

INWESTYCJE DROGOWE W WOJEWÓDZTWIE MAŁOPOLSKIM

- Rząd w dniu 12 lipca br. przyjął nowelizację Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), która zwiększyła limit wydatków na zadania inwestycyjne z 107 do 135 mld złotych. Dzięki tym staraniom udało się skierować do realizacji wiele nowych zadań.
- W przyjętym w dniu 12 lipca 2017 r. Programie zapewnione zostało dodatkowe finansowanie dla inwestycji znajdujących się w korytarzu Via Carpatia, tj. cały przebieg drogi ekspresowej S19 na terenie Polski. Innymi ważnymi inwestycjami są inwestycje wspierające korytarz Via Carpatia, takie jak: budowa autostrady A2 od Mińska Mazowieckiego do Białej Podlaskiej czy też budowa S17 od m. Piaski do granicy państwa z Ukrainą w Hrebennym.
- Uzupełniono również sieć o brakujące i ważne z punktu widzenia strategicznego odcinki, takie jak np. odcinek S3: początkowy pomiędzy Troszynem a Świnoujściem oraz końcowy pomiędzy Bolkowem a granicą państwa w Lubawce.
- W przypadku Małopolski lista zadań została uzupełniona o Północną Obwodnicę Krakowa w ciągu S52.
- Nie muszę chyba tu w Krakowie tłumaczyć wagi tej inwestycji dla tej aglomeracji. Powiąże ona autostradę A4 a drogą ekspresową S7 i rozprowadzić powinna ruch tranzytowy.
- Będzie ona budowa w trudnym, miejskim terenie, stąd też przewidywane liczne objekty inżynierskie na jej przebiegu. Na realizację relatywnie krótkiego odcinka wydamy 1,5 mld złotych. Jednak porównując z kosztami innych obwodnic dużych miast takich jak obecnie realizowana Południowa Obwodnica Warszawy (koszt ponad 4,5 mld zł) czy też będąca w przetargu Zachodnia Obwodnica Łodzi (S14 – w porównywalnej cenie ok. 1,6 mld zł), przewidywany koszt tej obwodnicy nie wydaje się być przesadnie duży.
- Odcinek ten zostanie podzielony na dwa przetargi, które planujemy ogłosić jeszcze w I połowie 2018r. zakończenie pierwszego odcinka od węzła Modlniczka do węzła Modlnica planujemy zakończyć w 2021 r. natomiast drugi odcinek do S7 (węzeł Kraków Mistrzejowice) powinien zostać oddany w 2022 r.
- Wracając do wielkich liczb, obecnie w ramach obecnego Programu
 1. zakończono budowę 22 zadań o wartości 8,17 mld zł, długości ok. 260 km,
 2. w realizacji znajduje się 90 zadań o wartości 47,76 mld zł, długości ok. 1 208 km,
 3. w przetargu znajduje się 49 zadań o wartości 27,48 mld zł, długości ok. 679 km,
 4. na przetarg oczekują zadania o wartości 50,74 mld zł.
- Oczywiście nadal są kontynuowane dotychczasowe zadania inwestycyjne. Wśród najważniejszych inwestycji realizowanych na terenie woj. małopolskiego należy wymienić drogę ekspresową S7. Droga ekspresowa S7 jest ważnym elementem szkieletu komunikacyjnego Polski. Łączy ważne ośrodki gospodarcze i turystyczne Polski.
- Z tego względu z obecnym programem rządowym budowy dróg krajowych do 2025 r. przeznaczono na jej realizację 20,8 mld złotych.
- W samym tylko województwie małopolskim chcemy wydać na budowę S7 ponad 5,5 mld złotych.
- Odcinek od granicy województwa do Krakowa znajduje się na ostatniej prostej do realizacji. Trwa obecnie procedura przetargowa na wybór wykonawców dla 2 odcinków realizacyjnych tego odcinka.
- W ubiegły czwartek otwarto oferty finansowe dla dwóch odcinków bliżej Krakowa. Teraz będzie trwała weryfikacja ofert. Planujemy, że na początku przyszłego roku podpiszemy umowy z Wykonawcami obu odcinków. Chcemy, aby ich realizacja zakończyła się w II połowie 2021 r.
- Dla trzeciego odcinka Szczepanowice - gr. województwa z uwagi na kwestie społeczne i środowiskowe zdecydowano się uzupełnić dokumentację tak by móc podpisać umowę potencjalnym wykonawcą rok później tj. w 2019 r. Natomiast, jeśli wszystko pójdzie dobrze, odcinek ten również powinno się udać zakończyć w 2021 r.

- Jak wiadomo udało się oddać w lipcu 2017 r. kluczowy odcinek S7 w Krakowie pomiędzy węzłem Igołomska a węzłem Christo Botewa.
- Oznacza to, że inwestycja dla której przewidziano w Programie kwotę ponad 2,6 mld zł, powinna się zakończyć w całości w 2021 r.
- Dalej idąc na północ w kierunku Warszawy mamy niedawno oddany 22 września br. odcinek od gr. województwa do Jędrzejowa. Na kolejnym odcinku S7 do Chęciny trwają prace. Ostatnio głośno o tym odcinku z uwagi na opóźnienia względem pierwotnego harmonogramu, ale obecnie ministerstwo wraz z GDDKiA ściśle monitorują realizację tego ważnego fragmentu.
- Jeśli chodzi o opóźnienia na kontraktach drogowych, to należy zwrócić uwagę na potencjał firm. Niestety niektóre z nich nie dysponują rozwiniętym zapleczem budowlanym i konkurują głównie ceną realizacji. Nie jest to nowy problem, lecz otrzymano go w spadku w ramach zawartych umów na realizację jeszcze za poprzedniego rządu.
- Z tego względu zostały m.in. zmienione zapisy dotyczące podwykonawców na kontraktach drogowych, prowadzony jest też przez GDDKiA oraz Ministerstwo monitoring tych najbardziej zagrożonych odcinków. Tam gdzie jest to wymagane, odbywają się spotkania z przedstawicielami firm celem znalezienia rozwiązania tej sytuacji, jak to miało miejsce w przypadku odc. S7 Chęciny-Jędrzejów. Tam gdzie to niezbędne podejmowane będą inne kroki przewidziane zapisami w umowie oraz prawem.
- Dalej na północ idąc aż do Warszawy wszystkie odcinki S7 mają już zawarte umowy na budowę. Ostatnie były odcinki S7 przy Warszawie gdzie umowy na 3 odcinki podpisano w sierpniu 2017 r. oraz odcinek gr. województwa do Skarżyska Kamiennej, gdzie 10 października 2017 r. też zawarto umowę. Całość powinna zostać ukończona, zgodnie z planami, w 2021 r.
- Kolejnym ważnym fragmentem, o znaczeniu nie tylko dla regionu, ale także całego kraju jest odcinek Lubień – Rabka czyli tzw. zakopianka.
- Obecnie budowany odcinek będzie się kończył w Rabce. Koniec tej drogi zlokalizowany jest bezpośrednio przed wiaduktem nad linią kolejową w Chabówce. Droga dalej wiedzie albo w kierunku Czech albo do naszego polskiego Podhala i Zakopanego.
- Nie zapominamy też o przedłużeniu drogi ekspresowej S7 w kierunku Tatr drogami niższej kategorii niż ekspresowa. Nasze działania są spójne i kompleksowe i dlatego w tym roku Minister Infrastruktury i Budownictwa podpisał program inwestycji na przygotowanie i realizację drogi krajowej dk 47 do Nowego Targu, stanowiącej przedłużenie drogi ekspresowej S7.
- Sam krótki odcinek pomiędzy Lubieniem a Rabką nie jest łatwym odcinkiem dla budowniczych. Ale nie niemożliwym do realizacji. Z uwagi na wysoką wartość zadania wynikającą z trudnych warunków górskich podzielono ten krótki ponad 16 km odcinek drogi ekspresowej na 3 odcinki realizacyjne: Lubień – Naprawa, Naprawa – Skomielna Biała, Skomielna Biała – Rabka – Chabówka.
- Na cały odcinek Lubień-Rabka przewidziano w rządowym programie blisko 2,4 mld zł.
- Tunel jest budowany w trudnym geologicznie terenie fliszu karpackiego, na który składają się różne warstwy geologiczne. Z tego powodu tunel jest budowany techniką drążeniową bez użycia tarcz do jakich przyzwyczały nas inne budowy tuneli jak choćby metro w Warszawie. Cała konstrukcja tunelu będzie się składać z dwóch osobnych komór pod górą Luboń Mały połączonych pomiędzy sobą tunelami technicznymi. W każdej z nitek znajdzie się osobna jezdnia.
- Odcinki pozostałe, tj. pierwszy Lubień-Naprawa oraz trzeci Skomielna Biała – Rabka – Chabówka zakończą się wcześniej w 2018 i 2019 r. i będziemy czekać już tylko na tunel.
- Na terenie woj. małopolskiego przygotowywane są również do realizacji zadania z zakresu budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych, czyli likwidacja tzw. wąskich gardeł. Mam tu na myśli obwodnice Zabierzowa, Zatora oraz Nowego Sącza i Chelmcza. Wszystkie te zadania zostały ujęte w Programie i posiadają zabezpieczenie finansowe na realizację.
- Jeśli chodzi o obwodnicę Zabierzowa przy Krakowie, to zamierzam ogłosić postępowanie przetargowe pierwszej połowie 2019 r. tak by zakończyć prace w 2023 r. Pomoże ona rozładować potoki ruchu kierujące się tą drogą do i z Krakowa.
- Nieco dalej mamy obwodnicę Zatora w ciągu drogi krajowej 28 i 44, która również pozwoli na wyprowadzenie ruchu z samego centrum miasta i znacząco poprawi bezpieczeństwo. Jak wiadomo koło Zatora mamy jedno z większych miast rozrywki. Tutaj planujemy ogłosić postępowanie jak najszybciej, jeżeli to możliwe jeszcze w tym roku a umowę z wykonawcą w przyszłym roku. Realizacja tej ważnej inwestycji powinna się zakończyć w 2021 r.
- Obwodnica Nowego Sącza i Chelmcza w ciągu dk 28 stanowi uzupełnienie inwestycji poczynionych przez miasto Nowy Sącz (północna obwodnica miasta wraz z mostem) czy też województwo (nowy

przebieg drogi pomiędzy Nowym a Starym Sączem). Odcinek ten jest kluczowy dla nowego układu komunikacyjnego w tym regionie.

- Tutaj też dobre wieści. Chcemy ogłosić postępowanie przetargowe w I połowie 2018 r. Będziemy się starać zakończyć prace na tym odcinku jeszcze w 2020 r.
- Prowadzone są również działania przygotowawcze do realizacji zadania polegającego na budowie drogi krajowej nr 75 Brzesko – Nowy Sącz. Jest to ważna inwestycja dla regionu sądeckiego, również ważna, o ile nie ważniejsza, niż wymieniona już obwodnica Nowego Sącza i Chełmca. Zakładamy, że gruntowna przebudowa tego korytarza, która może oznaczać zupełnie nowy jej przebieg może kosztować nawet 1,5 mld złotych.
- Obecnie trwają prace nad wytyczeniem możliwych korytarzy przebiegu tej inwestycji. Odbływały się i nadal odbywają spotkania i konsultacje. W pierwszej kolejności chcemy ogłosić przetarg na odcinek bliżej Brzeska, jeszcze w 2020 r. Nieco później, w 2021 r. chcemy ogłosić przetarg na pozostały zakres do Nowego Sącza. GDDKiA będzie czynić starania, aby ukończyć inwestycję jak najszybciej. Trudne warunki terenowe i geologiczne (osuwiska) mogą przysporzyć sporo problemów.
- Nie zapomnieliśmy też o obecnie budowanej obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej w ciągu dk 73. Umowa została zawarta już ubiegłym roku, według planów prace powinny się zakończyć w 2019 r. Niestety jeden z głównych wykonawców, firma Vistal, ogłosiła upadłość. Z tego co nam wiadomo była ona spowodowana ogólną sytuacją finansową spółki, która większość swoich robot wykonywała w sektorze konstrukcji stalowych.
- Z uwagi na wstrzymanie prac przez konsorcjum, GDDKiA była zmuszona w piątek 20 października 2017 r., odstąpić od umowy. Według obecnych założeń chcemy aby nowy wykonawca pojawił się na placu budowy optymistycznie w I połowie 2018 r. a prace trwały ok. 2 lat, Jelni się uda do końca 2019 r. Tu sytuacja jest bardzo dynamiczna.
- Wiemy, że potrzeby województwa małopolskiego są znacznie większe, natomiast obecny limit 135 mld złotych i tak jest największym programem inwestycyjnym w sektorze dróg w Polsce, jaki do tej pory powstał.
- Na liście znajduje się m.in. ważna dla regionu Beskidzka Droga Integracyjna w ciągu S52. Mamy już decyzję środowiskową. Natomiast realizacją jest uzależniona od dodatkowych oszczędności przy realizacji. Trzeba pamiętać, że dla tak dużego odcinka koszty mogą przekroczyć nawet 4 mld złotych, tak więc jest to jedna z największych inwestycji jakie znajdują się na liście PBDK.
- Ponadto do Ministerstwa i GDDKiA spływają liczne wnioski dotyczące budowy licznych nowych przebiegów dróg krajowych w tym dróg ekspresowych oraz obwodnic zatłoczonych miejscowości.
- Ministerstwo zdaje sobie sprawę z dużych oczekiwań społecznych nie tylko w regionie, ale także i w całej Polsce. Nawet limit 135 mld złotych nie wystarczy na zrealizowanie wszystkich najpilniejszych inwestycji.
- Trzeba zawsze pamiętać o sytuacji finansów publicznych. Nie moglibyśmy sobie pozwolić na tak duże inwestycje bez zapewnienia źródła finansowania. Budowę dużych inwestycji finansuje utworzony w Banku Gospodarstwa Krajowego Krajowy Fundusz Drogowy. Jest on celowym funduszem publicznym.
- Patrząc na skalę inwestycji, w 2018 r. przewiduje się, że na drogowe wydatki inwestycyjne wydamy ponad 16 mld złotych, co wydaje się być ogromną kwotą.
- Obecny limit wydatków w wysokości 135 mld złotych został zaplanowany na okres ponad 10 lat. Pozwoli on na wybudowanie ok. 3 tys. km nowych odcinków dróg. Uda się zakończyć budowę ważnych ciągów komunikacyjnych, ustalonych od dziesięcioleci.
- Nie jest to oczywiście ostatni Program. Po 2020 r., w ramach nowej perspektywy finansowej UE, przygotowany zostanie nowy Program, natomiast za wcześnie jest mówić o kwotach. Sytuacja obecnie jest bardzo zmienna, nie wiemy jak będzie wyglądać kwestia środków unijnych po 2020 r. Natomiast mogę zapewnić, że postulaty zgłaszane do Ministerstwa będą brane pod uwagę przy ustalaniu nowych priorytetów inwestycyjnych.
- Na sam koniec jeszcze wspomnę, że przygotowujemy się do opracowania programu, który ma poprawić stan istniejącej sieci dróg krajowych (wzmocnienie do nacisku 11,5 t/os).
- Środki na jego realizację będą pochodzić z budżetu państwa, w ramach limitów określonych w przywoływanym przez mnie Programie Budowy Dróg Krajowych.
- Potrzeby są ogromne i sięgają 50 mld złotych. Z tego względu będzie to program wieloletni, podlegający rewizjom, tak by stopniowo dostosować całą sieć do najlepszych standardów, podnosząc przy okazji bezpieczeństwo wszystkich użytkowników. Oczywiście w tym Programie znajdą się odcinki do przebudowy w województwie małopolskim.