



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 09 marca 2022 r.

Znak sprawy: DDP-2.054.15.2022

Szanowny Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolite Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z dnia 14 stycznia br. znak: BPS/043-35-1417/22 skierowanego do Ministerstwa Infrastruktury, przy którym przekazane zostało oświadczenie Pana Senatora Stanisława Gawłowskiego, złożone podczas 35 posiedzenia Senatu RP, dotyczące problematyki przygotowania i realizacji ciągu drogi ekspresowej S11, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

W ramach obecnie realizowanego Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.), który określa priorytety inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury dróg krajowych do 2025 r. pierwotny limit 107 mld zł był dalece niewystarczający by zrealizować cały zakres rzeczowy o wartości około 200 mld zł. Oznacza to, że środków starczyło tylko na około połowę zadań ujętych w Programie z 2015 r. Należy wskazać, że nawet obecny, zwiększony limit finansowy Programu, w kwocie 163,9 mld zł na realizację zakresu rzeczowego, nie jest wystarczający do realizacji wszystkich zadań inwestycyjnych w nim ujętych.

Odnosząc się do ciągu drogi ekspresowej S11, ww. wymieniony pierwotny limit 107 mld zł pozwolił na skierowanie do realizacji jeszcze w 2015 r. pojedynczych zadań obwodnicowych, tj. obwodnic Ostrowa Wielkopolskiego, Jarocina, Kępna i Szczecinka (a także wspólnego przebiegu S6 z S11 pomiędzy Kołobrzegiem a Koszalinem). Natomiast, dzięki zwiększeniu limitu finansowego do kwoty 163,9 mld zł w kolejnych latach udało się w ramach S11 skierować jeszcze budowę obwodnicy Olesna oraz odcinek pomiędzy Koszalinem a Bobolicami (a także wiele innych ważnych odcinków A1, S3, S6, S19 czy też S74).

W konsekwencji, obecnie w ciągu drogi ekspresowej S11 zostały oddane obwodnice: Szczecinka, Jarocina, Ostrowa Wlkp., Kępna a także wspólny przebieg S6 i S11, czyli zadania, dla których zapewniono finansowanie w 2015 r. Pozostałe zadania skierowane do realizacji przez obecny rząd, poprzez zwiększenie limitu PBDK, znajdują się w fazie realizacji, a zakończenie prac zgodnie z przyjętymi harmonogramami planowane jest w 2023 r.

Podkreślenia wymaga fakt, że brak zabezpieczenia środków finansowych na proces inwestycyjny całego ciągu drogi ekspresowej S11 ma miejsce od września 2015 r., a więc od momentu ustanowienia Programu przez Radę Ministrów. Powyższe nie oznacza jednak zaprzestania prowadzenia prac przygotowawczych dla pozostałych odcinków dróg ekspresowych, ujętych poza limitem finansowym, w tym również dla drogi ekspresowej S11.

W Ministerstwie Infrastruktury opracowany został bowiem projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (dalej RPBDK 2030), który określa priorytety inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej na kolejną perspektywę finansową. Zadania obejmujące budowę ciągu drogi ekspresowej S11, zostały ujęte w przedmiotowym dokumencie na liście podstawowej. Oznacza to, że po formalnym przyjęciu RPBDK 2030 przez Radę Ministrów zabezpieczone zostaną środki finansowe na całość procesu inwestycyjnego, w tym na realizację S11.

Droga ekspresowa S11 jest traktowana jako priorytet w perspektywie nadchodzących lat. Resort infrastruktury wraz z odpowiedzialną za realizację inwestycji Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad prowadzą działania dążące do zabezpieczenia środków finansowych na przygotowanie i

wierzę | POLSKA
STOLECIE ODZYKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

realizację drogi ekspresowej S11. Zgodnie z aktualnie przyjętymi danymi realizacja całego pozostałego ciągu drogi ekspresowej S11 będzie wymagała poniesienia kosztów w wysokości ok 25 mld zł.

W przypadku wszystkich pozostałych odcinków drogi ekspresowej S11 uprzejmie informuję, że prowadzone są prace przygotowawcze związane z opracowaniem niezbędnej dokumentacji i uzyskaniem decyzji administracyjnych wymaganych przepisami prawa. Większość z nich przewidziana jest do realizacji w systemie Projektuj i Buduj, który co do zasady ma zapewnić najbardziej optymalne przygotowanie i realizację inwestycji. W zależności od etapu prac przygotowawczych możemy wyróżnić „kamienie milowe” procesu przygotowawczego. Do najważniejszych elementów należą Studium Korytarzowe, Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES), podczas którego wypracowywane są warianty przebiegu danej drogi wraz z Koncepcją Programową będącą uszczegółowieniem rozwiązań wypracowanych na etapie STES, etap uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która ostatecznie określa przebieg. Ostatnim najważniejszym etapem umożliwiającym rozpoczęcie realizacji inwestycji drogowej jest uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Do uzyskania tej decyzji potrzebny jest również szereg niezbędnych dokumentów m.in. projekt budowlany.

W przypadku całego ciągu S11 prowadzone są prace przynajmniej na etapie STES. Świadczy to o rzetelnym i wiarygodnym podejściu do realizacji całego ciągu drogi ekspresowej S11. Tak jak wskazano realizacja całego ciągu S11 traktowana jest jako priorytet. Środki finansowe zostaną zabezpieczone w ramach Krajowego Funduszu Drogowego oraz budżetu Unii Europejskiej.

Reasumując uprzejmie informuję, że resort infrastruktury dostrzega konieczność realizacji całego ciągu drogi ekspresowej S11 i prowadzi w tym zakresie kompleksową politykę, której wyrazem są działania wskazane powyżej.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia

MINISTRA INFRASTRUKTURY

Rafał Weber

Sekretarz Stanu