



MINISTER  
TRANSPORTU I BUDOWNICTWA

DP1/BS1-ji-070-44/06

Pan

**Bogdan Borusewicz**

**Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej**

Dotyczy: pisma BPS/DSK-043-105/06

*Szanowny Panie Marszałku!*

W związku z oświadczeniem złożonym przez senatora Andrzeja Łuczyckiego podczas 5-tego posiedzenia Senatu RP w dniu 1.02.2006 roku, w sprawie budowy drogi ekspresowej S12 od Piotrkowa do Puław, uprzejmie proszę o przyjęcie następującej odpowiedzi:

Na wstępie chciałem oświadczyć, że na podobne wystąpienie senatora Andrzeja Łuczyckiego odpowiadał w ubiegłym miesiącu minister Jerzy Polaczek, ze zrozumiałych więc względów, odpowiedź, na wiele poruszanych kwestii, będzie tożsama z poprzednią.

Informacja w sprawie stanu lądowej infrastruktury transportu, zawarta w wystąpieniu ministra Jerzego Polaczka na 9-tym posiedzeniu Sejmu oraz w wystąpieniu Mirosława Sekuły prezesa Najwyższej Izby Kontroli, a także mająca miejsce po nich dyskusja plenarna, wykazały, że zaległości w dziedzinie infrastruktury, a zwłaszcza w zakresie infrastruktury drogowej, narastały latami, a w chwili obecnej są ogromne i dotyczą całego terytorium naszego kraju.

Rząd Premiera Kazimierza Marcinkiewicza, zamierza przeznaczyć na inwestycje drogowe znaczne środki, większe niż dotychczasowe nakłady państwa w tej dziedzinie. Konstruując programy budowy i modernizacji dróg kierujemy się

1385

KANCELARIA SENATU  
BIURO PREZYDIALNE

wpłynęło dn. 22.03.2006

nr. 1594 podpis.....

Warszawa, dnia 2006-03-17

SEKRETARZ

Biuro Prac Senackich

wpłynęło dn. 23.03.06

nr. 1897 podpis.....

rządowymi priorytetami strategicznego rozwoju kraju, naszymi zobowiązaniami międzynarodowymi, oraz wielkością i uciążliwością ruchu, jednak, przy najlepszych chęciach i najsprawniejszych działaniach, w ciągu kilku lat nie wybudujemy tego, co powinno było powstać w ciągu minionych dziesięcioleci. Nie możemy podejmować wszystkich, skądinąd, potrzebnych inwestycji, a musimy skupić się na tych najważniejszych, z punktu widzenia rozwoju społeczno – gospodarczego kraju.

W związku z powyższym, rząd dokonuje przegrupowania środków zwiększając kwoty przeznaczone na potrzeby pięciu województw wschodnich, w których jest najniższy dochód na mieszkańca w Polsce i w Unii Europejskiej. W zakresie infrastruktury drogowej, w tym aspekcie, priorytetem rządu jest budowa dróg ekspresowych Warszawa – Lublin i Suwałki – Białystok - Lublin – Rzeszów – Barwinek. Dostęp od zachodu, na obecnym etapie, zapewnią korytarze autostradowe A2 i A4. Aktualnie prowadzone są prace nad opracowaniem wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2005. Już wstępne dane wskazują, że korytarze A2 Konin – Łódź - Warszawa i A4 Kraków – Tarnów – Rzeszów już obecnie przenoszą ruch o natężeniu odpowiednio do 30 000 i 20 000 pojazdów na dobę, podczas gdy na postulowanym przez pana senatora odcinku drogi nr 12 średni dobowy ruch waha się pomiędzy 4000, a 8000 pojazdów na dobę. W tej sytuacji, bezdyskusyjnym priorytetem jest dokończenie ww. odcinków autostradowych, natomiast droga nr 12 na odcinku Piotrków Trybunalski – Radom – granica woj. lubelskiego już jest i będzie nadal systematycznie modernizowana. Na drodze tej mamy do czynienia z kongestią w miejscowości Puławy, natężenie ruchu powyżej 15 000 (poj/doba), potęgowane przez, niedostosowany do obecnych wymagań ruchu, most na Wiśle (uniemożliwia mijanie się dwóch pojazdów ciężarowych). **Dlatego też, już obecnie, rozpoczynana jest budowa I etapu ekspresowej obwodnicy miasta Puław, wraz z nowym mostem. Termin zakończenia budowy rok 2008, wartość kontraktowa 311 mln. zł. .**

Senator Andrzej Łuczycki zwraca się o ustosunkowanie do, przygotowanego przez poprzedni rząd, dokumentu „Harmonogram budowy autostrad i dróg ekspresowych na lata 2007-13”, stanowiącego załącznik do Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-13. W szczególności, pyta - z czego wynika kolejność

budowy wymienionych w powyższym dokumencie odcinków dróg ekspresowych, a także dlaczego uwzględnia on budowę dróg ekspresowych nie przewidzianych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15.05.2004 w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Pragnę wyjaśnić, że w roku 2005 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury przedstawiała cyklicznie, poprzedniej Radzie Ministrów, opracowania zatytułowane „Informacja o harmonogramie budowy autostrad i dróg ekspresowych w latach 2004-2006 i latach dalszych” lub „Informacja o realizacji harmonogramu budowy autostrad i dróg ekspresowych w latach 2004-2006 i latach dalszych”. Niektóre z nich uzyskały rangę załączników do Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-13. W wersji ostatecznej jest to opracowanie przedstawione Radzie Ministrów w dniu 6.09.2006.

Opracowania składały się z dwóch części, w pierwszej, sprawozdawczej, przedstawiano aktualny postęp w zakresie prac przygotowawczych oraz budowy, w drugiej, długookresowy harmonogram realizacji dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych), sięgający nawet roku 2025. Ta druga część, wielokrotnie zmieniana, była, według mojej oceny, jedynie informacją wstępną, której nie towarzyszyły stosowne prace prognostyczne, a zatem mało realistyczną. Ma ona charakter raczej propagandowy, niż planistyczny. Ponadto harmonogram nie był poparty decyzjami finansowymi (budowę zamierzano finansować ze środków unijnych, a te, wobec braku porozumienia na forum Rady Europejskiej, odnośnie perspektywy budżetowej Unii Europejskiej na lata 2007-13, nie były znane). Co najważniejsze sposób i moment powstania tego dokumentu jest, moim zdaniem, niezgodny z trybem przyjętym w ustawie z dnia 20 kwietnia 2004r. o Narodowym Planie Rozwoju (Dz. U. 2004 r. Nr 116 poz. 1206), która reguluje tryb wyboru projektów zarówno w ramach poszczególnych programów operacyjnych jak i strategii wykorzystania Funduszu Spójności. Sądzę, że powyższe wyjaśnienie tłumaczy również fakt, na który zwraca uwagę senator Andrzej Łuczycki, że w harmonogramie znalazły się drogi ekspresowe, których nie przewiduje rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15.05.2004 w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych.

Aktualne harmonogramy budowy nowych odcinków dróg wynikają z Rządowego Programu Budowy Dróg i Autostrad, który premier Kazimierz Marcinkiewiczem oraz minister Jerzy Polaczek wspólnie przedstawili 19 stycznia b.r. na konferencji w Strykowie, a także z sukcesywnie powstających dokumentów wynikających z, tworzonych obecnie, Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia.

Chcę jeszcze raz zwrócić uwagę Pana Marszałka, a także składającego oświadczenie senatora Andrzeja Łuczyckiego, na problem wieloletnich zaniedbań w dziedzinie budowy autostrad, dróg i obwodnic. W Polsce nadal gęstość sieci autostrad jest jedną z najniższych w Europie, stan nawierzchni wielu dróg jest niedostateczny, a ich zdolność do przenoszenia obciążeń nie skorelowana z natężeniem ruchu. W wielu miastach uciążliwość ciężkiego ruchu tranzytowego jest nadmierna, a brak obwodnic stanowi zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców. Staramy się, jak najszybciej, zmienić ten stan rzeczy. Konieczne nakłady na ten cel wielokrotnie przewyższają środki jakie rząd może przeznaczyć. Dodatkowe wybudowanie od podstaw, proponowanych przez senatora Andrzeja Łuczyckiego, około 170 km drogi ekspresowej pomiędzy Piotrkowem, a obwodnicą Puław, to nie są *koszty stosunkowo niskie*, a konieczność wydatkowania dodatkowo około 3,8 mld zł.

Pragnę także przeprosić za opóźnienie w udzieleniu odpowiedzi spowodowane obszernością poruszonych zagadnień.

*Łęgu wyprawy naceln*

Z upoważnienia  
MINISTRA  
TRANSPORTU I BUDOWNICTWA  
*Piotr Stomma*  
PODSZEFKRETARZ STANU

Otrzymują:

1. Marszałek Senatu RP (oryginał + 1 kopia).
2. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Departament Spraw Parlamentarnych i Samorządowych.
3. Ministerstwo Transportu i Budownictwa SM.
4. a/a