



DDP.02.0530.3.2018.JP.2

**Spółeczny Komitet
ws. Przebudowy DW-254
i S10 wraz z S25**

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, działając na podstawie art. 13 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. poz. 1195)*, po rozpatrzeniu pisma z dnia 5 lutego 2018 r., przy którym przekazano petycję w sprawie przyśpieszenia terminu przebudowy DW 254 oraz S10 z S25 na odcinku od węzła Bydgoszcz-Południe w kierunku Brzozy, zawiadamia że petycja została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

Odnosząc się do kwestii rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 254, zgodnie z art. 19 i art. 20 *ustawy o drogach publicznych (Dz.U. 1985 Nr 14 poz. 60 z późn. zm.)* droga wojewódzka stanowi własność właściwego samorządu województwa. Do zarządu województwa należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Ponadto zgodnie z art. 3 *ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz. U. Dz.U. 2005 Nr 267 poz. 2251)* Zadania w zakresie budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg wojewódzkich oraz zarządzania nimi finansowane są przez samorząd województwa. Ze względu na powyższe, finansowanie rozbudowy DW 254 leży w gestii samorządu województwa kujawsko-pomorskiego.

Z budżetu państwa i Krajowego Funduszu Drogowego finansowane są prace związane z przebudową i rozbudową sieci dróg krajowych, ekspresowych i autostrad. Najważniejszym dokumentem, określającym kierunki podejmowanej w tym obszarze polityki jest Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.), obejmujący swoim zakresem budowę nowych ciągów autostrad, dróg ekspresowych oraz wybranych obwodnic w ciągach dróg krajowych. Określa on priorytety inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury dróg krajowych, które miałyby zostać zrealizowane do 2025 r. Uchwałą Rady Ministrów w lipcu ub. r. limit na realizację Programu został zwiększony ze 107 mld zł do 135 mld zł. Należy jednak wskazać, że pomimo jego zwiększenia, nie jest on wystarczający do realizacji wszystkich zadań inwestycyjnych ujętych w Programie, których wartość przekracza 200 mld zł.

Dlatego też ówczesny resort infrastruktury i budownictwa podjął działania, mające na celu opracowanie innych możliwych form finansowania inwestycji w zakresie dróg krajowych, np. partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). W przypadku drogi S10 dotyczy to odcinka między Toruniem a Bydgoszczą. Kwestie przygotowania i wdrożenia projektów w ramach PPP prowadzi Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju. Obecnie trwa etap oceny zasadności wdrożenia i wyboru projektów priorytetowych.

Na chwilę obecną prowadzone są prace przygotowawcze obejmujące przygotowanie dokumentacji, niezbędnej do rozpoczęcia budowy drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń. W ramach tego zadania przebudowany zostanie także odcinek drogi krajowej nr 25 od skrzyżowania z DW 254 w miejscowości Brzoza do węzła Bydgoszcz Południe. Przedmiotowe zadanie znajduje się w Programie

poza limitem 135 mld zł. Inwestycje nie mieszczące się w limicie będą mogły być realizowane dopiero w przypadku ewentualnych oszczędności. Obecnie trwają prace związane z przygotowaniem materiałów do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz – Toruń.

Odnosząc się do kwestii budowy drogi ekspresowej S-25, kształt sieci dróg ekspresowych i autostrad został określony w *rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. 2004 nr 128 poz. 1334, z późn. zm.)*. Rozporządzenie precyzuje docelowy układ sieci autostrad i dróg ekspresowych w Rzeczypospolitej Polskiej w formie wykazu ciągów dróg. Kluczowe inwestycje mające na celu realizację docelowego układu sieci dróg ekspresowych i autostrad zostały już wyznaczone poprzez ujęcie w *Programie*. Mając na względzie założenia *PBDK* oraz limit 135 mld złotych, który jest niewystarczający na wykonanie wszystkich inwestycji przewidzianych w *Programie*, nie przewiduje się realizacji proponowanego zadania. Trzeba pamiętać, że już obecnie na liście zadań w programie znajdują się kluczowe inwestycje o wartości przekraczającej 200 mld złotych. W opinii Ministerstwa Infrastruktury, istniejąca sieć drogowa rozszerzona o zaplanowane inwestycje jest najbardziej optymalna.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 12 ust. 1 i 2 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. poz. 1195)*, podmiot właściwy do rozpatrzenia petycji może pozostawić bez rozpatrzenia petycję złożoną w sprawie, która była przedmiotem petycji już rozpatrzonej przez ten podmiot, jeżeli w petycji nie powołano się na nowe fakty lub dowody nieznanne podmiotowi właściwemu do rozpatrzenia petycji. W takim przypadku, podmiot właściwy do rozpatrzenia petycji niezwłocznie informuje podmiot wnoszący petycję o pozostawieniu petycji bez rozpatrzenia i poprzednim sposobie załatwienia petycji.

Zgodnie z art. 13 ust. 2 *ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. poz. 1195)*, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Jarosław Waszkiewicz

