



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

KANCELARIA SENATU

Biuro Prac Senackich

Wpłynęło.....02.08.2017.....
Nr dz.4336.....

Warszawa, dnia 01 sierpnia 2017 r.

DDP.2.054.220.2017.EB.1

Nk: 120635117

**Pan
Stanisław Karczewski**

Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie Pana senatora Waldemara Sługockiego z dnia 29 czerwca 2017 r. przekazane przy piśmie z dnia 4 lipca 2017 r. znak: BPS/043-44-1133/17, w sprawie budowy obwodnicy miasta Kargowa, przedstawiam następujące informacje i wyjaśnienia.

Odpowiadając na pierwsze pytanie Pana senatora informuję, iż według wg Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r., natężenie ruchu pojazdów na drodze krajowej nr 32 w okolicach Kargowa na odcinku Okunin – Kargowa wyniosło 5509 poj./dobę, natomiast na odcinku Kargowa – Powodowo 5067 poj./dobę i jest o ponad połowę niższe od średniego dobowego ruchu rocznego na drogach krajowych wynoszącego 11 178 poj./dobę.

Jednocześnie informuję, iż Generalny Pomiar Ruchu jest dokonywany co 5 lat. Resort infrastruktury i budownictwa dysponuje danymi o średnim natężeniu ruchu pojazdów w latach 2000, 2005, 2010 i 2015. Kolejny pomiar natężenia ruchu na drogach krajowych będzie wykonany w 2020 r.

Ponadto informuję, iż w dniu 20 czerwca 2017 r. Rada Ministrów przyjęła zmianę uchwały w sprawie ustanowienia wieloletniego programu budowy dróg krajowych, która zakładała m.in. przedstawienie listy inwestycji, jakie zostaną sfinansowane w ramach nowego limitu w formie projektu zmian do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.). W dniu 7 lipca 2017 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił przedmiotowe zmiany Radzie Ministrów, która to w dniu 12 lipca 2017 r. przyjęła je uchwałą nr 105/2017. W zmienionej wersji Programu nie uwzględniono budowy obwodnicy miasta Kargowa.

Wskazać należy, że limit finansowy dla nowych, ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) zadań inwestycyjnych, wzrósł ze 107 mld zł do 135 mld zł. Pomimo tego limit ten nadal jest niewystarczający i nie zaspokoi wszystkich potrzeb, ponieważ zgodnie z kosztorysami, wydatki na wybudowanie wszystkich zadań w nim ujętych sięgają ponad 200 mld zł.

Odpowiadając na kolejne pytanie Pana senatora informuję, iż na początku 2016 r. w MIB podjęta została inicjatywa mająca na celu optymalizację procesu realizacji inwestycji drogowych ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023. Optymalizacja nie ograniczyła się jednak do dróg krajowych, dotyczy również dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, mimo iż sprawy te pozostają we właściwościach odpowiednich samorządów.

W styczniu 2016 r. swoją pracę rozpoczął Komitet Sterujący ds. optymalizacji procesu realizacji inwestycji drogowych, w skład którego weszli przedstawiciele wykonawców i projektantów branży drogowej, środowiska naukowego oraz strony społecznej. Wypracowane w pięciu roboczych grupach rekomendacje poddano konsultacjom i są stopniowo wdrażane. Do tej pory MIB podjął m.in. następujące działania w ramach rekomendacji Komitetu Sterującego:

- znowelizowano ustawę o drogach publicznych – w zakresie nadania ministrowi właściwemu ds. transportu kompetencji do wydawania rekomendacji i zaleceń odnoszących się do wymagań techniczno-budowlanych i eksploatacyjnych,
- znowelizowano ustawy: o drogach publicznych i o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego – w zakresie stworzenia formalno-prawnej płaszczyzny do współpracy finansowej między jednostkami samorządu terytorialnego (JST) a Skarbem Państwa w zakresie finansowania inwestycji drogowych,

- podjęto rozmowy z ministrem właściwym ds. środowiska na temat stworzenia formalnych ram umożliwiających weryfikację i zmianę kwestii finansowania kosztów budowy urządzeń ochrony środowiska w inwestycjach drogowych,
- zrealizowano prace nad serią opracowań eksperckich, m. in. w zakresie: wytycznych projektowania obciążeń drogowych obiektów mostowych, poszerzania jezdni o dodatkowe pasy ruchu i analizy efektywności przejść dla zwierząt; ponadto prowadzone są prace nad kolejnymi opracowaniami: katalogiem typowych konstrukcji drogowych obiektów mostowych i przepustów oraz analizami dotyczącymi jakości technicznej projektów drogowych współfinansowanych z funduszy UE wraz z rekomendacjami optymalizacji i opracowania szczegółowych warunków technicznych budowy i utrzymania dróg publicznych i drogowych obiektów inżynierskich.

W dniu 30 maja 2016 r. MIB powołał Radę Ekspertów do spraw działań mających na celu optymalizację procesu realizacji inwestycji drogowych. Rada Ekspertów jest organem pomocniczym Ministra. Stanowi ona platformę wymiany wiedzy i doświadczenia oraz daje realną możliwość współpracy pomiędzy Zamawiającymi a Wykonawcami. W ten sposób MIB przywróciło otwarty dialog pomiędzy dwoma stronami procesu inwestycyjnego ze wsparciem strony społecznej.

Do tej pory Rada Ekspertów:

- przyjęła alokację ryzyk (tzw. matrycę ryzyk) w kontraktach na roboty inżynierskie liniowe w modelu „zaprojektuj i wybuduj” – jako podstawę do opracowania „wzorca” umowy na realizację zamówienia,
- przeanalizowała i uzgodniła zapisy poszczególnych klauzul warunków kontraktu FIDIC na roboty inżynierskie liniowe w modelu „zaprojektuj i wybuduj”,
- uzgodniła wspólnie z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad wzór umowy, który jest kompromisem dwóch stron – zamawiającego i wykonawców,
- opracowała katalog pozacenowych kryteriów oceny ofert z podziałem na roboty budowlane, projektowanie, nadzory w postępowaniach przetargowych o udzielenie zamówienia.

Na bazie wypracowanych przez Radę Ekspertów dokumentów zostały przygotowane pierwsze postępowania przetargowe Via Baltica dla zadania: projekt i budowa drogi ekspresowej S-61 Ostrów Mazowiecka – Szczuczyn: odcinek węzeł Kolno – Stawiski i odcinek Stawiski – Szczuczyn. Wypracowana dokumentacja jest teraz wykorzystywana w kolejnych sukcesywnie ogłaszanych przetargach.

Pozdrowienia
 INFRASTRUKTURA I TRANSPORT
 Jęży Śmiłowski