

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DEPARTAMENT
DRÓG I AUTOSTRAD

Warszawa, 5 lutego 2015 r.

DDA.II.015.1.2015.mz.1

NK: 34783/15

Pan

Wojciech Piech

Pełnomocnik Prezydenta Miasta Nowy Sącz
ds. Zarządzania Strategicznego

Szanowny Panie,

opowiadając na Pana pismo z dnia 29 stycznia 2015 r. (znak: PZJ.040.1.1.2015) dotyczące udostępnienia informacji o sposobie wyboru inwestycji do projektu *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (Program)* oraz przyczyn nieujęcia w nim zadania polegającego na budowie drogi ekspresowej/szybkiego ruchu nr 75 Brzesko – Nowy Sącz – Muszynka – gr. państwa, uprzejmie przekazuję wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie.

Ad 1. oraz ad 2.

Podczas prac nad projektem *Programu* założono, że wszystkie zadania drogowe będą dofinansowane ze środków unijnych. Komisja Europejska w perspektywie finansowej 2014-2020 wprowadziła mechanizm tzw. warunkowości *ex-ante*, na którą składają się warunki wstępne, które muszą zostać spełnione przez państwa członkowskie w celu przygotowania odpowiedniego gruntu pod unijne inwestycje, co przysłuży się podniesieniu ich efektywności i skuteczności.

W związku z tym, podstawowym dokumentem programowym, który brano pod uwagę przy doborze inwestycji drogowych do realizacji w ramach nowego programu drogowego był *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) (DI)*, stanowiący wypełnienie przez Polskę warunkowości *ex-ante* w dziedzinie transportu. *Dokument Implementacyjny* określa rządowe priorytety inwestycyjne, które zostaną dofinansowane ze środków z funduszy europejskich. Dla każdej transportu gałęzi określono kryteria wyboru projektów ustalone w oparciu o cele strategiczne, jakie mają zostać zrealizowane w poszczególnych gałęziach. Dla inwestycji w zakresie infrastruktury drogowej (drogi ekspresowe i autostrady) ustalono 9 kryteriów, pod kątem których dokonano hierarchizacji poszczególnych ciągów dróg krajowych:

- kryterium braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego,
- kryterium kontynuacji ciągu,
- kryterium ruchu ciężarowego,
- kryterium natężenia,
- kryterium funkcji drogi,
- kryterium gotowości projektu do realizacji,
- kryterium rozwoju portów morskich,
- kryterium bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- kryterium oddziaływania projektu na obszary Natura 2000.

W odniesieniu do stanu zaawansowania prac przygotowawczych poszczególnych inwestycji drogowych należy zaznaczyć, że punkty były przyznawane tym inwestycjom, które posiadają ostateczne decyzje administracyjne określone przepisami prawa, warunkujące możliwość podjęcia prac budowlanych:



NARODOWA
STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Ministerstwo
Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

tel. (22) 630 17 00
fax (22) 630 19 09
www.mir.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl

UNIA
EUROPEJSKA



decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji (lub pozwolenie na budowę), które wydawane są przez właściwe organy administracji publicznej po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań administracyjnych. Te decyzje określają warunki realizacji projektu.

Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że zawansowanie prac przygotowawczych (kryterium gotowości projektu do realizacji) było jednym z wielu kryteriów branych pod uwagę przy tworzeniu list inwestycji w *Dokumencie Implementacyjnym*. Szczegółowe omówienie każdego z nich znajdzie Pan w *Dokumencie Implementacyjnym* dostępnym na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Z uwagi na zaangażowanie środków unijnych projekt *Programu* musi być zbieżny z ustaleniami *DI*.

Ad 3.

Przedmiotowy odcinek nie został uwzględniony w *Dokumencie Implementacyjnym*, bowiem zgodnie z priorytetami strategicznymi, działania Rządu powinny w pierwszej kolejności skupiać się na budowie najważniejszych korytarzy transportowych o znaczeniu międzynarodowym oraz krajowym (połączenia między największymi ośrodkami gospodarczymi kraju, zwłaszcza ze stolicami województw). Oznacza to, że priorytet inwestycyjny został nadany ciągom dróg krajowych o najwyższej klasie technicznej (zgodnie z *rozporządzeniem Rady Ministrów ws. sieci dróg ekspresowych i autostrad z 2004 r., nowelizowanym w 2009 r.*) znajdującym się na sieci TEN-T (zwłaszcza na sieci bazowej TEN-T, którą Polska jest zobowiązana do wybudowania do 2030 r.). Prócz ww. kwestii, istnieje również aspekt finansowy bowiem Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju jest ograniczone przyjętym limitem w wysokości 92,8 mld zł. W ramach tego limitu należało dokonać wyboru najważniejszych z punktu rozwoju gospodarczego kraju, inwestycji. Co do zasady, do realizacji skierowano zadania z pierwszych 20 miejsc rankingu w *Dokumencie Implementacyjnym* z niewielkimi wyjątkami (zadania nieposiadające ustalonego wariantu drogi: S1 Mysłowice – Bielsko-Biała czy S7 Warszawa – Płońsk oraz te dla których nie podjęto jeszcze decyzji o systemie realizacji np. A1 Tuszyn – obwodnica Częstochowy).

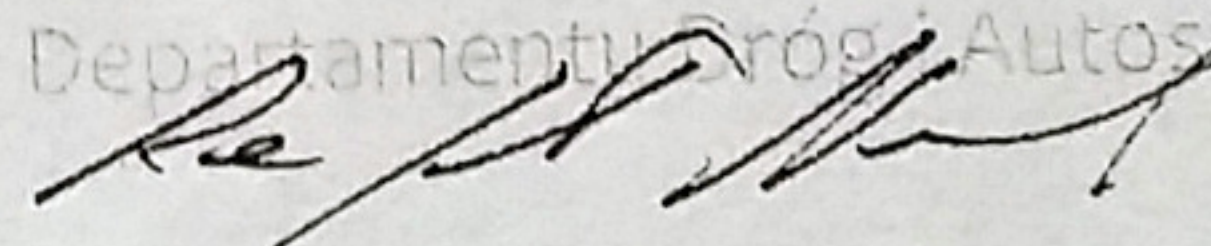
Przedmiotowy odcinek dk 75 nie znajduje się na sieci TEN-T; nie jest również wskazany w sektorowej strategii kraju, jaką jest *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*. Jako droga ekspresowa nie znajdziemy jej również w ww. rozporządzeniu Rady Ministrów. Z uwagi na powyższe inwestycja ta nie znalazła się w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*.

30 stycznia 2015 r. dobiegły końca konsultacje publiczne projektu *Programu*. Należy zwrócić uwagę, na dużą ilość wniosków w zakresie przebudowy dróg krajowych. Wśród zgłaszanych uwag pojawiły się również głosy o uwzględnienie budowy drogi dk 75 pomiędzy Brzeskiem a Nowym Sączem oraz krótszego odcinka Łososina – Nowy Sącz, zarówno o parametrach drogi krajowej, dwujezdniowej drogi krajowej czy też drogi ekspresowej.

Obecnie trwa szczegółowa analiza licznych wniosków. Wszystkie wnioski dotyczące ujęcia w *Programie* nowych odcinków będą rozważane. Dotyczy to również drogi krajowej nr 75.

Zdaję sobie sprawę, że inwestycja ta jest kluczowa dla mieszkańców subregionu sądeckiego. Należy jednak mieć na uwadze, że resort ma przed sobą postawione bardzo duże wymagania w postaci priorytetu rozwoju spójnej sieci drogowej w całym kraju.

Z poważaniem

DYREKTOR
Departamentu Dróg i Autostrad


Rafał Nowak



NARODOWA
STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA
EUROPEJSKA

