

RAPORT Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Program Budowy

 Obwodnic

na lata 2020-2030

Ministerstwo Infrastruktury

Maj 2020

Spis treści

1. Zagadnienia ogólne.....	4
1.1 Podstawa prawna.....	4
1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi...4	
1.3 Cel konsultacji publicznych.....4	
1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag6	
2. Podsumowanie konsultacji publicznych.....	8
2.1 Ogólne informacje.....8	
2.3 Najczęściej pojawiające się uwagi o charakterze ogólnym.....10	
4) Uwagi w zakresie dodania nowych inwestycji do <i>Programu</i> oraz przesunięcia inwestycji między załącznikami.....12	
3. Wnioski wynikające z konsultacji publicznych.....	17

Załączniki:

Załącznik nr 1

Omówienie zgłoszonych uwag

Załącznik nr 2

Zestawienie statystyczne zgłoszonych uwag

1. Zagadnienia ogólne

1.1 Podstawa prawna

Projekt *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030* (dalej: *Program*) został poddany procesowi konsultacji publicznych, zgodnie z:

- art. 6 oraz art. 19a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz.U. z 2019 r. poz. 1295);
- §21 uchwały Nr 190 Rady Ministrów Regulamin pracy Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. (M.P. z 2016 r. poz. 1006 z późn. zm.).

1.2 Podmioty odpowiedzialne za organizację oraz nadzór nad konsultacjami publicznymi

Organem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt *Programu*, czyli Minister Infrastruktury, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury (dalej: Ministerstwo). W ramach Ministerstwa komórką organizacyjną odpowiedzialną za konsultacje publiczne jest Departament Dróg Publicznych.

1.3 Cel konsultacji publicznych

Prowadzone konsultacje publiczne miały na celu przedstawienie projektu *Programu* szerokiemu gronu odbiorców oraz zebranie uwag, komentarzy i wniosków:

- przedstawicieli sektora budowlanego,
- przedstawicieli władz wojewódzkich, powiatowych i gminnych, jako organów tworzących lokalne plany zagospodarowania przestrzennego oraz inwestorów na drogach publicznych niższych kategorii,
- przedstawicieli sektora transportu drogowego oraz indywidualnych uczestników ruchu, jako beneficjentów projektu *Programu*,
- przedstawicieli społeczności lokalnych, na terenie których przebiegać mają zadania drogowe ujęte w projekcie *Programu*,
- wszystkich indywidualnych przedstawicieli opinii społecznej.

1.4 Porządek oraz forma konsultacji publicznych

Projekt *Programu* został skierowany do konsultacji publicznych w dniu **14 lutego 2020 r.** Jednocześnie został on udostępniony w formie elektronicznej na stronie internetowej Ministerstwa oraz udostępniony do wglądu w siedzibie Ministerstwa.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami zaproszenie do udziału w konsultacjach publicznych zostało upublicznione poprzez:

- opublikowanie ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji publicznych w prasie ogólnopolskiej – Dziennik Gazeta Prawna, wydanie z dnia 2 marca 2020 r.;
- opublikowanie ogłoszenia o rozpoczęciu konsultacji publicznych na portalu www.ikomunikaty.pl w dniach 2-11 marca 2020 r.;
- zamieszczenie ogłoszeń na tablicach informacyjnych Ministerstwa;
- zamieszczenie ogłoszeń i oraz dokumentów na stronach internetowych Ministerstwa;
- wyłożenie do wglądu wersji papierowej wraz z możliwością składania uwag i wniosków do protokołu w siedzibie Ministerstwa.

Informacja na temat prowadzonych działań konsultacyjnych była również przekazywana i propagowana na bieżąco w ramach prowadzonej polityki informacyjnej Ministerstwa oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Ponadto, uruchomioną specjalną stroną internetową poświęconą inwestycjom ujętym w *Programie*.

8 lutego 2020 r. odbyła się w siedzibie Ministerstwa konferencja prasowa, z udziałem Ministra Infrastruktury – Andrzeja Adamczyka oraz Wiceministra – Rafała Webera, odpowiedzialnego za sprawy związane z drogami publicznymi i bezpieczeństwem ruchu drogowego, poświęcona realizacji *Programu*.

W dniu 11 lutego 2020 r. projekt *Programu* skierowano również bezpośrednio do następujących partnerów gospodarczych i społecznych oraz organizacji wchodzących w skład Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego:

- Polski Kongres Drogowy;
- Ogólnopolska Izba Gospodarcza Drogownictwa;
- Polska Izba Inżynierów Budownictwa;
- Instytut Badawczy Dróg i Mostów;
- Związek Powiatów Polskich;

- Związek Województw RP;
- Unia Metropolii Polskich;
- Związek Miast Polskich;
- Związek Gmin Wiejskich,
- Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji;
- Polskie Stowarzyszenie Przewoźników Autokarowych;
- Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce;
- Ogólnopolskie Stowarzyszenie Przewoźników Transportu Nienormatywnego;
- Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego;
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP;
- Stowarzyszenie Transport i Logistyka Polska;
- Instytut Transportu Samochodowego.

Zgodnie z obwieszczeniem Ministra Infrastruktury dot. konsultacji publicznych miały się one zakończyć 20 marca 2020 r. Niemniej jednak, w związku z wprowadzeniem na terenie Polski stanu zagrożenia epidemicznego (COVID-19), mając na uwadze zmiany, jakie zaistniały w codziennym funkcjonowaniu instytucji publicznych, władz samorządowych, podmiotów społecznych i branżowych oraz obywateli, Ministerstwo Infrastruktury podjęło decyzję o wydłużeniu do **10 kwietnia 2020 r.** Podkreślić jednak należy, że Ministerstwo przez cały ten okres prowadziło normalny tryb pracy, bez dodatkowych ograniczeń w kontaktach dla interesariuszy.

Omówienie uwag dotyczących tytułów inwestycyjnych zostało umieszczone w Załączniku nr 1. Zaś uwagi o charakterze ogólnym zostały omówione w Załączniku nr 2.

1.5 Forma zgłaszania oraz zbierania uwag

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja, czy obywatel zainteresowany problematyką rozwoju infrastruktury drogowej miał prawo oraz możliwość wyrażenia swojej opinii. Uwagi były zgłaszane w formie dedykowanych formularzy kierowanych do Ministerstwa:

- na adres e-mail: konsultacje100@mi.gov.pl,
- drogą pocztową na adres Departamentu Dróg Publicznych: ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa (w przypadku przekazania uwag za pośrednictwem poczty decyduje data wpływu formularza do MI),
- osobiście w siedzibie Ministerstwa (Kancelaria Główna) lub
- ustnie do protokołu w Ministerstwie ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie (bud. A pok. 57a w godz. 9.00-15.00).

Wszystkie otrzymane uwagi, po zakończeniu konsultacji publicznych poddano szczegółowej analizie pod kątem możliwości ich wykorzystania w opiniowanym dokumencie.

W niniejszym raporcie podsumowany został proces konsultacji publicznych w formie zebrania najważniejszych i najliczniejszych uwag, komentarzy i wniosków, które napłynęły do **Ministerstwa do dnia 10 kwietnia 2020 r.**

Korespondencja dotycząca prowadzonych konsultacji, jaka była kierowana do innych podmiotów, a która nie została równocześnie przekazana do Ministerstwa, nie została uwzględniona w procesie konsultacji.

2. Podsumowanie konsultacji publicznych

2.1 Ogólne informacje

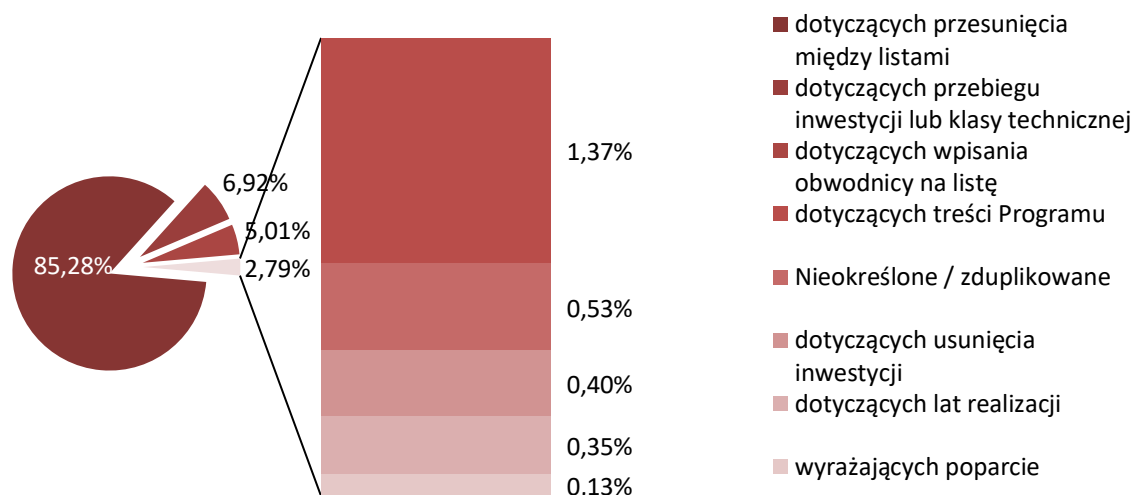
Uwagi do *Programu* można było zgłaszać do Ministerstwa Infrastruktury począwszy od dnia 14 lutego 2020 r. do dnia 10 kwietnia 2020 r. Pierwotny termin zakończenia konsultacji tj. 20 marca 2020 r. został przedłużony do dnia 10 kwietnia 2020 r. ze względu na wprowadzony w kraju z dniem 14 marca 2020 r. stan zagrożenia epidemicznego.

Tematykę otrzymanych w trakcie konsultacji projektu *Programu* uwag i komentarzy można podzielić na:

- uwagi dotyczące zapisów projektu *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030*;
- wnioski odnoszące się przede wszystkim do propozycji zmian na listach zadań inwestycyjnych w tym przesunięć między listami;
- zgłoszenia dotyczące uzupełnienia treści projektu *Programu* lub usunięcia pewnych zapisów;
- wnioski dotyczące przebiegu lub rozwiązań technicznych poszczególnych inwestycji;
- uwagi inne, niedające się zaklasyfikować do żadnej z powyższych grup.

Uwagi ogólne do konsultowanych dokumentów odnosiły się najczęściej (ponad 98%) do zakresu rzeczowego *Programu*. W większości były to uwagi w zakresie przeniesienia zadań z listy możliwych do realizacji w ramach *Programu* (Załącznik nr 2 do *Programu*) na listę zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach *Programu* (Załącznik nr 1 do *Programu*) - 85,28%. Niemal 7% uwag dotyczyło przebiegu lub klasy technicznej poszczególnych inwestycji, a 5,01% dotyczyło wprowadzenia nowych inwestycji do *Programu*. 1,37% uwag dotyczyło szczegółowych zapisów w treści *Programu*, a 0,53% wystąpień dotyczyło usunięcia z listy poszczególnych tytułów inwestycyjnych.

Liczba uwag



Do dnia 10 kwietnia 2020 r. wpłynęła następująca liczba wniosków i uwag (w podziale na poszczególne podmioty):

- 2 uwagi od parlamentarzystów RP,
- 89 uwag władz samorządowych wszystkich szczebli (oraz ich administracja),
- 2 083 uwag osób fizycznych (w tym podpisy na listach zbiorowych),
- 75 uwag organizacji, stowarzyszeń, podmiotów gospodarczych, klubów, cechów, izb, agencji rozwoju oraz innych podmiotów,

Ponadto, resort infrastruktury, od momentu publicznej zapowiedzi stworzenia Programu Budowy 100 Obwodnic tj. od września 2019 r. otrzymuje liczne wystąpienia pochodzące zarówno od parlamentarzystów, instytucji centralnych, zespolonej administracji rządowej, jak i samorządowej a także podmiotów gospodarczych, branżowych i obywateli dotyczących zakresu rzeczowego Programu.

2.3 Najczęściej pojawiające się uwagi o charakterze ogólnym

1) Uwagi i opinie dotyczące zakresu rzeczowego, przebiegu i szczegółowych rozwiązań technicznych dla poszczególnych inwestycji

Uwagi z tej grupy dotyczyły przede wszystkim problemów z wybranym wariantem przebiegu drogi krajowej na terenie miasta lub gminy oraz propozycji jego zmiany. Proponowano przede wszystkim zmiany przebiegu obwodnic Legnicy w ciągu drogi krajowej nr 94, Tarnowa w ciągu drogi krajowej nr 73, Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 16 oraz Łukowa w ciągu drogi krajowej nr 63.

Uwagi tego typu wykraczają poza zakres przedmiotowy dokumentu. *Program* określa zakres rzeczowy i finansowy dla inwestycji realizowanych w perspektywie 2020-2030. Natomiast kwestie szczegółowe i techniczne, w tym określenie konkretnego wariantu przebiegu obwodnicy, są regulowane przez właściwe przepisy i dotyczą procesu przygotowania inwestycji drogowej do realizacji.

Realizacja inwestycji drogowej prowadzona jest zawsze w oparciu o ostateczne decyzje administracyjne określone przepisami prawa, w tym: decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, które wydawane są przez właściwe niezależne organy administracji publicznej po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań administracyjnych. Te decyzje określają warunki realizacji projektu. W celu uzyskania stosownych zezwoleń, inwestor, czyli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązana jest do przygotowania szczegółowej dokumentacji, która wskazuje wpływ inwestycji na otoczenie. Decyzje dotyczące wyboru wariantu, czy szczegółów zastosowanych rozwiązań technicznych poprzedzone są szczegółową analizą, np. kosztów budowy, wpływu hałasu, itp.

Kwestia przebiegu, czyli wskazania wariantu, jaki będzie przedmiotem dalszych szczegółowych prac projektowych jest regulowana przez ustawę z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020 r., poz. 283). Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako inwestor przedkłada właściwemu organowi raport z oceny oddziaływania na środowisko, w którym wskazuje na możliwe warianty przebiegu danej inwestycji (w tym z wariantem preferowanym) i określa skutki oraz wpływ jaki każdy z wariantów wywiera na środowisko (w tym czynnik społeczny).

Wskazana w Załączniku nr 1 oraz Załączniku nr 2 długość inwestycji jest jedynie wartością wskazującą szacowaną skalę inwestycji. Dla większości inwestycji, w szczególności tych, dla których nie została jeszcze wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wartość ta jest czysto szacunkowa.

2) Uwagi i opinie dotyczące harmonogramów realizacji dla poszczególnych inwestycji

W toku konsultacji publicznych pojawiły się prośby o przyspieszenie budowy poszczególnych zadań drogowych ujętych w *Programie* i zmiany w przedstawionych harmonogramach. Uwagi te dotyczą realizacji takich inwestycji jak m.in. obwodnicy Kalisza w ciągu drogi krajowej nr 25, czy też obwodnicy Nowego Targu w ciągu dk 49.

Odnosząc się do tych uwag należy wskazać, że przedstawione lata realizacji wynikają ze stopnia zaawansowania prac przygotowawczych i postępów w procesie inwestycyjnym oraz są uzależnione od liczby i złożoności odwołań od decyzji administracyjnych. Należy zwrócić uwagę, że proces przygotowania do realizacji inwestycji drogowej jest skomplikowany i obciążony wydaniem stosownych decyzji administracyjnych przez organy niezależne od inwestora, czyli GDDKiA. Okres przygotowania inwestycji jest dłuższy od okresu realizacji, czyli budowy odcinka drogi przez wybranego Wykonawcę. Postępowanie przetargowe wynosi średnio 8-10 miesięcy. Dopiero po jego rozstrzygnięciu możliwe jest podpisanie umowy z wykonawcą i jego wejście na plac budowy.

3) Uwagi w zakresie włączenia do *Programu* obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich

Wśród wielu uwag znalazły się m.in. te dotyczące finansowania z *Programu* budowy obwodnic w ciągach dróg samorządowych, w szczególności wojewódzkich. Mimo, że drogi krajowe zarządzane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad stanowią niewiele ponad 4% długości sieci w Polsce to przenoszą większość ruchu drogowego, stąd rozwiązanie problemów z kongestią na sieci dróg krajowych zostało uznane za zadanie priorytetowe.

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

dofinansowania zadań na odcinkach dróg należących do samorządów. Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzeby w zakresie budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich, jednakże nie mogą one zostać ujęte w ww. *Programie* z uwagi na przyjęte założenia.

Minister Infrastruktury jest otwarty na współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie możliwości dofinansowania zadań na drogach samorządowych. W gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach wojewódzkich znajduje się rezerwa subwencji ogólnej.

4) Uwagi w zakresie dodania nowych inwestycji do *Programu* oraz przesunięcia inwestycji między załącznikami

Program zawiera propozycje budowy 153 obwodnic miejscowości w Polsce. Są to zarówno obwodnice dużych miast, jak i mniejszych miejscowości. Wybór poszczególnych tytułów do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu szeregu czynników, wśród których najważniejsze znaczenie mają: stan prac przygotowawczych, natężenie ruchu na drodze krajowej w okolicy danych miejscowości, w tym ruchu ciężkiego, stan bezpieczeństwa ruchu w miejscowościach liczony poziomem wypadkowości (w tym także ofiarami tych wypadków), poprawą dostępności połączeń z państwami sąsiednimi oraz koniecznością zachowania zrównoważonego rozwoju wewnątrz kraju.

Założeniem *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 wielowariantowej listę uzupełniono o odcinki, których realizacja pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo ruchu drogowego, spójność sieci dróg krajowych. Analiza nie była przeprowadzana dla inwestycji na drogach krajowych, które zostaną zastąpione przez nowe drogi ekspresowe lub autostrady.

Następnie dokonano dalszej oceny odcinków dróg krajowych pod względem poziomu natężenia ruchu ogółem, ruchu ciężarowego oraz ruchu osobowego a także

poziomu wypadkowości (liczby wypadków, liczby rannych oraz liczby zabitych), spójności sieci drogowej oraz stanu przeprowadzonych prac przygotowawczych. Wzięta pod uwagę została również analiza Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie określenia priorytetów inwestycyjnych w zakresie obwodnic miejscowości poza siecią A i S oraz identyfikacji tzw. wąskich gardeł. Autorzy wspomnianej analizy wzięli pod uwagę wiele kryteriów (m.in. liczbę skrzyżowań jednopoziomowych oraz przejść dla pieszych, stan i parametry istniejącej infrastruktury drogowej, godziny występowania utrudnień w ruchu, czas przejazdu, a także dostosowanie do nacisku 11,5 tony na oś pojazdu).

Analizowana była również komplementarność postulowanych inwestycji wobec rozbudowującej się sieci dróg ekspresowych i autostrad oraz powiązań z powstającymi nowymi węzłami. Powstałą listę przeanalizowano również pod kątem zapewnienia spójności terytorialnej oraz powiązań z siecią dróg samorządowych.

Zaproponowana w *Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030* lista inwestycji została stworzona, jako kompilacja powyższych założeń. W toku analizy wielowariantowej, z zastosowaniem przyjętej metodologii przyporządkowania odpowiednich wag poszczególnym czynnikom, stworzono listę około 230 inwestycji, z których po analizie potencjalnych korzyści dla sieci drogowej wyodrębniono 100 inwestycji na liście podstawowej oraz 53 na liście zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach *Programu*.

Program dopuszcza przesunięcia inwestycji między załącznikami bez zmiany Uchwały Rady Ministrów w sprawie zmiany *Programu*, w przypadku pojawienia się wolnych środków w ramach ustalonego limitu finansowego przeznaczonego na realizację zadań.

5) Uwagi dotyczące strategicznej oceny oddziaływania na środowisko

Podczas konsultacji pojawiały się zarzuty o brak załączenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (sooś) dla przedmiotowego projektu *Programu*. Należy wyjaśnić, że konsultacje publiczne były przeprowadzane w oparciu o *ustawę o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* (Dz.U. z 2019 r. poz. 1295), a nie *ustawę z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz.U. z 2020 r., poz. 283). W chwili obecnej trwają prace nad opracowaniem prognozy oddziaływania projektu *Programu* na środowisko. Po ich

zakończeniu, projekt zostanie uzupełniony o fragmenty odnoszące się do ustaleń sooś, która będzie podlegała odrębnym konsultacjom.

6) Uwagi dotyczące pozostałych programów drogowych

W trakcie konsultacji pojawiło się wiele uwag dotyczących inwestycji planowanych w ramach *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)*, a także planów w zakresie rozbudowy infrastruktury drogowej po roku 2030. W szczególności były to kwestie przebudowy autostrady A4 na odcinku Legnica – Wrocław.

W odniesieniu do tych uwag, należy wyjaśnić, że *Program* jest dokumentem dedykowanym wyłącznie budowie nowych obwodnic w ciągach dróg krajowych klasy GP, zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Planowane do realizacji w kolejnym okresie programowania unijnego inwestycje polegające na budowie lub przebudowie ciągów tzw. dróg szybkiego ruchu (tj. autostrad i dróg ekspresowych) będą przedmiotem odrębnego dokumentu programowego.

2.4 Najczęstsze uwagi dotyczące listy tytułów inwestycyjnych

W załączniku nr 1 do Raportu zostały zaprezentowane najważniejsze i najliczniejsze uwagi zgłoszone do zakresu rzeczowego projektu *Programu*, jakim są listy zadań inwestycyjnych realizowanych oraz możliwych do realizacji w ramach *Programu*.

Część uwag nie została ujęta w załączniku nr 1 z uwagi na ich ogólny charakter. Odniesienie się do nich zostało zaprezentowane w podrozdziale 2.3.

Na podstawie uzasadnień do otrzymanych opinii i stanowisk wobec zmian na listach inwestycyjnych można było wyróżnić następujące typy argumentów:

- natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku;
- bardzo zły stan nawierzchni drogi;
- bezpieczeństwo użytkowników ruchu drogowego;
- stan przygotowania inwestycji i poniesione koszty;
- korzyści dla sieci i poprawa płynności ruchu;
- redukcja hałasu oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza;
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej (turystycznej);
- rozwój gospodarczy regionu (zahamowanie wzrostu stopy bezrobocia; przeciwdziałanie emigracji młodych ludzi);

- dostęp do dużych przedsiębiorstw, stref inwestycyjnych;
- powołanie się na wcześniejsze porozumienia/obietnice.

Ustosunkowanie się do postulatów obejmujących nowe tytuły inwestycje wymagało przeprowadzenia analizy pod kątem ich celowości. Dla części z nich takie analizy są nadal prowadzone i będą kontynuowane zarówno w resorcie infrastruktury, jak i Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

W ich wyniku ustalone zostaną potrzeby związane z podjęciem prac przygotowawczych dla ewentualnych nowych zadań. Potrzeby te będą następnie skonfrontowane z możliwościami finansowymi Budżetu Państwa, a także Krajowego Funduszu Drogowego.

Z tego względu w kolumnie „Ustosunkowanie się do uwagi” zostały umieszczone informacje dotyczące obecnego stanowiska Ministerstwa uwzględniające obecny stan wiedzy oraz możliwości finansowych. Kwestia ewentualnych zmian na listach inwestycyjnych będzie przedmiotem dalszych analiz. Dodatkowo, może ona jeszcze ulec zmianie w następstwie przeprowadzonej strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego projektu *Programu*.

2.5 Podsumowanie

Łącznie przez cały okres trwania konsultacji wpłynęły 2 404 formularze konsultacyjne. Dokładnie 1 071 z nich to uwagi przesłane bezpośrednio na adres korespondencyjny Ministerstwa, zaś 1 333 to uwagi przesłane na dedykowaną elektroniczną skrzynkę pocztową. Nie było uwag złożonych osobiście, do protokołu.

Ponad 93% formularzy posiadało podpisaną zgodę na przetwarzanie danych osobowych, co było warunkiem koniecznym do uwzględnienia uwagi.

Uwagi były wystosowane przez przedstawicieli organizacji, stowarzyszeń, działających zarówno na poziomie lokalnym, jak i krajowym, reprezentantów jednostek samorządów terytorialnych wszystkich szczebli, przedsiębiorców oraz osoby prywatne.

Szczegółowe zestawienie nadesłanych wniosków znajduje się w załączniku nr 2.

3. Wnioski wynikające z konsultacji publicznych

Podstawowym wnioskiem płynącym z przeprowadzonych konsultacji jest potrzeba udziału społeczeństwa w procesie decyzyjnym dotyczącym rozwoju infrastruktury transportowej kraju oraz wola wyrażenia uwag i zaprezentowania opinii z jednoczesną ich analizą i ewentualnym uwzględnieniem w jak najszerszy możliwy sposób.

Bardzo ważnym elementem jest też odpowiednia, sprawna wymiana informacji i zagwarantowanie dostępu do niej. Drugi wniosek wynikający z otrzymanych uwag wskazuje, że zakres potrzeb dotyczących rozwoju infrastruktury drogowej znacznie przekracza obecne możliwości finansowe państwa. Pośrednio potwierdza to przyjęte priorytety inwestycyjne koncentrujące dostępne środki na budowie autostrad, dróg ekspresowych i obejść miejscowości oraz poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Na podstawie zebranych wniosków Ministerstwo prowadzi szczegółowe analizy w zakresie inwestycji zgłoszonych przez stronę społeczną pod kątem możliwości wprowadzenia zmian do Załączników nr 1 i nr 2

W przypadku Załącznika nr 1 pod uwagę brane jest przede wszystkim uzasadnienie merytoryczne oraz ekonomiczne przemawiające za potencjalną realizacją inwestycji, zaś wszelkie zmiany powinny kształtować się w ramach ustalonego limitu finansowego *Programu*.

Natomiast w przypadku Załącznika nr 2 pod uwagę brany jest szereg kryteriów, o których mowa w projekcie *Programu*, w tym również czynnik społeczny. Pokazuje on wagę poszczególnych inwestycji dla społeczności lokalnych oraz wpływ, jaki mogą one wywierać na poprawę sytuacji społeczno-gospodarczej.

Załącznik nr 1

Omówienie zgłoszonych uwag

Uwagi odnoszące się do poszczególnych tytułów inwestycyjnych		
Budowa łącznika między Zespołem Kolejowych Terminali Przeładunkowych a drogą S1	<p>Zgodnie z opinią resortu najlepszym rozwiązaniem byłoby, aby budowa nowego układu drogowego obsługującego Euroterminal w Sławkowie była przedsięwzięciem regionalnym, etapowym w miarę rozwoju zapotrzebowania na usługi transportowe samego terminalu. Zespół Terminali Przeładunkowych PKP LHS oraz Euroterminal w Sławkowie mogą być, bowiem obsługiwane przez istniejące drogi samorządowe po ich stosownej przebudowie. Wyśitek inwestycyjny skupiony na poprawie dostępności drogowej Zespołu Terminali Przeładunkowych PKP LHS i Euroterminalu powinien zostać rozłożony między samorzady, przez których teren te drogi przechodzą.</p> <p>W opinii resortu infrastruktury inwestycja ta mogłaby powstać we współpracy samorządu Dąbrowy Górniczej, Sławkowa oraz Sosnowca. Istotną kwestią skłaniającą resort infrastruktury ku uznaniu kwestii poprawy dostępności infrastruktury drogowej do Zespołu Terminali Przeładunkowych PKP LHS oraz Euroterminalu Sławków za inwestycję regionalną jest przebieg inwestycji, z uwagi na brzmienie art. 19 ust. 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2018 poz. 2068 z późn. zm.). W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.</p> <p>Niezależnie od powyższego Minister Infrastruktury jest otwarty na współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie możliwości dofinansowania zadań na drogach samorządowych. W gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach samorządowych znajduje się Fundusz Dróg Samorządowych oraz rezerwa subwencji ogólnej.</p> <p>Odnosząc się do zapisów Kontraktu Terytorialnego, należy wskazać, że inwestycja ta została</p>	Uwaga wyjaśniona

	<p>uznana za zadanie warunkowe (uzależnione od dostępności środków finansowych), za które stroną odpowiedzialną jest strona samorządowa. Zgodnie z zapisami Kontraktu Terytorialnego zadanie miałyby zostać sfinansowane ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego, ze wsparciem budżetu państwa finansującego wkład własny. Inwestycja ta nie znalazła się również w przyjętym w 2017 r. Programie dla Śląska.</p> <p>Ponadto obecnie prowadzone są działania związane z realizacją inwestycji pn. Rozbudowa drogi ekspresowej S1 odc. Sosnowiec – Mysłowice. W budowie jest m.in odcinek Pyrzowice - Podwarpie (III etap z wyłączeniem odcinka I w. Pyrzowice - w. Lotnisko), a na etapie przetargu odcinek Kosztowy – węzeł „Suchy Potok” (z węzłem). Wartość tych inwestycji przewyższa kwotę 4 mld złotych. Powyższe inwestycje, wraz z zakończoną budową Autostradowej Obwodnicy Częstochowy obrazują skalę zaangażowania strony rządowej w inwestycje przyczyniające się do rozwoju całego województwa śląskiego</p>	
<p>Obwodnica Konina Obwodnica Gorzowa Wielkopolskiego Obwodnica Nowego Sącza Obwodnica Siemianowic Śląskich Obwodnica Piotrkowa Trybunalskiego</p>	<p>W granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast.</p> <p>Minister Infrastruktury jest otwarty na współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie możliwości dofinansowania zadań na drogach samorządowych. W gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach samorządowych znajduje się Fundusz Dróg Samorządowych oraz rezerwa subwencji ogólnej. Minister Infrastruktury poza wskazanymi źródłami nie ma obecnie innych formalnych możliwości finansowego wsparcia inwestycji realizowanych na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego.</p>	Uwagi wyjaśnione
<p>Obwodnica Łukowa w ciągu drogi krajowej nr 63</p>	<p>Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 jest programem rządowym wskazującym tytuły inwestycyjne oraz gwarantujący środki na ich realizację. Przedstawione w dokumencie długości inwestycji są jedynie wartościami szacunkowymi, wskazującymi skalę proponowanej inwestycji.</p> <p>Odnosząc się do kwestii parametrów technicznych drogi, czy też jej przebiegu, że kwestie te będą przedmiotem szczegółowych i wieloaspektowych prac przygotowawczych, w ramach których opracowana zostanie niezbędna dokumentacja oraz przeprowadzony zostanie proces wariantowania przebiegu drogi, w ramach którego wszystkie opracowane warianty przebiegu poddane zostaną ocenie i analizie wielokryterialnej (porównawczej) na podstawie, której wybrany zostanie wariant najbardziej korzystny (optymalny).</p>	Uwaga wyjaśniona

	<p>Kwestia ujęcia planowanego przebiegu drogi w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego jest analizowana na etapie wyboru wariantów przebiegu, natomiast nie jest ona czynnikiem przesądającym ani zobowiązującym przy wyborze wariantu optymalnego.</p>	
<p>Budowa obwodnicy Mińska Mazowieckiego w ciągu drogi krajowej nr 92</p>	<p>Potrzeby budowy obejść miejscowości są bardzo duże, wciąż pojawiają się nowe postulaty oraz wnioski. Z uwagi na powyższe, 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 nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb.</p> <p>Po realizacji obwodnicy Mińska Mazowieckiego w ciągu autostrady A2 znacząco spadł ruch tranzytowy w mieście. Na drodze krajowej nr 92 pozostał w większości ruch miejski. Budowa obwodnicy nie spowoduje spadku natężenia samego ruchu miejskiego, którego miejscem docelowym są obiekty handlowe, usługowe i inne znajdujące się w centrum miejscowości.</p> <p>Droga krajowa nr 92 pełni funkcję uzupełniającą, stanowiącą bezpłatną alternatywę dla autostrady A2 i nie przenosi głównego ruchu tranzytowego. W realizacji jest też odcinek A2 pomiędzy Warszawą a Mińskiem Mazowieckim, która również wpłynie na skłonność z korzystania z dłuższego ciągu o najwyższych parametrach użytkowych. Równocześnie, w planach resortu znajduje się budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, która docelowo powinna również przejąć ruch z istniejącej drogi krajowej nr 50.</p> <p>Budowa obwodnicy służy do przeniesienia ruchu tranzytowego, dalekodystansowego. Budowa ewentualnej obwodnicy nie ma zatem wpływu na ruch lokalny w miejscowości, czy też ruch dojazdowy do niej. Ewentualna inwestycja polegająca na budowie obwodnicy Mińska Mazowieckiego w ciągu drogi krajowej nr 92 będzie przedmiotem analiz po realizacji ww. inwestycji związanych z budową A2 i ukształtowania się nowego rozkładu ruchu.</p> <p>Ostateczne listy <i>Programu</i> zostaną ustalone po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p>Budowa Obwodnicy Aglomeracji Poznańskiej</p>	<p>W treści uwagi nie wskazano w ciągu jakiej drogi miałyby zostać wybudowane obwodnice w ramach zadania pn. „Północno-Wschodnia Obwodnica Aglomeracji Poznańskiej (Poznania)”. Z dostępnych Ministerstwu Infrastruktury informacji wynika, że inwestycje o zbliżonym przebiegu tj. Północno – Wschodnią obwodnicę Poznania prowadzi Zarząd Dróg Powiatowych w Poznaniu. Inwestycja jest na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez RDOŚ w Poznaniu. Stąd należy uznać, że postulowana inwestycja prawdopodobnie jest</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>zadaniem własnym samorządu.</p> <p>Program dedykowany jest inwestycjom na sieci dróg krajowych, będących w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Minister Infrastruktury jest otwarty na współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie możliwości dofinansowania zadań na drogach samorządowych. W gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach samorządowych znajduje się Fundusz Dróg Samorządowych oraz rezerwa subwencji ogólnej. W przypadku inwestycji dużym zasięgu istnieje również możliwość korzystania z dostępnych środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.</p>	
Zmiana przebiegu drogi krajowej nr 28 na odcinku Miejsce Piastowe - Sanok	<p>Kwestia sytuacji komunikacyjnej województwa podkarpackiego, jako całości oraz rozwiązań drogowych wokół poszczególnych miejscowości położonych na jego obszarze, jest przedmiotem ciągłych prac i analiz Ministerstwa Infrastruktury. Dotyczy to również rozwiązań komunikacyjnych stanowiących budowę obwodnicy Miejsca Piastowego w ciągu drogi krajowej nr 28. Analizowane będą różne rozwiązania, które w sposób systemowy mają rozwiązać kwestię ruchu na dk 28 w okolicy Miejsca Piastowego z uwagi na planowaną drogę S19 oraz różne możliwości powiązania tej obwodnicy z przyszłą drogą ekspresową.</p>	Uwaga uwzględniona
<p>Wnioski o rozszerzenie zakresu Programu o nowe inwestycje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Obwodnica Brzeźnicy w ciągu drogi krajowej nr 48 2. Obwodnica Wrześni w ciągu drogi krajowej nr 15 oraz 92 3. Obwodnica Zgierza w ciągu drogi krajowej nr 71 4. Obwodnica Strzelina w ciągu drogi krajowej nr 39 5. Obwodnica Olsztyńka i Mierek w ciągu drogi krajowej nr 58 6. Obwodnica Dobrej w ciągu drogi krajowej nr 28 7. Obwodnica Trzebnicy w ciągu drogi krajowej nr 15 	<p>Celem Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030 jest realizacja punktowych inwestycji, które w jak najlepszy sposób rozwiążą problemy na drogach krajowych. W miejscach, które najbardziej narażone są na zaburzenie płynności.</p> <p>Potrzeby budowy obejść miejscowości są bardzo duże, wciąż pojawiają się nowe postulaty oraz wnioski. Z uwagi na powyższe, 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. Niemniej jednak Ministerstwo Infrastruktury przeanalizuje możliwość włączenia ww. inwestycji do załącznika nr 2 Programu.</p> <p>Ostateczne listy <i>Programu</i> zostaną ustalone po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.</p>	Uwagi wyjaśnione

<p>8. Obwodnica Chmielenia i Pasiecznika w ciągu drogi krajowej nr 30</p> <p>9. Obwodnica Granowa w ciągu drogi krajowej nr 32</p> <p>10. Obwodnica Wielbarku w ciągu drogi krajowej nr 57</p> <p>11. Obwodnica Makowa Mazowieckiego w ciągu drogi krajowej nr 57/60</p> <p>12. Obwodnica Różana w ciągu drogi krajowej nr 60/61</p> <p>13. Obwodnica Miastka w ciągu drogi krajowej nr 20/21</p> <p>14. Obwodnica Malborka w ciągu drogi krajowej nr 22/55</p> <p>15. Obwodnica wsi Jasienie w ciągu drogi krajowej nr 45</p>		
<p>Obwodnica Pleszewa w ciągu drogi krajowej nr 12</p>	<p>Budowa obwodnicy Pleszewa nie znalazła się na liście inwestycji ujętych w Programie. Powyższe nie wynika z braku zidentyfikowanej potrzeby realizacji obejścia miasta Pleszew w ciągu drogi krajowej nr 12. Obecnie prowadzone są prace studialne na odcinku S11 Kórnik – Ostrów Wielkopolski. W ramach prac projektowych analizowany będzie szereg rozwiązań w tym nowy przebieg drogi krajowej nr 12 z nowym węzłem na drodze ekspresowej S11. Odcinek będący obwodnicą Pleszewa jest odcinkiem realizacyjnym powyższej inwestycji i będzie realizowany łącznie z S11 z uwagi na fakt, że inwestycje będą łączyły się ww. wspólnym węzłem, co wymaga skoordynowania harmonogramów.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p>Obwodnica Koziegłówek w ciągu drogi krajowej nr 91</p>	<p>Koziegłówek posiadają drogowe obejście miejscowości, które wyprowadza ruch tranzytowy ze zwartej zabudowy mieszkaniowej. Po otwarciu autostrady A1 Częstochowa – Pyrzowice droga krajowa nr 1 będzie stanowiła ciąg uzupełniający do istniejącej autostrady. Resort infrastruktury nie widzi konieczności realizacji inwestycji polegającej na budowie kolejnej obwodnicy Koziegłówek.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p>Wnioski o przeniesienie inwestycji między listami Programu</p>	<p>Ujęcie danej inwestycji na liście zadań przewidzianych do realizacji w ramach rządowego Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030 oznacza, że inwestycja ta będzie możliwa</p>	<p>Uwagi wyjaśnione</p>

<ol style="list-style-type: none"> 1. Biały Bór 2. Braniewo 3. Czersk 4. Dobre Miasto 5. Głubczyce 6. Jaraczewo, Łobez 7. Jasło 8. Kargowa 9. Kłobuck 10. Kłomnice 11. Kozienice 12. Krotoszyn 13. Kwidzyn 14. Namysłów 15. Nowe Brzesko 16. Nowogród Bobrzański 17. Opole 18. Ostrowiec Świętokrzyski 19. Płock 20. Rędziny 21. Rzeszów 22. Rzędziny 23. Sandomierz 24. Skierniewice 25. Słubice 26. Stryków 27. Strzelce Opolskie 28. Strzelin 29. Szlichtyngowa 	<p>do realizacji w ramach ustalanego limitu w wyniku uzyskania oszczędności przetargowych oraz na skutek rozliczania zadań drogowych oddanych do ruchu ujętych na liście podstawowej Programu.</p> <p>Należy pamiętać, że potrzeby budowy obejść miejscowości są bardzo duże, wciąż pojawiają się nowe postulaty oraz wnioski. Z uwagi na powyższe, lista inwestycji realizowanych w ramach Programu 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 nie jest możliwa równoczesna realizacja wszystkich zgłaszanych potrzeb.</p> <p>Ostateczne listy <i>Programu</i> zostaną ustalone po przeprowadzeniu Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko.</p>	
<p>Wnioski o usunięcie poszczególnych tytułów inwestycyjnych z list Programu</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nakło Śląskie, Świerklaniec 2. Augustów 	<p>Wybór zadań na listach Programu wynikał zarówno z analizy lokalnych potrzeb społecznych, jak i potrzeb sieci dróg krajowych. Wspomniane dwie inwestycje spełniają wymogi Programu i w opinii resortu infrastruktury są niezbędne do zapewnienia prawidłowej przepustowości dróg krajowych.</p> <p>W przypadku obwodnicy Augustowa uznano, iż realizacja tej inwestycji jest niezbędna m.in. dla zachowania spójności połączeń drogowych pomiędzy Polską a Litwą.</p>	<p>Uwagi wyjaśnione</p>

	W przypadku obwodnicy Nakła Śląskiego oraz Świerklańca inwestycja ta będzie miała charakter uzupełniający i dojazdowy do projektowanej drogi ekspresowej S11.	
<p>Wnioski o ujęcie w Programie obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Golub - Dobrzyń 2. Nowa Ruda 3. Rudy 	<p>Należy pamiętać, że potrzeby budowy obejść miejscowości są bardzo duże, wciąż pojawiają się nowe postulaty oraz wnioski. Z uwagi na powyższe, 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, w szczególności dofinansowania zadań na odcinkach dróg należących do samorządów. Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzeby w zakresie budowy obwodnic w ciągach dróg wojewódzkich, jednakże nie mogą zostać ujęte w ww. <i>Programie</i> z uwagi na przyjęte założenia.</p> <p>Minister Infrastruktury jest otwarty na współpracę z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie możliwości dofinansowania zadań na drogach samorządowych. W gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach wojewódzkich znajduje się rezerwa subwencji ogólnej oraz Funduszu Dróg Samorządowych.</p>	Uwagi wyjaśnione
<p>Wnioski o ujęcie odcinków, które zostaną zastąpione przez nowe drogi ekspresowe i autostrady</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Warszawa – Wesola 2. Ława 3. Świdnica 4. Kołbiel 5. Obwodnica Brzozy w ciągu DK nr 25 jako element projektu budowy DK S10. 	<p>Wnioskowane obwodnice zostaną zrealizowane w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.) lub ujęte w jego planowanej kontynuacji.</p> <p>Obwodnica Warszawy – Wesolej zostanie zrealizowana w ciągu drogi ekspresowej S17 stanowiącej wschodnią obwodnicę Warszawy.</p> <p>Obwodnica Ławy zostanie zrealizowana w ramach drogi ekspresowej S5, która połączy Nowe Marzy z Ostródą.</p> <p>Obwodnica Świdnicy zostanie zrealizowana w ramach budowy drogi ekspresowej S5, która połączy drogę ekspresową S8 w Sobótce z drogą ekspresową S3 w Bolkowie.</p> <p>Obwodnica Kołbieli w ciągu drogi ekspresowej S17 jest w trakcie realizacji, a w ciągu drogi krajowej nr 50 jest wpisana do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.). Planowana jest także Obwodnica Aglomeracyjna Warszawy, która przejmie ruch odbywający się dziś w ciągu drogi krajowej nr 50.</p>	Uwagi wyjaśnione

	<p>Zabudowa wsi Brzoza w województwie kujawsko-pomorskim znajduje się po przeciwnej stronie torów kolejowych niż droga krajowa, stąd resort infrastruktury, w wyniku analiz nie zidentyfikował konieczności realizacji ww. inwestycji w ramach Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030. Zadanie polegające na budowie drogi ekspresowej S10 będzie częścią Programu Budowy Dróg Krajowych.</p>	
--	---	--

Uwagi o odnoszące się do zapisów Programu

Brak jasnych kryteriów oceny inwestycji
Niewystarczający opis metodologii

Program zawiera propozycje budowy 100 obwodnic miejscowości w Polsce. Są to zarówno obwodnice dużych miast, jak i mniejszych miejscowości. Wybór poszczególnych tytułów do realizacji odbywał się przy uwzględnieniu szeregu czynników, wśród których najważniejsze znaczenie mają: 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. Analiza nie była przeprowadzana dla inwestycji na drogach

Uwaga wyjaśniona

	<p>krajowych, które zostaną zastąpione przez nowe drogi ekspresowe.</p> <p>Następnie dokonano dalszej oceny odcinków dróg krajowych pod względem poziomu natężenia ruchu ogółem, ruchu ciężarowego oraz ruchu osobowego, a także poziomu wypadkowości (liczby wypadków, liczby rannych oraz liczby zabitych), spójności sieci drogowej oraz stanu przeprowadzonych prac przygotowawczych i możliwości realizacyjnych w zdefiniowanym czasookresie. Wzięta pod uwagę została również analiza robocza Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie określenia priorytetów inwestycyjnych w zakresie obwodnic miejscowości poza siecią A i S oraz identyfikacji tzw. wąskich gardeł. Wzięto w nich pod uwagę wiele kryteriów (m.in. liczbę skrzyżowań jednopoziomowych oraz przejść dla pieszych, stan i parametry istniejącej infrastruktury drogowej, godziny występowania utrudnień w ruchu, czas przejazdu, a także dostosowanie do nacisku 11,5 tony na oś pojazdu).</p> <p>Analizowana była również komplementarność postulowanych inwestycji wobec rozbudowującej się sieci dróg ekspresowych i autostrad oraz powiązań z węzłami. Powstała lista przeanalizowano również pod kątem zapewnienia spójności terytorialnej oraz powiązań z siecią dróg samorządowych.</p> <p>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</p>	
--	--	--

	<p>niewybaczającą potencjalnych błędów kierowców. Analizowano także maksymalizację korzyści punktowych inwestycji przy minimalizowaniu kosztów całego programu.</p> <p>Natężenie ruchu drogowego jest 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 przeprowadzonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Wspomniana analiza jest dostępna na stronach internetowych GDDKiA.</p> <p>Zaproponowana w <i>Programie Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 - 2030</i> lista inwestycji została stworzona, jako kompilacja powyższych założeń. W toku analizy stworzono listę ponad 200 inwestycji, z których po analizie potencjalnych korzyści dla sieci drogowej wyodrębniono 100 inwestycji na liście podstawowej oraz 53 na liście <i>zadań inwestycyjnych możliwych do realizacji w ramach Programu</i>. Zidentyfikowane inwestycje zostały również skonsultowane z Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad.</p> <p>Należy pamiętać, że potrzeby budowy obejść miejscowości są bardzo duże, wciąż pojawiają się nowe postulaty oraz wnioski. Z uwagi na powyższe, 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.</p>	
--	---	--

<p>Brak tabel wskazujących natężenie ruchu w poszczególnych miejscowościach</p>	<p>Jak wykazano w poprzednim punkcie, lista zadań nie została przygotowana jedynie pod kątem natężenia ruchu, stąd resort infrastruktury nie widzi potrzeby publikacji tabel natężenia ruchu w treści Programu. Równocześnie pragnę poinformować, iż tablice wskazujące natężenie ruchu w 2015 roku na poszczególnych odcinkach dróg krajowych i wojewódzkich znajdują się na stronach internetowych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w zakładce GPR 2015.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p>Uwzględnienie na liście miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze</p>	<p>Resort infrastruktury wziął pod uwagę kwestię miast tracących funkcje społeczno-gospodarcze, jak wykazano na liście dokumentów strategicznych, z którymi powiązany jest Program.</p> <p>Kwestie społeczno-gospodarcze nie były jedynymi z kryteriów uwzględnienia danej inwestycji na liście Programu. Resort infrastruktury, przy ustalaniu listy zadań w Programie wziął pod uwagę m.in. 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.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

<p>Brak konsultacji inwestycji z samorządami przed ogłoszeniem list Programu</p>	<p>W odniesieniu do zarzutu dot. przeprowadzania konsultacji publicznych Programu już po przedstawieniu listy konkretnych inwestycji, program sektorowy, jakim jest Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030 musi zostać przygotowany zgodnie z obowiązującymi przepisami Program m.in. innymi określa on zakres rzeczowy i finansowy, stąd trudno jest przygotować taki program bez wskazania konkretnych inwestycji. Jednocześnie wskazano na sposób wyboru inwestycji oraz ewentualną listę rezerwową. Należy wskazać, że sieć dróg krajowych przebiega przez teren całego kraju i to zadaniem ministra właściwego ds. transportu, który kreuje politykę transportową w Polsce, jest zarządzanie nią w taki sposób, by przy ograniczonych możliwościach finansowych, uzyskać optymalny efekt skumulowany. Drogi w Polsce z roku na rok tracą swoją przepustowość, z uwagi na większy niż prognozowano przyrost ich użytkowników. Inwestycje obecnie prowadzone przez zarządcę krajowego, jak również te planowane to inwestycje konieczne do utrzymania sprawnej komunikacji na najważniejszych szlakach drogowych w Polsce. Ministerstwo zdaje sobie sprawę, że znaczna większość miast i miasteczek położonych wzdłuż dróg krajowych wymaga lub niebawem będzie wymagać inwestycji, pozwalających na rozładowanie ruchu, jaki pojawia się w tych miejscowościach. Natomiast Ministerstwo Infrastruktury musi patrzeć na całą sieć dróg krajowych z perspektywy zapewnienia niezburzonego potoku ruchu tranzytowego pomiędzy ośrodkami miejskimi. Propozycja Ministerstwa Infrastruktury uwzględnia szersze, aniżeli lokalne spojrzenie na sieć dróg krajowych i stanowi próbę</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
--	---	-------------------------

	<p>wyeliminowania miejsc stanowiących zagrożenia dla prawidłowego funkcjonowania całej sieci, w warunkach mocno ograniczonych środków publicznych. Podejście takie jest widoczne m.in. w ujęciu Programu wielu miejscowości wzdłuż jednej, obciążonej ruchem drogi np. drogi krajowej nr 74, czy drogi nr 22.</p> <p>Ministerstwo Infrastruktury jest świadome, że listy inwestycji ujętych w załącznikach do Programu nie wyczerpują zapotrzebowania na inwestycje w zakresie drogowych obejść miejscowości. Jest to kwestia, z którą Ministerstwo liczyło się od początku prac na ww. listami. Niemniej jednak konsultacje publiczne, to możliwość dania wszystkim partnerom społeczno-gospodarczym możliwości do wypowiedzenia się nie tylko w kwestiach dot. list, ale samej konstrukcji i zawartości dokumentu czy zgłoszenia sprzeciwu wobec danej inwestycji. Ministerstwo Infrastruktury dokładnie przeanalizuje treść każdej wniesionej uwagi.</p>	
<p>Brak Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Programu</p>	<p>Rozdział dot. ustaleń strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030 (sooś) zostanie uzupełniony po jej zakończeniu. Obecnie jest ona trakcie przygotowań. Treść raportu oddziaływania na środowisko, jaki zostanie opracowany w ramach sooś będzie podlegała oddzielnym konsultacjom społecznym, również w ramach odpowiednich przepisów prawnych dotyczących każdego programu rządowego, tak jak to miało np. miejsce z dotychczasowymi Programami Budowy Dróg Krajowych.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

<p>Odniesienie się do Krajowej Polityki Miejskiej oraz Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego</p>	<p>Program odnosi się do istniejących dokumentów strategicznych rządu. Okres obowiązywania ww. dokumentów zakończy się najbliższych latach. W związku z brakiem opublikowanych aktualizacji z okresem programowania do 2030 roku, wzięto pod uwagę istniejące programy.</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>
<p>Brak publikacji stanu prac przygotowawczych</p>	<p>Spośród listy inwestycji opublikowanych w Programie część to inwestycje nowe, które nie miały dotychczas przeprowadzonych prac przygotowawczych, część to inwestycje z wydanymi decyzjami m.in. środowiskowymi. Program nie odnosi się do technicznej czy administracyjnej kwestii realizacji inwestycji, tylko ustala priorytety inwestycyjne, a także gwarantuje im źródło finansowania. Dlatego szczegółowe dane dot. samego procesu inwestycyjnego nie zostały w nim ujęte. Natomiast informacja w tym zakresie w odniesieniu do inwestycji ujętych w Programie w załączniku nr 1, w podziale na województwa jest możliwa do weryfikacji, gdyż została opublikowana na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury.</p> <p>Ponadto, należy wyjaśnić, że realizacja inwestycji drogowej, od pomysłu do oddania do użytkowania, trwa, w zależności od stopnia skomplikowania, od 100 do 116 miesięcy. Zatem trwający do 2030 roku okres programowania daje gwarancję realizacji wszystkich zadań.</p> <p>Warto zauważyć, że sprawny proces przygotowawczy dla inwestycji zależy od dobrej współpracy władz lokalnych z GDDKiA w zakresie przygotowania inwestycji do realizacji oraz braku odwołań od decyzji administracyjnych składanych przez organizacje ekologiczne, pozarządowe oraz właścicieli</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	nieruchomości.	
Nieprecyzyjne określenie typu jednostek, których obwodnice zostaną wybudowane	Uwaga zostanie uwzględniona. Wprowadzony zostanie zapis „...niniejszy dokument jest pierwszym dokumentem rządowym dedykowanym jednemu rodzajowi inwestycji tj. określa cele priorytety inwestycyjne w zakresie budowy obwodnic miejscowości”.	Uwaga uwzględniona
Wprowadzenie nowego celu Programu	W opinii Ministerstwa Infrastruktury, zapisy dot. Celu głównego (str. 25) odnoszą się do kwestii wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza terenem o zwartej zabudowie miejskiej. Wprowadzenie zapisu: „W ramach realizacji programu zostaną uwzględnione istniejące przecięcia traktów komunikacyjnych ze szczególnym uwzględnieniem przecięcia szlaków kolejowych i drogowych oraz ich wpływu na płynność ruchu na drogach dojazdowych do obwodnicy będących drogami krajowymi” – nie może zostać uwzględnione, gdyż dokument programowy nie jest dokumentem odnoszącym się do rozwiązań projektowych i technicznych poszczególnych inwestycji, w tym miejsc przecięcia szlaków kolejowych i drogowych. Kwestie te są analizowane i ustalane podczas prac nad dokumentacją techniczną dla każdej inwestycji, zwłaszcza podczas prac nad wyborem wariantu przyszłej drogi. Wszystkie nowe drogi projektuje się z uwzględnieniem ich połączenia z istniejącą infrastrukturą. To etap prac projektowych jest tym momentem, kiedy należy przewidzieć i wyeliminować potencjalny układ drogowy, w którym tory kolejowe będą ograniczać płynność w ruchu drogowym.	Uwaga wyjaśniona
Uwagi dotyczące użytych wskaźników	Odnosząc się do wskaźnika zwiększenia płynności ruchu	Uwaga wyjaśniona

	<p>po drogach krajowych, będzie on mierzony długością zrealizowanych, nowych odcinków dróg krajowych poza terenem zabudowanym. Droga przebiegająca przez teren zabudowany ma ograniczoną przepustowość m.in. przez częste, jednopoziomowe skrzyżowania z drogami poprzecznymi, przejścia dla pieszych, wjazdy/wyjazdy z nieruchomości, poruszające się pojazdy w ruchu lokalnym a także wymaga znacznej redukcji prędkości z ok. 90 km/h do 50 km/h.</p> <p>Realizacja odcinków drogowych w nowym śladzie przebiegających poza granicami terenu o zwartej zabudowie miejskiej przyczyni się do poprawy przepustowości drogi, a co za tym idzie płynności ruchu. Zaproponowany wskaźnik odnosi się do całkowitej długości nowej infrastruktury drogowej, realizowanej w ramach Programu, z której przeważająca część będzie realizowana poza terenem zabudowanym.</p> <p>Odnosząc się do uwagi nt. wskaźnika redukcji liczby wypadków, pragnę poinformować, iż resort infrastruktury zbiera dane o liczbie wypadków w ruchu drogowym dla dróg krajowych znajdujących się w miejscowościach objętych Programem.</p>	
<p>Uwagi dotyczące przyspieszenia terminów realizacji lub etapowania inwestycji</p>	<p>Harmonogram realizacji inwestycji został oparty o analizę stanu prac przygotowawczych, obowiązujących procedur i terminów wynikających z postępowań administracyjnych, możliwości rynku wykonawczego, możliwości finansowych Krajowego Funduszu Drogowego oraz potencjału uzyskania środków z nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej. Na dzień dzisiejszy nie jest możliwa zmiana harmonogramów realizacji inwestycji. Harmonogramy założone w Programie są najbardziej optymalne z punktu widzenia</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

	<p>ich realizacji.</p> <p>Warto zauważyć, że sprawny proces przygotowawczy dla inwestycji zależny jest od dobrej współpracy władz lokalnych z GDDKiA w zakresie przygotowania inwestycji do realizacji oraz braku odwołań od decyzji administracyjnych składanych przez organizacje ekologiczne, pozarządowe oraz właścicieli nieruchomości.</p> <p>Kwestie etapowania inwestycji nie były brane pod uwagę w trakcie opracowywania list Programu. Etapowa realizacja inwestycji nie spowodowała by szybszej realizacji inwestycji bez przeprowadzonych prac przygotowawczych.</p>	
<p>Uwagi dotyczące szczegółowych rozwiązań technicznych w tym przebiegu inwestycji</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Słupsk/Kobylnica 2. Człuchów 3. Kalisz 4. Legnica 5. Łąck 6. Łuków 7. Szczecinek 8. Miejsce Piastowe 9. Augustów 10. Blachownia, Herby 11. Brzeg 12. Łędziny 13. Majdan Królewski, Ostrowiec Świętokrzyski 14. Międzybórz 15. Nakło Śląskie, Świerklaniec 	<p>Uwagi tego typu wykraczają poza zakres przedmiotowy dokumentu. <i>Program</i> określa zakres rzeczowy i finansowy dla inwestycji realizowanych w perspektywie 2020-2030. Natomiast kwestie szczegółowe i techniczne są regulowane przez właściwe przepisy i dotyczą procesu przygotowania inwestycji drogowej do realizacji.</p> <p>Realizacja inwestycji drogowej prowadzona jest zawsze w oparciu o decyzje administracyjne określone przepisami prawa, w tym: decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, które wydawane są przez właściwe niezależne organy administracji publicznej po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań administracyjnych. Te decyzje określają warunki realizacji projektu. W celu uzyskania stosownych zezwoleń, inwestor, czyli Generalna Dyrekcja Dróg krajowych i Autostrad zobowiązana jest do</p>	<p>Uwaga wyjaśniona</p>

<p>16. Nowy Targ 17. Oława 18. Skaryszew, Kolbuszowa, Nowa Dęba 19. Starachowice 20. Tarnowskie Góry 21. Trzebnica 22. Wąchock 23. Wieluń 24. Krotoszyn, Zduny, Cieszków 25. Starogard Gdański 26. Dobiegiew 27. Gostyń</p>	<p>przygotowania szczegółowej dokumentacji, która wskazuje wpływ inwestycji na otoczenie. Decyzje dotyczące wyboru wariantu, czy szczegółów zastosowanych rozwiązań technicznych poprzedzone są szczegółową analizą, np. kosztów budowy, wpływu hałasu, itp.</p> <p>Kwestia przebiegu, czyli wskazania wariantu, jaki będzie przedmiotem dalszych szczegółowych prac projektowych jest regulowana przez ustawę z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2020 r., poz. 283). Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako inwestor przedkłada raport z oceny oddziaływania na środowisko, w którym wskazuje na możliwe warianty przebiegu danej inwestycji (w tym z wariantem preferowanym) i określa skutki oraz wpływ jaki każdy z wariantów wywiera na środowisko (w tym czynnik społeczny).</p> <p>Wskazana w Załączniku nr 1 oraz Załączniku nr 2 długość inwestycji jest jedynie wartością wskazującą szacowaną skalę inwestycji. Dla większości inwestycji, w szczególności tych, dla których nie została jeszcze wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wartość ta jest czysto szacunkowa.</p>	
--	--	--

Kwestie oddziaływania zakresu inwestycyjnego Programu na środowisko	Szczegółowy wpływ zakresu inwestycyjnego Programu na środowisko zostanie określony w ramach Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Programu. Szczegółowe informacje o planowanych przejściach dla zwierząt oraz innych urządzeniach ochrony środowiska znajdują się w decyzjach środowiskowych wydawanych dla poszczególnych tytułów inwestycyjnych.	Uwaga wyjaśniona
Cały program powinien być stworzony w oparciu o przestrzenny model tzw. Cyfrowego przodka BIM.	Metodologia oraz technologia cyfrowego przodka BIM nie odnosi się do programowania strategicznych dokumentów rządowych tylko do projektowania i realizacji poszczególnych inwestycji. Aktualnie, w ramach pilotażu w tej technologii realizowana jest obwodnica Zatora.	Uwaga wyjaśniona
Uwagi dotyczące zmiany numeracji dróg krajowych	Kwestie numeracji dróg krajowych znajdują się poza zakresem Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020 – 2030.	Uwagi wyjaśnione

Załącznik nr 2

Zestawienie statystyczne zgłoszonych uwag

Liczba uwag:

w terminie konsultacji	2404
poza terminem konsultacji	3
ze zgodą na przetwarzanie danych osobowych (uwzględnione)	2255
zgodnych z zakresem rzeczowym Programu	2329
przesłanych w formie elektronicznej	1333
przesłanych w formie papierowej	1071
złożonych osobiście do protokołu	0
od osób fizycznych	2083
od samorządów	89
od instytucji	75
od komitetów	1