kolejnym priorytetem budowy wysokoprzepustowych sieci i zapewnienia bezpiecznych połączeń w Polsce.

Przedstawiony przez pana ministra aktualny stan również pokazujemy na slajdzie naszej prezentacji. Podsumuję go bardzo krótko: 84 odcinki zakończone – wartość 40,8 mld zł, łączna długość 1169 km; 86 odcinków w realizacji – wartość 45,9 mld zł,

długość 1073 km, 22 odcinki na etapie przetargu – wartość 15,2 mld zł, łączna długość 271,7 km; 69 odcinków w przygotowaniu do inwestycji o wartości 40,1 mld zł i długości 1071,1 km. To jest drugi podstawowy element działalności, jaką zapewniamy w ramach realizacji programu, tzn. zapewnienie środków na prace przygotowawcze. Wszystkie zadania, które ujęte są w programie czy to na liście podstawowej, czy na liście rezerwowej, mają zapewnione środki na prace przygotowawcze, na doprowadzenie ich co najmniej do takiego stanu, że albo jest możliwość ogłoszenia i przeprowadzenia przetargu oraz zawarcie umowy i realizacja inwestycji w ramach limitu, albo projekt jest gotowy i przechodzi jako pozycja na liście zadań do kolejnej perspektywy finansowej.

Na dziś mamy w programie zakończonych 65% wszystkich zadań, co stanowi mniej więcej 63% długości planowanych dróg. Jeśli chodzi o zakres finansowy realizacji, to na podstawie zawartych umów ze 142 mld zł wydatkowano środki w łącznej wysokości 61%.

Co chcemy osiągnąć na koniec realizacji programu? W maksymalnym zakresie zakończyć realizację sieci autostrad i bardzo zaawansować sieć dróg ekspresowych. Ta sieć to w sumie 7980 km, w tym ok. 2100 km to autostrady. Obecnie w ramach sieci zostało już zrealizowanych 4165 km dróg szybkiego ruchu, w tym ok. 1696 km autostrad, co stanowi 81% sieci autostrad i ok. 2470 km dróg ekspresowych, czyli 42% sieci dróg ekspresowych.

Na kolejnych slajdach przedstawiamy, w jakim tempie postępowała realizacja programu rok po roku. W 2014 r. mieliśmy w realizacji 10% zadań programu. Mówimy tylko o programie budowy dróg i odnosimy się do listy rzeczowej i finansowej z tego programu. Jak powiedziałem – w realizacji 10%, a zakończonych zadań na tym etapie oczywiście jeszcze nie było. W 2015 r. w realizacji było już 30% zadań. W 2016 r. realizowano 37% zadań i pierwsze zadania zostały już zakończone. W sumie wykonanych zadań było 1%. W 2017 r. w realizacji znajdowało się 45% zadań i zakończono 11% zadań. W roku 2018 59% zadań było w realizacji, a zakończono 20% zadań. I wreszcie, w 2019 r. w realizacji znajdowało się 63% zadań, a 32% było już zakończonych.

Jak państwo widzicie, na przestrzeni tych lat postępy w realizacji są znaczne. Również na najbliższe lata, dzięki zapewnionym środkom i zwiększonemu limitowi planujemy, że realizacja będzie postępowała w równie szybkim tempie. W 2020 r. w realizacji ma być 76% zadań i planuje się zakończenie 39%. W 2021 r. w realizacji będziemy mieli już 90% zadań, a zakończonych będzie 53%. W roku 2022 odpowiednio: 97% w realizacji, zakończonych 60% i na koniec programu, w 2023 r., 98% w realizacji i zakończonych 69%. Program jest przewidziany do roku 2023, ale ma perspektywę do roku 2025 właśnie w tym celu, żeby móc zakończyć realizację ostatnich zadań podjętych w ostatnich latach.

To wszystko pokazuje państwu zakres prac, który jest jeszcze przed nami. Jak powiedziałem, na etapie przetargu czy też jeszcze przed postępowaniem przetargowym cały czas mamy pokazną listę zadań. W następnej tabeli przedstawiliśmy lata 2020, 2021, 2022 i 2023 pod kątem ogłaszanych nowych przetargów i nowo zawieranych umów wynikających z tych przetargów. Wskazujemy tutaj, że w 2020 r. ogłoszonych zostanie kolejnych 47 przetargów, w 2021 będzie prowadzonych 18 postępowań przetargowych, a w latach 2022 i 2023 mamy już końcówkę i odpowiednio będą to 2 przetargi i 1 przetarg. Z tych postępowań wynikną oczywiście umowy na realizację ostatnich zadań umieszczonych w programie.

Realizacja Programu Budowy Dróg Krajowych niesie ze sobą szereg wyzwań, na które napotykamy w codziennej pracy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz ministerstwa. Ostatnie czasy, państwo to doskonale wiedzą, to okres wysokich cen kontraktowych i wysokich ofert i w związku z tym czasami trudnych decyzji, czy kontynuować przetarg i dokładać środki do jego realizacji, czy też przetargi optymalizować i ogłaszać je ponownie, ale już na nowych warunkach. Takie trudne decyzje też są podejmowane.

Na skutek systematycznego wzrostu cen jesteśmy zmuszeni do anulowania niektórych przetargów. Z tego powodu od początku realizacji PBDK unieważniliśmy 19 przetargów, z czego 8 było wszczętych w 2018 r. W 2019 r. doszło również do pewnych zachowań ze strony i inwestora, i wykonawcy, skutkujących wypowiedzeniem umów.

W 2019 r. było 13 wypowiedzianych umów. Ta kwestia jest cały czas ściśle monitorowana i kontrolowana pod względem przyczyn wypowiedzenia i tego, co następnie się dzieje w ponownym postępowaniu przetargowym przy ustalaniu nowej wartości zadań i harmonogramu ich realizacji. Warto podkreślić, że liczba umów, od których odstąpiono, to tylko 7,7% wszystkich dotychczasowych kontraktów.

Jakie mogą być przyczyny takiego stanu rzeczy? O jednej już wspomniałem – rosnące ceny. Były one spowodowane wieloma czynnikami. Wynikały m.in. z rosnącej liczby realizowanych zadań, rosnących cen materiałów i siły roboczej. Warto w tym miejscu wskazać także na ochronę podwykonawców. Sądzimy, że jednym z istotnych czynników, który prowadzi do coraz bardziej realnego szacowania kosztorysów przez wykonawców, jest przede wszystkim konieczność zabezpieczenia podwykonawców. Przez wiele lat wprowadziliśmy szereg zabezpieczeń skutkujących tym, że poziom zabezpieczenia podwykonawstwa w Polsce jest w zasadzie europejskim wzorcem. W związku z tym wykonawcy coraz bardziej muszą się liczyć z faktem, iż rosnących cen nie da się przerzucić na podwykonawców. Oferty trzeba odpowiednio szacować i w procesie przetargowym odpowiednio uwiarygadniać możliwość realizacji zadania za przedstawioną w ofercie cenę.

Tak wyglądają obecnie najważniejsze wyzwania stojące przed nami. Innym, bardzo ważnym wyzwaniem jest nowa perspektywa programowa Unii Europejskiej. Program Budowy Dróg i Autostrad jest dokumentem wieloletnim i w swoim zakresie czasowym ma również fragment nowej perspektywy. Ma również zadania, które nie tylko są już realizowane albo za chwilę będą na etapie przetargu i realizacji, ale są również przygotowywane do nowej perspektywy finansowej Unii. W ramach limitu 142 mld zł mamy dostęp do ok. 44 mld zł z obecnej perspektywy finansowej UE, której ostatni rok przypada na rok 2020.

1 stycznia 2021 r. to nowy dzień kwalifikowalności środków do nowej perspektywy. Do tego czasu Polska i wszystkie kraje Unii Europejskiej korzystające z nowego budżetu Unii muszą być gotowe programowo z nowymi dokumentami. W 2020 r. czeka nas przygotowanie nie tego jednego, ale także podstawowego dokumentu programowego na nową perspektywę, czyli nowego programu budowy dróg. Będzie on oczywiście kontynuacją obecnego. Będzie czerpał z listy zadań, które umieszczone są w obecnym programie na liście podstawowej w ramach limitu finansowego oraz na liście rezerwowej. Te zadania, które przez ostatnie lata były i są intensywnie przygotowywane, zostaną włączone do nowej perspektywy. Warto tutaj wspomnieć o ciągach dróg ekspresowych, które zostaną zaproponowane do nowej perspektywy. Chodzi o zakończenie budowy ciągów dróg ekspresowych, takich jak S19 – w ramach Via Carpatii z odnogami, ale również o rozpoczęcie, a może nawet i o zakończenie – zależnie od środków finansowych – budowy pozostałych ciągów dróg ekspresowych, którymi są ciągi drogi S11. Jest to bardzo ważny ciąg pozostający nadal na liście rezerwowej, w ramach którego realizowane są na razie wybrane obwodnice. Cały ten ciąg jest przygotowywany do nowej perspektywy. Oprócz tego będzie to również droga S12, droga ekspresowa S10 i z ostatnich priorytetów rządu doszła jeszcze duża obwodnica warszawska, związana z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Od strony rzeczowej wartość tych zadań szacujemy na ponad 100 mld zł. Ta wartość musi być na bieżąco aktualizowana ze względu na wzrost cen. Mamy nadzieję, że ten wzrost nie będzie już tak intensywny jak dotychczas. Ostatnie przetargi potwierdzają, że mamy pewne zatrzymanie na wysokich cenach ofertowych i jest to chyba sytuacja, która z punktu widzenia zamawiającego umożliwi przewidzenie i skontrolowanie projektu, również w ramach programu budowy dróg. Z punktu widzenia wykonawcy jest to sytuacja dosyć komfortowa, bo mamy w tej chwili rynek wysokich cen.

Podsumowując, wszystko o czym mówiłem, czyli przygotowanie nowych zadań i realizacja obecnych jest możliwe dzięki limitowi finansowemu zawartemu w programie i dzięki liście zadań określonych w tym programie. W ciągu najbliższego roku będziemy chcieli przygotować nowy program na nową perspektywę. Zostanie on państwu przedstawiony i zaproponowany. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, że czeka nas jeszcze jedna prezentacja.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, pan dyrektor Jacek Gryga z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Bardzo proszę.

Zastępca dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Jacek Gryga:

Dzień dobry państwu. Zarówno pan minister, jak i pan dyrektor Departamentu Dróg Publicznych dość szczegółowo i w szerokim ujęciu opowiedzieli o przebiegu realizacji aktualnego planu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 z perspektywą do roku 2025. Podanych zostało już wiele danych statystycznych, a ponieważ w mojej prezentacji niektóre z tych danych się powtarzają, dlatego, jeśli państwo pozwolicie, nieco skrótowo potraktuję pewne kwestie i skupię się tylko na tych problemach, które dotyczą nas jako inwestora i są szczególnie związane z tym, o czym wspominali pan minister i pan dyrektor. Chodzi o ostatni okres, który w porównaniu do wielu lat poprzednich był zupełnie inny. Na rynku robót budowlanych, zwłaszcza w budownictwie infrastrukturalnym, pojawiły się zupełnie nowe mechanizmy niż te znane z lat wcześniejszych. Spowodowało to, że musieliśmy dostosować się do nowych warunków.

Krótki rys historyczny. Zmiana sytuacji wystąpiła zasadniczo w 2018 r. Na koniec tamtego roku podjęliśmy w GDDKiA intensywne prace mające na celu dostosowanie się do nowych warunków, które zaistniały na rynku. Dla przypomnienia powiem, że na koniec 2018 r. oddaliśmy 321 km dróg, z czego 304 km to były nowe drogi ekspresowe. Co istotne, na koniec 2018 r. mieliśmy do dyspozycji ponad 1638 km autostrad i ponad 2092 km dróg ekspresowych. Na początku 2019 r. posiadaliśmy zawarte umowy na realizację szeregu zadań. W realizacji na początku minionego roku znajdowało się łącznie 113 zadań o łącznej długości 1425 km.

W momencie, kiedy na rynku pojawiły się oznaki zmieniającej się sytuacji, co było spowodowane choćby wspomnianym już dzisiaj wprowadzeniem ochrony podwykonawców, ale także działaniem innych czynników – możemy się tutaj tylko domyślać czy było to niedoszacowanie, czy błędne szacowanie ryzyk przez oferentów, czy też może wpływ miała duża liczba inwestycji, które pojawiły się na rynku, nie tylko krajowym, ale również europejskim – zaczęliśmy intensywnie analizować sytuację w celu jej zdiagnozowania i podjęcia reakcji, żeby program mógł być nadal sprawnie realizowany. W porozumieniu z branżą wykonawczą rozpoczęliśmy działania. Zresztą były one zapoczątkowane już wcześniej. Chociażby na forum Rady Ekspertów, której głównym osiągnięciem było stworzenie tzw. matrycy ryzyk, gdzie zidentyfikowano ryzyka, jakie występują w procesie budowlanym. Postanowiliśmy podzielić ryzyka w miarę równomiernie pomiędzy stronę zamawiającą i stronę wykonawczą. Chcąc reagować skutecznie na niekorzystne zjawiska postanowiliśmy działać elastycznie, spotykać się z branżą i oprócz działań związanych z identyfikacją i podziałem ryzyka wymienialiśmy się swoimi doświadczeniami. Były one dwustronne. Pozwalały nam lepiej zrozumieć, jak nasze działania wywołują działania rynku. Staraliśmy się to obustronnie zneutralizować.

Przede wszystkim zaczęliśmy od optymalizacji procedur przetargowych. Procedury przetargowe, szczególnie kryteria, zostały zmienione w ustawie, która pojawiła się w 2016 r. i wprowadziła ich zmianę od roku 2017. Po jakimś czasie doszliśmy do wniosku, że te kryteria są niezbyt skuteczne. Dużo o tym rozmawialiśmy, zaczęliśmy kryteria analizować i stopniowo zmieniać.

Dużą rzeczą, która utrudniała postępowania i wyłonienie wykonawców bez zbędnej zwłoki czasu, a później sprawną realizację, były procedury przetargowe. Dlatego stworzyliśmy pewne ramy, tak aby postępowanie przetargowe nie trwało zbyt długo. Jednocześnie tu gdzie zauważyliśmy, że niektóre terminy są jakby sztucznie skracane, tak jak na przykład terminy na uzyskanie pewnych decyzji, w takich przypadkach patrzyliśmy co wynika z konkretnych przepisów. Okazało się, co pokazała praktyka, że jednak nie jest dokładnie tak jak przewiduje Kodeks postępowania administracyjnego i dlatego w takich przypadkach zdecydowaliśmy się na wydłużenie terminów.

Jeśli chodzi o dodatkowe kryteria, tzw. pozacenowe, to nie do końca nam się sprawdziły. Właściwie były wykorzystywane do tego, że wykonawcy dawali maksimum tego, co mogli w ramach tych kryteriów zaoferować. To wszystko znowu sprowadzało się do konkurencji tylko ceną. Zdecydowaliśmy się na rezygnację z takiego kryterium jak właściwości przeciwpoślizgowe nawierzchni, równość podłużna, którą częściowo zredukowaliśmy w innych warunkach. W pewnym momencie próbowaliśmy też wprowadzić takie kryterium jak przejście części ryzyka związanego z wyjątkowo niesprzyjającymi warunkami atmosferycznymi. Powyższe kryterium też nie spowodowało, że procedury przebiegały lepiej, a stworzyło duże ryzyko doliczania, jakby powiększania pewnej części ceny ofertowej ze względu na ryzyko z tym związane. Została również zmodyfikowana możliwość skrócenia realizacji, która była kryterium pozacenowym i jest nim do dzisiaj. Z widełek sześciomiesięcznych dopuściliśmy skracanie do trzech miesięcy. Zmniejszyliśmy także wymagania z zakresu personelu wykonawców. Jeśli chodzi o personel, to zmniejszyliśmy zarówno wymagane okresy doświadczenia tego personelu, jak też i liczbę wymaganego. Właściwie teraz w większości przetargów, jeżeli chodzi o potencjał kadrowy, oceniamy doświadczenie kierownika budowy.

Jeśli chodzi jeszcze o wydłużenie terminu realizacji, to są pewne działania, które były podjęte już wcześniej. Wcześniej podjęliśmy decyzję o wyłączeniu okresów zimowych z czasu realizacji inwestycji, ale zmodyfikowaliśmy to w zależności od regionu geograficznego państwa. Tam gdzie zimy bywają dłuższe, tj. w rejonach podgórskich czy na północnym wschodzie, gdzie zima też trwa dłużej, zdecydowaliśmy się, aby przerwa zimowa nie trwała trzy miesiące tylko cztery miesiące. Wydłużyliśmy również termin realizacji kontraktów wzorcowo o dwa miesiące, m.in. ze względu na procedury, o których mówiłem, że nie przebiegały one zgodnie z literą prawa, a wymagały dłuższego czasookresu. Nie wspominałem o tym, ale myślę, że jest to państwu wiadome, iż do okresu realizacji nie wliczamy przerw zimowych. W zimie dopuszczamy nierealizowanie zadań.

Popatrzyliśmy także na jednolitość naszych zapisów w skali całego kraju. Jak na wstępie wspomniał pan minister, generalny dyrektor realizuje prace na drogach krajowych, korzystając ze swoich 16 oddziałów i ich dyrektorów. Tutaj również był pewien problem, jeśli na przykład chodzi o warunki wykonania i odbioru robót budowlanych, które w różnych województwach nie zawsze były jednolite. Utrudniało to wykonawcom sprawę w takim sensie, że musieli się przygotowywać na różne, nazwijmy to technologie. W ostatnim czasie stworzyliśmy wzorcowe WiORB, tak zresztą jak i inne dokumenty, o których jeszcze będę mówił.

Dużym posunięciem z naszej strony było wprowadzenie nowego sposobu waloryzacji. Po dłuższej dyskusji na temat skutków, jakie dla strony wykonawczej spowodowały wzrosty kosztów został on wprowadzony z początkiem ubiegłego roku. Wprowadziliśmy nowy sposób waloryzacji bazujący na innych wskaźnikach niż miało to miejsce wcześniej. Wcześniej waloryzacja była, po pierwsze, ograniczana do 1% i bazowała na wskaźnikach, które i tak nie osiągały tego 1%. Stworzyliśmy tzw. koszyk cenowy. Wyodrębniliśmy z procesu budowlanego takie elementy jak materiały, czyli asfalt, cement, stal, kruszywo i paliwa, również robocizną oraz uwzględniliśmy ogólny trend inflacyjny, a sam limit zwiększyliśmy do 5%. Ponadto wcześniej waloryzacja liczona była w momencie, kiedy została podpisana umowa. Była to jakby data, od której naliczano wzrost kosztów. W tej chwili – co też wynika z konsultacji z branżą i trzeba przyznać, że jest to bardzo rozsądne – ostatni moment, w którym wykonawca jest w stanie zaprognozować własne koszty, to moment składania oferty, a właściwie troszeczkę wcześniej, kiedy tę ofertę przygotowuje. W porozumieniu z branżą przyjęliśmy, że datą odniesienia, od której zaczniemy waloryzować koszty kontraktu, będzie 14 dni przed złożeniem oferty, bo wykonawcy deklarują, że posiadają aktualne ceny mniej więcej z takiego okresu. Innymi słowy, kiedy potem następuje proces realizacji, z reguły po roku lub dwóch, to i tak wykonawca ma liczone ceny od momentu stworzenia oferty.

Zwiększyliśmy także możliwość występowania o środki. W przypadku niedoborów i zmniejszonej rentowności kontraktów szczególnie zagrożona jest płynność finansowa. Żeby ją wykonawcom poprawić, zdecydowaliśmy się na możliwość wystąpienia z ich strony o płatność częściej niż raz w miesiącu. Skróciliśmy również termin płatności

(takie działania były podejmowane już wcześniej) oraz wprowadziliśmy możliwość stosowania zaliczek zarówno na etapie projektowania, jak i później – na etapie realizacji i prac w terenie.

Udogodnieniem na rzecz wykonawców, mam przynajmniej taką nadzieję, było wprowadzenie możliwości wniesienia zabezpieczenia wykonania. Początkowo i teraz jest to 10% zatwierdzonej kwoty kontraktowej. Oprócz tego wprowadziliśmy możliwość, zgodnie zresztą z prawem zamówień publicznych, żeby najmniej 3% zostało wniesione w momencie podpisania umowy, a pozostałe 7% było wnoszone poprzez potrącenia z każdej faktury VAT wykonawcy wystawionej w trakcie realizacji kontraktu.

Z innych, wcześniejszych ułatwień, które wprowadziliśmy, należy wymienić możliwość fakturowania materiałów, które wykonawca już w jakiś sposób zabezpieczył, czy to wwiózł na budowę, czy zdeponował w magazynie, nad którym jakąś kontrolę posiadał również zamawiający. W większości płaciliśmy za te materiały, mimo że one nie zostały jeszcze użyte, nie zostały fizycznie wbudowane. Warto także jeszcze powiedzieć o płatnościach za tzw. kamienie milowe, czyli za etapy, do wykonania których wykonawcy są zobowiązani w odpowiednim czasie. Przy rozliczaniu tychże kamieni milowych dopuściliśmy również wartości wynikłe z zafakturowania tych materiałów, a nie tylko z tego ile tych robót faktycznie zostało wykonanych.

Proszę państwa, w ostatnich dwóch latach było wiele dyskusji na temat technologii realizowania naszych nawierzchni. Ta dyskusja właściwie trwa do dziś, aczkolwiek myślę, że nie jest już taka zagorzła. Mamy chyba tyle samo zwolenników nawierzchni bitumicznej, co nawierzchni betonowej, choć chyba przewaga zwolenników jest po stronie tej pierwszej. Po przeanalizowaniu różnych uwarunkowań, na przykład związanych z geograficzną dostępnością kruszywa potrzebnego do produkcji betonu używanego przy układaniu nawierzchni, równych skoków cen, zdecydowaliśmy się uwolnić wybór konstrukcji nawierzchni i wykonawcy pozostawiliśmy decyzję w tej kwestii. W tej chwili technologia nawierzchni betonowych poszła tak bardzo do przodu, że właściwie niezauważalna jest różnica pomiędzy jazdą po nawierzchni bitumicznej, a nawierzchni z betonu cementowego. Myślę, że takie odczucia potwierdzą kierowcy, zwłaszcza po ostatnim roku, kiedy oddaliśmy sporo nawierzchni betonowych.

Wprowadziliśmy także jednolity w skali kraju program funkcjonalno-użytkowy. Jest on oczywiście jednolity, jeśli chodzi o ramy, a każdy kontrakt ma naturalnie swoje uwarunkowania, które wynikają zarówno z projektu, jak i z geograficznej lokalizacji inwestycji. Trzeba to uwzględnić, ale generalnie mamy do czynienia z jednolitym programem funkcjonalno-użytkowym. Uzgodniliśmy także matrycę ryzyk i ich podział pomiędzy zamawiającego i wykonawcę, ale o tym już mówiłem. Dzielimy się ryzykiem i elastycznie reagujemy na wszystkie uwagi, jakie między sobą wymieniamy.

Wprowadziliśmy mechanizm zachęcający do stosowania rozwiązań innowacyjnych w procedurze Projektuj i Buduj. Jest to tzw. żółty FIDIC. Oryginalny FIDIC zakładał, że w tej procedurze 100% powstałych oszczędności pozostaje u zamawiającego. Wprowadziliśmy zasadę 10% honorarium dla wykonawcy. Jest to jego zysk wynikający z tego, że nie wykonał jakichś robót. To tyle o podejmowanych przez nas działaniach.

Chciałbym teraz przedstawić bieżącą sytuację na drogach krajowych. W 2019 r. oddaliśmy 34 odcinki o łącznej długości 460 km. W listopadzie 2019 r. przekroczyliśmy liczbę 4000 km dróg szybkiego ruchu. Wcześniej zostało już powiedziane, że obecny program zakłada dojście do 6000 km, tak więc jesteśmy mniej więcej w 2/3 jego realizacji. Obecnie nasza sieć szybkiego ruchu ma już prawie 4147 km. Ponieważ konkretne dane liczbowe przedstawiali wcześniej zarówno pan minister, jak i pan dyrektor, dlatego myślę, że warto teraz przejść do omówienia pewnej trudności, na jaką natknęliśmy się w naszej działalności w roku ubiegłym. To jest niejako pochodna działań, o których mówiłem, tzn. analizy rynku i reakcji na to, co się na tym rynku dzieje.

Na terenie całego kraju musieliśmy odstąpić od 13 kontraktów ze względu przede wszystkim na zapisy umowne, które nas do tego obligowały. Był to również efekt rzeczowej analizy sytuacji, po której doszliśmy do wniosku, że prace przeciągnęły się tak dalece, iż nie było już żadnych gwarancji, że zostaną wykonane w takich terminach, które nam umożliwią spożytkowanie środków budżetowych czy środków unijnych, które

zostały przygotowane na te zadania. Ze wspomnianych 13 zadań 2 odcinki mamy już w eksploatacji, a na jednym odcinku jeszcze kontynuujemy prace. Odcinki w eksploatacji to obwodnica Częstochowy, autostrada A1 i droga S5 na odcinku między Poznaniem a Wronczynem. Dwaj wykonawcy musieli zejść z tych budów. Na jednym odcinku kontynuujemy prace. Został wyłoniony wykonawca. Chodzi mi o drogę ekspresową S3. Jak powiedziałem, z wybranym wykonawcą zostały podpisane umowy i prace trwają.

W przypadku 9 kolejnych zadań znajdujemy się w trakcie procedowania nad przetargami, chociaż mówiąc precyzyjnie 2 z tych przetargów zostały już rozstrzygnięte, a podpisanie umów, jak wynika z planu, ma się odbyć nawet dzisiaj. Jeśli chodzi o ostatni odcinek, od którego realizacji odstąpiliśmy, było to pod koniec ubiegłego roku, czyli fragment DK13 na odcinku Warzymice-Przeclaw, to jeszcze przygotowujemy materiały do przetargu, a sam przetarg niebawem zostanie ogłoszony.

Kilka zdań na temat zadań na istniejącej sieci dróg. W 2020 r. planowane jest wszczęcie postępowań przetargowych na realizację 220 zadań. Są to zadania różnego typu, które również znajdowały się w Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad, prezentowanym przez pana dyrektora. W ich skład wchodzi także inne zadania, takie jak poprawa nośności naszych dróg, a w ogóle – poprawa parametrów koniecznych do ruchu o naciskach 11,5 tony na oś. Slajd prezentuje graficznie przygotowanie tych zadań, przy czym ich wartość nie jest do końca sprecyzowana. Wiemy o tym, co będzie w najbliższych latach, natomiast od limitu dostępnych środków będzie zależało, co będziemy mogli realizować i jakie dodatkowe potrzeby będzie można zaspokoić.

W tej chwili dużo mówi się o Programie Budowy Obwodnic, który przewiduje zbudowanie 100 obwodnic. Przygotowujemy się do realizacji tego programu. Mamy wytypowane te obwodnice i w momencie, kiedy ten program zostanie ogłoszony, należy się spodziewać, że blisko 2 mld zł rocznie, począwszy od 2022 r., będzie przeznaczanych na jego realizację.

Na koniec slajd pokazujący porównanie map Polski na koniec 2018 r. i koniec 2019 r. Widać znaczne zmiany. Odcinki dróg, które na obu mapach zaznaczone są na czarno, to odcinki w eksploatacji, odcinki czerwone – w realizacji, a odcinki niebieskie – na etapie prac przygotowawczych. Jak państwo widzicie, na mapie po prawej stronie czarnego koloru jest już wyraźnie więcej.

To tyle z naszej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Otwieram dyskusję. Część posłów już się zgłosiła. Pierwszy do głosu zapisał się pan przewodniczący Król. Proszę bardzo.

Poseł Piotr Król (PiS):

Panie ministrze, panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, pytanie chciałbym odnieść do konkretnej inwestycji, do konkretnej budowy i chciałbym także pana ministra poprosić o podanie pewnego kontekstu, bo mam na myśli nasze ostatnie doświadczenia w budowie dróg z włoskimi wykonawcami. W przypadku drogi S5, o której chciałbym powiedzieć, doszło do rozwiązania umowy ze względu na nierealizowanie w terminie inwestycji na kilku odcinkach. W związku z tym byliśmy zmuszeni do tego, aby ponownie ogłosić przetargi na tych odcinkach. To, czego można było się spodziewać, padało w panów wystąpieniach i przejawiało się też w prezentacjach. Ceny, które uzyskaliśmy w tych przetargach, były wyższe od kwot zaplanowanych przez GDDKiA. Na bazie tej inwestycji pytam o dokończenie odcinka S5 na odcinku kujawsko-pomorskim, szczególnie wokół Bydgoszczy. Pytam o to nie bez kozery, ponieważ niestety nie wszyscy wiedzą, że Bydgoszcz jest ciągle największym miastem w Polsce, które cały czas nie ma dostępu do autostrady i drogi ekspresowej. Stąd dokończenie budowy S5 w pilnym terminie jest z logistycznego punktu widzenia niezwykle uzasadnione. W związku z tym chciałbym poprosić pana ministra o ogólną refleksję dotyczącą kwestii dopuszczania do startu w przetargach podmiotów, które wcześniej nie miały żadnego doświadczenia w budowie dróg na terenie Polski. To jest jedna rzecz.

Druga rzecz to kwestia szczegółowa, czyli dotycząca potwierdzenia środków na dokończenie S5 w kujawsko-pomorskim. Jak pan minister przewiduje, w jakim terminie nowi

wykonawcy będą mogli wejść i dokończyć tę drogę po nieudanych włoskim eksperymencie? To jest jedno z kluczowych pytań, na którego odpowiedź czekają nie tylko w kujawsko-pomorskim, ale także czeka wielu z nas, którzy korzystamy z dróg znajdujących się w tej chwili w fazie przebudowy, co z kolei powoduje zmniejszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Myślę, że wiele osób na to czeka i chciałbym prosić pana ministra o odpowiedź na te dwa pytania. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję bardzo. Proponuję zasadę: trzy pytania, odpowiedź ministra, trzy pytania, odpowiedź itd. Pozwoli to panu ministrowi odnosić się bezpośrednio do stawianych pytań.

Teraz pan poseł Mroczek, proszę bardzo.

Poseł Czesław Mroczek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, z prezentacji pana dyrektora dowiedzieliśmy się, było takie stwierdzenie, że cechą polskiej sieci drogowej jest fragmentaryczność. Rzeczywiście, jesteśmy w trakcie budowy i należałoby dążyć do tego, żeby zamykać określone ciągi drogowe, w szczególności autostrad i dróg ekspresowych. Chcę się do tego odnieść. Co państwo zrobiliście w tym zakresie, aby skończyć z fragmentarycznością?

W 2015 r. w zasadzie mieliśmy zbudowaną i zakontraktowaną autostradę A4. Z całej sieci autostrad, tej podstawowej, liczącej ok. 2100 km, mieliśmy zbudowanych bądź zakontraktowanych 1800 km. Zatem na podstawowej sieci autostrad zostało ponad 300 km, m.in. na autostradzie A2 na wschód od Warszawy. Do 2015 r. wybudowaliśmy tam 21 km autostrady jako obwodnicę Mińska Mazowieckiego, a w postępowaniu był odcinek pomiędzy Warszawą i wspomnianą obwodnicą Mińska. W tej chwili, po czterech latach, mamy przetarg na 12 km autostrady A2. Cztery lata, a nawet więcej niż cztery lata, zajęło wam, panowie, to żeby doprowadzić do przetargu na 12 km. Niewielki postęp w zakresie A12, więc proszę, żebyście tak naprawdę powiedzieli, w jakim terminie zakończymy tę podstawową sieć autostrad w Polsce, w której jak powiadam, od 2015 r. z punktu widzenia zakontraktowania i budowy dróg zostało do zrealizowania zaledwie 300 km.

Kolejny temat. Pan dyrektor powiedział, że w Polsce mamy rynek wysokich cen, jeśli chodzi o budowę dróg. Do 2015 r. słyszeliśmy jednak, że w Polsce budujemy autostrady za drogo, że to są najdroższe autostrady. Taki był przekaz polityczny, którego nieustannie używaliście. W związku z tym prosiłbym, jeśli nie dziś i nie teraz – wiem, że trudno jest porównywać konkretne odcinki dróg, cena zależy od zurbanizowania terenu itd., ale chciałbym, żebyście panowie podali na piśmie średnie ceny z kontraktów na 1 km autostrady. Jakie one były?

I wreszcie realizacja planu, o którym mówimy, tego do 2024 r. Podawane były wskaźniki wykonania tego planu: 70%, 90%. Tymczasem sami mówicie o tym, że do wspomnianego planu nie są jeszcze wprowadzone powiązania z Centralnym Portem Komunikacyjnym. Jeżeli te powiązania zostaną wprowadzone, to program zostanie radykalnie zmieniony i w zasadzie będzie to już zupełnie inny program. Proszę więc o odpowiedź na pytanie, kiedy zamierzacie zmienić program wprowadzając doń powiązania z Centralnym Portem Komunikacyjnym. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Pani poseł Janyska.

Poseł Maria Małgorzata Janyska (KO) – spoza składu Komisji:

Szanowne prezydium, panie ministrze, szanowna Komisjo, wpisując się w wypowiedź pana posła Mroczka również chciałabym zapytać, kiedy można liczyć na faktyczne dane, ponieważ nie wiem czy nasze pytania w tej chwili są jeszcze aktualne. Słyszymy, że będzie nowy program, że powstaje nowy program budowy 100 obwodnic, natomiast obwodnice przyjęte wcześniej w programie do realizacji mają terminy wykonania, które w zasadzie już upływają, to rodzi się pytanie, co wypadnie z tego programu z powodu zmian i wprowadzenia nowych zadań inwestycyjnych? Chyba tylko takie pytanie można teraz zadawać.

Na wstępie chciałabym się również odnieść do wypowiedzi pana dyrektora Departamentu Dróg Publicznych, który uznał, że program, jaki państwo odziedziczyliście, był programem przedwyborczym i politycznym i dlatego trzeba było go aktualizować. Chcę zauważyć, że dążenie do sprawowania władzy i sprawowanie władzy to jest polityka, więc czegokolwiek byśmy nie omawiali, zawsze można uznać, że jest to polityczne. W dyskusji raczej oczekiwałabym samych danych technicznych i profesjonalizmu. Program, który został przez nas pozostawiony, to był program stworzony przy wykorzystaniu bardzo dobrej pozycji naszego kraju w Unii Europejskiej, przy profesjonalnym i bardzo skutecznym negocjowaniu kolejnych unijnych budżetów, również w okresie, kiedy wskaźniki pokazywały stałe trendy gospodarczego wzrostu, a więc był to program zarówno ambitny, jak i realny. Do tego programu wprowadziliście państwo nowe zadania i tu nasuwa się pytanie. Czy to również uznać za politykę, czy za potrzebę?

Teraz chciałabym przejść do konkretów, które mnie interesują – z regionu Wielkopolski. Obwodnica Piły i Ujścia była planowana do realizacji w latach 2019-2022. W międzyczasie wyznaczano coraz to nowe terminy wydania decyzji środowiskowej przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska. W tej chwili z informacji, które zostały przekazane przy innej okazji, przy innym zadaniu inwestycyjnym, dowiadujemy się, że jest kolejny nowy termin uzyskania tej decyzji, a mianowicie druga połowa 2022 r. W związku z tym mam pytanie, jak do tego będą się miały inne dokumenty? Czy będą jeszcze aktualne, czy już nie będą aktualne? Czy w ogóle jest szansa, bo według mnie przy takim trybie postępowania nie, aby obwodnice zostały wykonane z kolejnej perspektywy unijnej? Z tym wiąże się również odcinek drogi S11, który wpisuje się w zakres tych obwodnic i jest warunkiem ich realizacji. Proszę o odpowiedź, jaki jest realny harmonogram czasowy i rzeczowy realizacji inwestycji: obwodnicy Piły, Ujścia, Obornik i odcinek drogi S11 Piła-Poznań? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Panie ministrze, proszę o odpowiedź.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Szanowni państwo, trzy wypowiedzi i trzy odpowiedzi z naszej strony, po kolei zaczynając od pana posła przewodniczącego Króla. S5 w kujawsko-pomorskim. Jak zostało to pokazane w prezentacji, w chwili obecnej te dwa odcinki są w trakcie analizy, w sensie analizy rozstrzygnięcia postępowania przetargowego. W pierwszym kwartale bieżącego roku, konkretnie w marcu, planowane jest podpisanie umowy na zbudowanie tych dwóch odcinków. Na tę chwilę mamy tylko decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji, czyli decyzję ZRID-owską. Jak powiedziałem – podpisanie umowy na wykonanie marzec 2020 r., oddanie do użytkowania lipiec 2022 r. To są odcinki od Nowych Marzy do Dworzyska i od Dworzyska do Aleksandrowa.

Jeżeli chodzi o nasze negatywne doświadczenia z włoskimi firmami, to faktycznie takie są. W swoim krótkim wstępie powiedziałem i powtórzył to pan dyrektor Gryga, że oczekujemy od wszystkich stron umów, które są podpisywane na wykonanie każdej inwestycji, realizacji tych umów. Tutaj jesteśmy bezwzględnie konsekwentni, niezależnie od tego czy mamy do czynienia z firmą z Polski, czy z zagranicy. Myślę, że dobitnym przykładem naszej determinacji i konsekwencji jest odcinek autostrady A1. Mam na myśli obwodnicę Częstochowy. Odzyskaliśmy tam wszystkie trzy gwarancje, które były zabezpieczeniem kontraktu, mimo że włoska firma próbowała sądowo to zablokować. To po pierwsze, a po drugie, dzięki sprawności Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz sprawności firm, które były inwestorem zastępczym w tym zadaniu, ten odcinek został oddany do użytku w roku 2019, jeszcze przed świętami Bożego Narodzenia. Wszystkie czynniki, które określają potrzebę wykonania inwestycji przemawiały za tym, aby w przypadku tego odcinka zastosować nadzwyczajną procedurę. Przemawiały za tym zarówno czynniki gospodarcze, jak i czynniki społeczne. Dlatego mieliśmy wyjątkowe postępowanie Ministerstwa Infrastruktury, które dało zgodę GDDKiA na ekstraordynaryjne, ale jak się okazało skuteczne postępowanie.

Kolejne odcinki, na realizację których umowy zostały rozwiązane nawet nie z racji tego, że nie były realizowane w terminie, ale że nie były w ogóle realizowane, przedsta-

wiliśmy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, które odbyło się jeszcze w poprzedniej kadencji Sejmu, w lipcu 2019 r. Zakres realizacji tych inwestycji, miesięczne podsumowania wskazywały, jeżeli dobrze pamiętam, że te inwestycje poruszały się do przodu w zakresie 1% realizacji. Jeżeli więc mamy 1% na miesiąc, to nie jest żadne realizowanie umowy, tylko nierealizowanie tej umowy. Stąd nasza konsekwencja, jeżeli chodzi o zrywanie umów z tak nierzetelnymi wykonawcami i dążenie do tego, w przypadku postępowania przetargowego, czy tak jak mówiłem o A1 w innej formule, żeby kontynuować te zadania. Reasumując, droga ekspresowa w kujawsko-pomorskim S5 – podpisanie umowy na te dwa odcinki w marcu bieżącego roku, a realizacja do lipca 2022 r.

Drugie pytanie dotyczyło dążenia do zlikwidowania fragmentaryczności, do budowy pełnych ciągów komunikacyjnych, całych dróg zarówno autostradowych, jak i ekspresowych. Pan poseł powołał się na autostradę A4. Myślę, że jeżeli chodzi o tempo budowy tej autostrady, to nie jest dobry przykład. Zgodnie z dokumentami rządowymi miała być gotowa na Mistrzostwa Europy w roku 2012, a nawet nie była gotowa na Mistrzostwa Europy w 2016 r., które były rozgrywane we Francji. To my skończyliśmy realizację tej drogi, tak więc powoływanie się akurat na tempo prac, jeżeli chodzi o A4, nie jest najlepszym przykładem. Jeżeli mnie pamięć nie myli, to chyba dochodziło tam dwa razy do zrywania umów z wykonawcą i to była przyczyna, która wydłużała realizację tej inwestycji na odcinku od Krakowa do granicy Polski z Ukrainą.

Dążymy do tego, żeby połączyć wszystkie drogi autostradowe i zakończyć ten program na wszystkich autostradach do końca 2025 r. Mówię o wszystkich autostradach, tzn. i o A2, i o A1 oraz o A18.

Poseł Czesław Mroczek (KO):

Panie ministrze, nie powiedział pan nic o A2.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Właśnie mówię – wszystkie, to znaczy i A2 też, do końca 2025 r. Zapewniliśmy finansowanie, zapewniliśmy limit na odcinek między Mińskiem Mazowieckim a Białą Podlaską. W dalszej perspektywie zapewnimy limit na dokończenie tej inwestycji od Białej Podlaskiej do granicy Polski. Cały program autostradowy zamierzamy skończyć w roku 2025. Mam ambicję, aby zakończyć program dróg ekspresowych...

Poseł Marek Sowa (KO) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie pośle, jest w programie. W tej chwili nie ma limitu, ale jest w programie. Proszę zapoznać się z programem i nie wprowadzać innych parlamentarzystów w błąd.

Poseł Marek Sowa (KO) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, przepraszam, za chwilę będzie pan miał okazję zabrać głos.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie pośle, bardzo bym prosił, żeby pan nie kłamał. Jak powiedziałem, to jest w programie, ale nie ma limitu. W przyszłości zrobimy wszystko, żeby ten limit zapewnić i zbudować, dokończyć program autostradowy, który w tej chwili jest zrealizowany w ok. 82%, do końca 2025 r., w tym autostradę A2.

Jeżeli chodzi o drogę ekspresową S11... Pani poseł powiedziała o planach budowania obwodnicy Piły i Ujścia od roku 2019, ale te obwodnice nigdy nie miały limitu finansowego. Trzeba to powiedzieć jasno i otwarcie. Nowelizacją Programu Budowy Dróg Krajowych z września 2015 r. państwo nie zagwarantowali limitu finansowego na drogę ekspresową S11 na tych odcinkach. Powiedzmy to sobie szczerze. Nie wiem zatem skąd wypowiedź, iż obwodnice miały być zrealizowane w 2019 r.

Jeżeli chodzi o stan przygotowania tych inwestycji, to na to pytanie, jeśli pani poseł pozwoli, udzielimy odpowiedzi na piśmie. Mam na myśli obwodnice Piły i Ujścia.

Poseł Maria Małgorzata Janyska (KO) – spoza składu Komisji:

Wypowiedź poza mikrofonem.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Odpowiemy, na jakim etapie jesteśmy w tej chwili.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To wszystko, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Tak, to wszystko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł Sibińska.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, mam pytania. Po pierwsze, padło tu sformułowanie, że wytypowano obwodnice do programu budowy 100 obwodnic. Czy możemy je jak najszybciej poznać? Jakie są to obwodnice?

Pytanie drugie. Czy obwodnice będą realizowane w ramach podniesionego limitu, tych ponad 140 mld zł, o których wspominał pan dyrektor, czy będzie to dodatkowy limit?

Uwaga do pana ministra. Proszę dziś nie mówić do posłów opozycji, cytuję: „państwo nie zagwarantowaliście”. Państwo rządzicie już pięć lat i to państwo nie zagwarantowaliście. To akurat jest prawda – nie zagwarantowaliście pieniędzy na różne inne przedsięwzięcia drogowe.

Chciałabym też przypomnieć expose, które było wygłaszane prawie pięć lat temu, kiedy to pan minister Adamczyk, rozumiem, że pan musi się dobrze wypowiadać o swoim szefie, ale wszyscy mieliśmy okazję oglądać, jak pan minister Adamczyk pokazywał wielką płachtę z harmonogramem tego, co było i co będzie. Nic z tego nie ma, a zatem trochę pokory, jeśli chodzi o wszystkie wypowiedzi.

Proszę również o konkretne odpowiedzi na piśmie odnośnie do kilku inwestycji. Po pierwsze, obwodnica Strzelc Krajeńskich w ramach DK22. Został już zrobiony STEŚ i bardzo proszę o informację, jaki jest harmonogram dalszych prac i jaki budżet jest przeznaczony na 2020 r. Następna rzecz, jeśli chodzi o DK22, to już w grudniu złożyłam zapytanie dotyczące ścieżki rowerowej w ramach tej drogi na odcinku Słońsk-Kostrzyn i chciałabym, żeby odpowiedź nie była taka jak w przypadku kilku innych odpowiedzi, że w ramach pozyskanych środków coś zostanie zrobione. Wołałabym, żeby to były konkretne odpowiedzi z konkretnymi datami.

Następna rzecz to obwodnica Krosna Odrzańskiego w ramach DK29 i DK32. W tym roku ma być zakończone opracowanie STEŚ. Proszę o przekazanie dalszego harmonogramu i poinformowanie, w jakiej wysokości przewidziany jest budżet na 2020 r. i kolejne finansowanie tej inwestycji?

Kolejna rzecz to obwodnica Kostrzyna nad Odrą w ramach DK 22 i DK31. W grę wchodzi także budowa mostu na rzece Odrze. Wiem, że umowa była podpisywana na poziomie ministerialnym, natomiast pytanie brzmi, czy została ratyfikowana przez stronę niemiecką, bo to chyba, o ile się orientuję, to uzależnia dalsze prace. Poprosiłabym także o przedstawienie harmonogramu rzeczowo-finansowego.

Teraz kilka słów na temat programu 100 obwodnic. Niestety, mieszkańcy województwa lubuskiego w różnych zapytaniach i odpowiedziach usłyszeli tylko, że na razie jest to hasło wyborcze, a jak będzie dalej, to zobaczymy. Takie padały odpowiedzi, ale chciałabym poprosić i upomnieć się o to, żeby trzy obwodnice zostały wpisane do tego programu. Mówię tutaj m.in. o obwodnicy Słubic. To jest bardzo potrzebna inwestycja, zbieg kilku dróg krajowych. Już w 2017 r. ówczesna pani minister Rafalska i ówczesny wojewoda Dajczak obiecali, że milion złotych będzie przeznaczony na opracowanie STEŚ. Póki co, o ile się orientuję, nic się nie wydarzyło. We wrześniu, w ramach kampanii wyborczej, były organizowane różne spotkania i padały obietnice, ale proszę wyprowadzić mnie oraz mieszkańców Słubic i okolic z błędu, że nie jest to tylko wyborcze hasło, tylko będą zapisane pieniądze na obwodnicę Słubic.

Kolejna obwodnica to obwodnica Nowogrodu Bobrzańskiego w ciągu DK27. Tam też zostały już poniesione nakłady finansowe przez różne instytucje, w sumie ponad 6 mln zł i jest taka prośba, aby tę inwestycję również uwzględnić, jeśli będziecie państwo prezentować swój program.

Ostatnia rzecz to obwodnica Kargowej w ciągu DK32. To właśnie tam padła odpowiedź, iż na razie jest to tylko hasło wyborcze. Proszę pokazać, że nie było to tylko wyborcze hasło. Tam również zainwestowano już ponad 6 mln zł, a ciągu dalszego nie widzimy.

Jeszcze jedna rzecz. Upominałam się o to już w ramach interpelacji pisanej w grudniu, ale nie tylko. Wielokrotnie w poprzedniej kadencji stosowne pisma były przekazane na ręce pana premiera Morawieckiego, kiedy odwiedzał województwo lubuskie. Chodzi o zjazd z autostrady A2 w okolicach Łagowa. Padały deklaracje o współudziale finansowym w realizacji tych inwestycji, zresztą nie tylko tam, również jeśli chodzi o Słubice, ze strony samorządów, zarówno gminnych, jak i wojewódzkiego. Deklaracje takie składało także stowarzyszenie, które zabiega o budowę tego zjazdu z A2. To jest dobra inicjatywa. Myślę, że warto z niej skorzystać i warto pochylić się nad tymi pomysłami. Pisałam w tej sprawie interpelację w grudniu. Do tej pory nie mam odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (KO):

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowny panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, na początku krótkie uwagi, bo wiem, że wiele osób chce zadać pytanie, więc nie będę za długo zabierał głosu. Po pierwsze, w mojej ocenie widać wyraźnie, że czkawką nam się odbija wstrzymanie inwestycji w latach 2015-2017, które miało miejsce po przejęciu rządów przez Prawo i Sprawiedliwość. Przypomnę, że wtedy inwestycje zostały wstrzymane i dzisiaj mamy taką sytuację, że to plus szereg innych negatywnych działań rządu, takich jak zwiększone wydatki socjalne, czyli silne działanie wywołujące presję kosztową, spowodowało, że nie mieścimy się w budżetach. Wykonawcy, którzy wygrywali przetargi, składali oferty w zupełnie innej rzeczywistości gospodarczej. Brak pewnej refleksji w rządzie, że podejmowane nieodpowiedzialne działania mają tak drastyczny skutek, spowodował, że trudno mówić, iż program z tego względu jest realizowany optymalnie.

Oczywiście widzimy też problem związany z brakiem aktualnej wartości tego programu. Rząd cały czas podkreśla, zresztą pan minister również, że wartość programu została zwiększona, ale jeżeli rząd z jednej strony wywołuje presję na koszty, co powoduje wzrost wartości kontraktów, wzrost kosztów po stronach firm, to program też powinien rosnąć. Tymczasem ceny mamy z 2020 r., a wycena całego programu jest dokonana na rok 2016. Przypomnę, że od tego czasu nastąpił drastyczny wzrost w zasadzie w każdym obszarze funkcjonowania gospodarki i trudno dziś uznać za sukces coś, co się gdzieś zadziało cztery lata temu. Na pewno nie można tego zostawić bez komentarza i pozytywnie ocenić brak prac nad wzrostem wartości całego programu.

Można by wskazywać jeszcze szereg różnych problemów, ale w tym momencie przejdę już do konkretnych pytań o konkretne drogi. Po pierwsze droga S1 pomiędzy Bielsko-Białą a Mysłowicami. Panie ministrze, bardzo proszę o informację na jakim jest to etapie. Czy jest zagrożenie dla realizacji kontraktu? To bardzo ważna droga nie tylko dla południowej części województwa śląskiego, ale generalnie, dla wszystkich poruszających się na południe w kierunku granicy pomiędzy Polską a Czechami, między Polską a Słowacją i dalej, na południe Europy.

Druga sprawa. Przy okazji chcę zapytać o obwodnicę Węgierskiej Górki. Wiem, że to jest realizowane w innym systemie i w innym programie, natomiast ta część jest bezpośrednio związana z całą siecią dróg i europejskich korytarzy. W związku z tym bardzo bym prosił, przy okazji S1, o zasygnalizowanie sytuacji na odcinku, który łączy Bielsko ze Słowacją, z granicą w Zwardoniu.

Trzecia rzecz, o którą chcę zapytać, to Beskidzka Droga Integracyjna S52. Bardzo się cieszę, że była zdaje się wymieniona w priorytetach na kolejną perspektywę, ale trochę się jednak dziwię, że dopiero na kolejną. Z drugiej strony cieszę się, że w ogóle została zauważona, bo jest to efekt naszej ciężkiej pracy i wielu rozmów w ministerstwie oraz

na posiedzeniach komisji, podkreślania podczas debat w parlamencie, jak ważna jest to droga zarówno dla mieszkańców Bielska, ale także dla mieszkańców części Małopolski, tej, która żyje gdzieś w Andrychowie, Wadowicach czy Kalwarii, generalnie, dla południowej części województwa śląskiego i dla aglomeracji małopolskiej. Przypominam sobie jednak, że w 2016 r. pani premier Szydło, ale też i pan minister Adamczyk obiecywali, że znajdą się środki finansowe na budowę tej drogi, jeżeli nie będzie sprzeciwu samorządów. Zrobiliśmy wszystko, żeby mieszkańców, tam gdzie był sprzeciw samorządów...

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle...

Posel Mirosław Suchoń (KO):

Już kończę.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Prosimy o konkluzję, jesteśmy na etapie...

Posel Mirosław Suchoń (KO):

Ale panie przewodniczący...

Posel Cezary Grabarczyk (KO):

Proszę kontynuować. Za chwilę będzie propozycja przedstawiona przez przewodniczącego.

Posel Mirosław Suchoń (KO):

No więc właśnie. Zrobiliśmy wszystko, żeby mieszkańcy wybrali takie władze, które nie sprzeciwiają się budowie tej drogi i teraz pytanie: czy państwo zrealizują tę obietnicę i znajdą się środki jeszcze w tej perspektywie. Taka była obietnica pani premier Szydło. Wiem, panie przewodniczący Polaczek, że pan nie chce, żebym mówił o tych obietnicach, ale chciałbym usłyszeć, czy będą środki finansowe, tak jak obiecała pani premier Szydło i pan minister Adamczyk. Czy w tej perspektywie powstanie ta droga? Taka była obietnica. Bardzo proszę o odpowiedź, czy państwo będą realizować tę obietnicę?

Ostatnie pytanie. Wracam do wartości całego programu. Czy ministerstwo w jakikolwiek sposób przedstawiło, albo na Radzie Ministrów, albo premierowi, wnioski dotyczące wzrostu wartości Programu Budowy Dróg? Wydaje się, że to powinno być już dawno zrobione. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Pani poseł Chmiel.

Posel Małgorzata Chmiel (KO):

Panie ministrze, szanowni państwo, odnośnie do spraw ogólnych przede wszystkim chciałabym się odnieść do tego, że państwo wyliczali kolejno, ile to zbudowaliście kilometrów dróg krajowych. Chcę powiedzieć, że to jest tylko część tego, co zbudował rząd PO-PSL. Zbudował 100 km autostrad, 1200 km dróg ekspresowych i 12 000 km dróg lokalnych. Szanowni państwo, w tej chwili zamiast drogich dróg mamy drogie bezdroża. Naprawdę zgadzam się z kolegą, moim przedmówcą, który powiedział, że to jest pokłosie tego, iż praktycznie zatrzymaliście realizację budowy dróg w latach 2015-2017.

Chciałabym się odnieść do wypowiedzi pana dyrektora Waszkiewicza. Szanowny panie, przede wszystkim ochrony dla podwykonawców nie opracowaliście teraz, tylko została ona opracowana za rządów PO-PSL w momencie, kiedy nagle bardzo podrożały materiały przed EURO 2012. Wtedy został opracowany cały pakiet odpowiednich ochron.

Chciałabym się jeszcze odnieść do następnej wypowiedzi pana dyrektora Waszkiewicza, bo zaciekało mnie, iż stwierdził, że jest zapewnienie środków na prace przygotowawcze, na wszystkie drogi z listy rezerwowej i że planuje się ich realizację. Do tego za chwilę się odniosę. Pozwólcie państwo, że posłużę się przykładem województwa pomorskiego. Dokładnie wiem, jakie drogi zostały zrealizowane za rządów PO-PSL, a co nie zostało zrealizowane. W tym województwie zrealizowano 10 dróg krajowych plus remont generalny trzech innych, autostrada A1, DK90, obwodnica Słupska, obwodnica

Kościerzyny, budowa obwodnicy południowej Gdańska, DK91, dofinansowanie do tunelu pod martwą Wisłą, rozpoczęcie trasy S7 z Gdańska do Elbląga, dofinansowanie budowy obwodnicy Kartuz i remont nawierzchni DK6, DK22 i DK20. To, wyliczając tylko tak z grubsza, natomiast państwo w kadencji, kiedy rządzą... Proszę mi wyliczyć co zrobiliście, bo ja wiem czego nie zrobiliście. Przede wszystkim nie zrobiliście Via Maris, którą obiecywaliście już w czasie wyborów – poprzednich, nie tych. Było tylko efektowne wbicie łopaty, z odpowiednim nagłośnieniem, udziałem telewizji i na tym się skończyło. Dalej straszny pusty pole.

Chcę powiedzieć, że również nie została zrealizowana obwodnica metropolitalna. Zwracam uwagę, że jest to część trasy S6. Wniosek unijny składany był na całą trasę S6, łącznie z obwodnicą metropolitalną. Wiem, że województwo pomorskie musi mieć środki poobcinane za karę, ale są pewne granice, żeby nie było dużych kłopotów, bo z metropolitalnej obwodnicy chcieliby korzystać wszyscy mieszkańcy Polski.

Następne – obwodnica Starogardu Gdańskiego. Przypominam, że była już obiecana w poprzedniej kampanii wyborczej, że będzie zrealizowana. Obietnicę metropolitalną i obwodnicę Starogardu przenieśliście na liście dróg krajowych i autostrad z miejsc, gdzie były zapewnione finansowania. W 2017 r. zmieniliście państwo... Obecny rząd 12 lipca zmienił harmonogram i miejsca na tej liście. W efekcie obie obwodnice zostały zdjęte z miejsc mających zapewnione finansowanie i umieszczone na miejscach, które finansowania nie mają. Panie ministrze, proszę nie kręcić głową, bo mam przed sobą wydruk listy rezerwowej i bardzo proszę, mogę przeczytać: obwodnica metropolii trójmiejskiej nr 123 – lista rezerwowa, budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego nr 147 – lista rezerwowa. To są miejsca bez finansowania.

Następna obwodnica, o której wpisanie do programu, o którym państwo mówicie, chciałabym prosić to obwodnica Kwidzyna. Chodzi o program, o którym mówicie, że jest w tej chwili opracowywany. Mam na myśli program 100 obwodnic obiecany przez pana premiera Morawieckiego. Od 2002 r. samorząd Kwidzyna zabiega bezskutecznie o tę inwestycję. Mam nadzieję, że wymienione trzy obwodnice zostaną wpisane do rządowego programu, tym bardziej że – jak powiedział pan dyrektor Waszkiewicz – jest zapewnienie środków na prace przygotowawcze wszystkich pozycji z listy rezerwowej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Prosiłbym mniej emocji, a więcej spokoju, bo wtedy będzie nam się łatwiej pracowało. Szanowni państwo, do końca posiedzenia pozostało nam 10 minut. Ponieważ wielu posłów jest jeszcze zapisanych do głosu, wiele wątków musi zostać poruszonych, są także przedstawiciele strony społecznej, którzy również zgłaszali chęć zabrania głosu, dlatego teraz poprosiłbym pana ministra o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania, po czym zamknę to posiedzenie i wyznaczymy kolejny termin na kontynuację tego punktu.

Jeżeli wyrażacie państwo zgodę na taki tryb pracy, to proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Szanowni państwo, tak po kolei. Do pani poseł Sibińskiej, która pytała o program 100 obwodnic. Państwa pytania obrazują potrzeby, które cały czas są na polskich drogach. Każdy poseł reprezentuje swój okręg wyborczy, reprezentuje dany region i podkreśla ważność wykonania konkretnej inwestycji drogowej, czy to obwodnicy, czy to drogi szybkiego ruchu. Myślę, że gdybyśmy usiedli nawet w ramach jednego klubu parlamentarnego, to dyskusja o tym, która droga jest ważniejsza, pilniejsza, bardziej potrzebna, zakończyłaby się awanturą. Każdy bowiem za priorytet uznawałby inne zadanie, że takie a nie inne powinno być zabudżetowane, że na to a nie inne zadanie powinny się znaleźć środki finansowe i że takie powinno być realizowane w pierwszej kolejności. My, jako Ministerstwo Infrastruktury, musimy jednak podchodzić do inwestowania w sposób kompleksowy, koncentrując się na początku na tym, aby skończyć z przerywanymi ciągami dróg szybkiego ruchu – to po pierwsze. Po drugie, musimy realizować te inwestycje, gdzie faktycznie są do tego merytoryczne przesłanki, czyli gdzie jest na przykład największe

natężenie ruchu albo gdzie mamy największy wskaźnik wypadkowości, czyli tam, gdzie po prostu jest niebezpiecznie, albo też tam, gdzie przemawiają za tym czynniki społeczno-gospodarcze, bo jak wiadomo budowa dróg szybkiego ruchu i obwodnic niesie za sobą rozwój danych terenów. Musimy dbać również o rozwój zrównoważony, tzn. aby nie przeinwestować w jednym regionie naszego kraju, a innego nie zostawić samego sobie. Chodzi o niekoncentrowanie dużych środków finansowych w jednym miejscu. Jako Ministerstwo Infrastruktury patrzymy na te inwestycje w sposób kompleksowy i nie kierujemy się jakimiś indywidualnymi interesami, tylko naprawdę realizujemy program z dużym poszanowaniem dla potrzeb i w sposób merytoryczny.

Jeżeli chodzi o program 100 obwodnic, to na dzisiaj mogę powiedzieć tyle. Po pierwsze, będzie to nowy program, z nowymi środkami finansowymi, tak że limit 142 mld zł pozostanie w tej wysokości, a przyporządkowane do niego zadania nie ulegną przesunięciu. Program 100 obwodnic będzie nowym programem, z nowym budżetowaniem i ze wskazaniem 100 obwodnic, które będą realizowane w trakcie najbliższych kilku lat. W mojej ocenie w tym programie znajdują się te obwodnice, które w tej chwili nie mają finansowego zabudżetowania, żeby nie powielać zadań, żeby ich nie przenosić z jednego programu do drugiego. Jeszcze raz podkreślam, takich zadań, które mają zabudżetowanie finansowe. Będziemy więc chcieli pokazać 100 nowych inwestycji, jeżeli chodzi o drogi obwodowe, do których zostaną określone środki finansowe, zgodnie z deklaracją pana premiera Mateusza Morawieckiego, w ciągu 100 dni od dnia zaprzysiężenia obecnego rządu. Czas biegnie. 100 dni to nieco ponad trzy miesiące. Zaprzysiężenie, jeżeli dobrze pamiętam, miało miejsce 12 listopada, tak że pokazania tego programu można spodziewać się w ciągu kilku najbliższych tygodni.

Jeszcze raz chcę powiedzieć o skali potrzeb. Na drogach krajowych mamy zdiagnozowane potrzeby do realizacji 260 obwodnic, a takich, które są autentycznie potrzebne – 170. Zgodnie z zapowiedzią musimy spośród nich wybrać 100 i wybierzemy 100. Będą one, powtarzam to jeszcze raz, miały nowe środki finansowe, które pozwolą na realizację tych zadań obwodowych.

Pani poseł prosiła o odpowiedź na piśmie, jeżeli chodzi o zakres realizacji tych inwestycji, które zostały wymienione. Oczywiście udzielimy takiej odpowiedzi.

Dobra wiadomość, przechodząc do odpowiedzi na drugie pytanie, dla pana posła Mirosława Suchonia, jest taka, że aktualizacja wartości programu została dokonana dwukrotnie. Po raz pierwszy w roku 2017 i po raz drugi we wrześniu 2019 r., kiedy został zwiększony limit ze 135 mld zł do 142 mld zł. W podwyższonym limicie kwota 2,5 mld zł stanowi zwiększenie wartości ogólnej, która wynika z cen przetargowych. Szanowny panie posle, mamy to cały czas na uwadze, czyli sytuację gospodarczą, która wpływa na wysokość przetargów i cały czas monitorujemy tę sferę.

Jeżeli chodzi o odpowiedzi na pytania dotyczące dróg, o które pytał pan poseł, czyli S1 na odcinku Kosztowy – Bielsko-Biała, to planowany jest czerwiec 2020 r. jako data podpisania umowy. Przetarg jest już ogłoszony. Końcówka roku 2023 to planowane oddanie tego odcinka do użytku. Podobnie zresztą jak kolejnych odcinków, czyli Oświęcim z węzłem do Dankowic oraz odcinek z Dankowic do Suchego Potoku. Wszystkie trzy odcinki, zgodnie z naszym harmonogramem, będą realizowane jednocześnie i wszystkie trzy mają zostać oddane do użytku pod koniec 2023 r.

Beskidzka Droga Integracyjna. W tej chwili wydana jest decyzja środowiskowa, natomiast na dziś nie jest ona ostateczna. Przypominam, że ta droga nabrała charakteru drogi ekspresowej na mocy decyzji z 2016 r. Jeżeli więc mówimy o tym, co już zostało zrealizowane przez rząd Prawa i Sprawiedliwości, to jest to właśnie ten fakt, że w 2016 r. podjęto decyzję o tym, że będzie to droga o standardzie drogi ekspresowej i z tej obietnicy można nas spokojnie rozliczyć.

Jeżeli chodzi o limit finansowy, to podkreślę po raz kolejny, że będziemy dążyli do tego, żeby wszystkie drogi ekspresowe, które w tej chwili nie posiadają limitu finansowego, zostały zrealizowane do 2030 r. Konkretnie harmonogramy wskażemy podczas nowelizacji programu, która zapewne nastąpi w tym roku. Będzie to miało miejsce wówczas, gdy już będziemy wiedzieli jakim budżetem, w szczególności budżetem najbliższej unijnej perspektywy, będziemy dysponowali.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, miałbym jeszcze prośbę o odpowiedź na ostatnie pytanie. Proszę o zwięzłą odpowiedź, bowiem musimy kończyć posiedzenie. Zaraz zaczynają się głosowania.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Trzy obwodnice w województwie pomorskim. Obwodnica metropolitalna będzie zrealizowana w formule PPP, czyli partnerstwa publiczno-prywatnego. Pani poseł, kiwałem głową, kiedy mówiła pani o tym, że obwodnica Starogardu miała zabezpieczenie finansowe. Po pierwsze, nigdy nie miała zabezpieczenia finansowego, a po drugie, za przygotowanie dokumentacji zawierającej wyznaczenie wariantu i uzyskanie decyzji środowiskowej, zgodnie z porozumieniem, odpowiada miasto.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Wypowiedź poza mikrofonem.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

W tej chwili to na mieście spoczywa ten obowiązek – przygotowanie dokumentacji i przeprowadzenie tego postępowania. Oskarżanie nas, Ministerstwo Infrastruktury, o to że nie dopełniliśmy jakiejś czynności...

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

W czerwcu zostały złożone materiały.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani poseł.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Oskarżanie nas jest naprawdę niezasadne. Przygotowanie dokumentacji spoczywa na mieście. Kiedy będzie ona kompletna i kiedy zgodnie z umową my przejmemy realizację tego zadania, to będzie ono realizowane. Mogę o tym zapewnić.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Czy to wszystko, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Kwidzyna nie było i nie ma w programie, który jest omawiany w tej chwili, czyli w Programie Budowy Dróg Krajowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Szanowni państwo, zamykam posiedzenie Komisji. O terminie kontynuacji tego posiedzenia sekretariat poinformuje, jak tylko ustalimy miejsce i nowy termin. Dziękuję bardzo.