



MINISTER INFRASTRUKTURY

KANCELARIA SENATU

03980200525837
RPW/24560/2021 P zał
2021-11-05 rej. Borczon Szymon

Warszawa, dnia 29 października 2021 r.

Znak sprawy: DDP-2.054.160.2021

Szanowna Pani
Gabriela Morawska-Stanecka
Wicemarszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

nawiązując do oświadczenia nr 1273, Pana Senatora Beniamina Godyli, złożonego podczas 31 posiedzenia Senatu RP, w sprawie znalezienia dodatkowych środków na budowę obwodnicy Strzelec Opolskich, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Resort infrastruktury jest świadomy problemów trapiących sieć dróg krajowych oraz istniejącego natężenia ruchu na wybranych odcinkach, w tym szczególnie tych przebiegających przez centra miast oraz roli jaką pełni droga krajowa nr 94.

Polityka resortu infrastruktury w zakresie nowych zadań inwestycyjnych obecnie skupia się co do zasady na dwóch średniookresowych dokumentach planistycznych. Pierwszy z nich – obecnie procedowany projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 (z perspektywą do 2033 r.) dotyczy dokończenia istniejącej sieci dróg klasy A i S, drugi – już przyjęty Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 (PBO) odnosi się do realizacji obwodnic w ciągach dróg krajowych.

Nawiązując bezpośrednio do kwestii realizacji obwodnicy Strzelec Opolskich w ciągu drogi krajowej nr 94, zaznaczam, że jest ona przewidziana do realizacji w ramach PBO w przypadku uzyskania oszczędności na zadaniach wytypowanych do realizacji w pierwszej kolejności. W toku analiz wytypowano ponad 200 zadań dlatego należało dokonać ich priorytetyzacji. Wychodząc naprzeciw ogromnym potrzebom realizacyjnym i brakiem dedykowanych programów dla obwodnic w poprzednich perspektywach finansowych, ostatecznie w PBO obok listy podstawowej znalazła się lista zadań możliwych do realizacji.

Podkreślam, że w większości zadania na liście podstawowej obecnie znajdują się w fazie przygotowania i za wcześniej jest aby szacować potencjalne oszczędności.

Zadania były oceniane pod wieloma kryteriami. Wybór poszczególnych tytułów do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu szeregu czynników, wśród których najważniejsze znaczenie miały: stan prac przygotowawczych, natężenie ruchu w okolicach danych miejscowości, w tym ruchu ciężkiego, stan bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczony poziomem wypadkowości (w tym także ofiarami tych wypadków), poprawą dostępności połączeń drogowych z państwami sąsiednimi oraz koniecznością zachowania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju.

Założeniem proponowanego Programu było ujęcie wszystkich obwodnic w ciągach dróg krajowych (klasy GP), które nie posiadają zapewnionego finansowania w obecnym Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) oraz identyfikacja tych obwodnic, dla których Minister Infrastruktury uzgodnił Program Inwestycji w rozumieniu §6 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz. U. 2010 nr 238 poz. 1579), tzn. takich, które uprzednio zostały przez Ministra Infrastruktury uznane za konieczne dla efektywnego funkcjonowania sieci dróg krajowych i dla których, w związku z tym, rozpoczęto prace przygotowawcze. W toku analizy listę uzupełniono o odcinki, których realizacja pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, spójność sieci dróg krajowych.

wiepadlegsa

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
WARSZAWA

Kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego konsultowano zarówno z Komendą Główną Policji jak i oddziałami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Celem analizy było wskazanie punktów, w których mamy do czynienia z infrastrukturą niewybaczającą potencjalnych błędów kierowców. Analizowano także maksymalizację korzyści punktowych inwestycji przy minimalizowaniu kosztów całego programu.

Odnosząc się do kwestii natężenia ruchu drogowego, zaznaczam, że jest ono mierzone dla całej sieci dróg krajowych zarówno w Polsce jak i wielu państwach w Europie, co 5 lat. W trakcie przygotowywania analizy brano pod uwagę natężenie ruchu pochodzące z Generalnego Pomiaru Ruchu 2015 (GPR 2015) przeprowadzonego przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

Zaznaczam, że potrzeby budowy obejść miejscowości są bardzo duże, wciąż pojawiają się nowe postulaty oraz wnioski. Tak jak wspomniano powyżej, lista inwestycji wraz z potencjalnym harmonogramem były przedmiotem szeregu analiz ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Niestety z uwagi na ograniczenia finansowe oraz możliwości rynku wykonawczego nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb.

Ministerstwo uważnie będzie się przyglądać zarówno realizacji zakładanego Programu, jak też sytuacji na polskim rynku budowlanym. W zależności od zaistniałych zmian lub wydarzeń będą podejmowane adekwatne środki i działania.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:
KPRM, dot. DSP.INT.4513.113.2021