



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 19 lutego 2010 r.

TA1mwr-0701/ SR /10

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Stanisława Bisztygę na 47 posiedzeniu Senatu w dniu 13 stycznia 2010 r. (sygn. BPS-DSK-043-2294/10) w sprawie planowanych działań zmierzających do realizacji inwestycji pn. „Beskidzka Droga Integracyjna”, przedstawiam następujące informacje.

Przedsięwzięcie pn. „Beskidzka Droga Inwestycyjna” nie zostało ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012 przyjętym uchwałą Rady Ministrów w dniu 25 września 2007 r. Jednakże dostrzegając problemy regionu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad podjęła działania w celu przygotowania ww. inwestycji.

„Beskidzka Droga Inwestycyjna” w Małopolsce i na Śląsku jest efektem wspólnych starań 12 gmin i 5 miast leżących wzdłuż istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 52 oraz jej administratora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Kraków. Bardzo wysokie i równomierne natężenie ruchu sięgające granicy przepustowości spowodowało konieczność podniesienia jej parametrów technicznych. Małe odległości między miastami położonymi w ciągu drogi oraz centra przez które przebiega obecnie DK 52 czynią bezzasadnym na znacznym odcinku modernizację drogi i powodują konieczność poprowadzenia jej po nowym śladzie na prawie całym odcinku Bielsko – Biała – Głogoczów.

Wykonawca dokumentacji projektowej opracował warianty przebiegu drogi krajowej nr 52 spełniające wymagania inwestora jak również wymogi wynikające z przepisów dotyczących ochrony środowiska. Znalezienie odpowiednich korytarzy było skomplikowane z uwagi na rzeźbę terenu, bogactwo przyrodnicze i kulturowe tych obszarów oraz negatywną reakcję społeczności lokalnej na przedstawione propozycje.

Z uwagi na specyfikę warunków terenowych przyjęto, że tam gdzie jest to możliwe wykorzystana zostanie rezerwa terenów pod drogę klasy głównej ruchu przyspieszonego, poczyniona w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Podjęcie powyższej decyzji podyktowane było próbą znalezienia wariantu, który byłby akceptowalny przez władze samorządowe i organy uzgadniające oraz ludność miejscową, a także dla którego zminimalizowana byłaby ilość kolizji z zabudową.

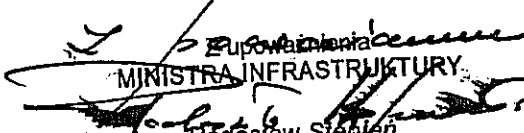
Należy podkreślić, iż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie wykazuje duże zaangażowanie w celu wypracowania wariantu przebiegu drogi mimo licznych protestów. Opracowano kilkanaście wariantów przebiegu trasy przez gminę Wadowice, z których żaden nie uzyskał akceptacji tamtejszych władz samorządowych. W celu zbliżenia stanowisk Oddział GDDKiA w Krakowie zaprezentował materiał na spotkaniach z mieszkańcami i władzami gminy, lecz społeczeństwo lokalne nadal jest podzielone. Jedynym wariantem popieranym przez gminę Wadowice jest wariant przebiegający w większości przez tereny gminy Tomice, której samorząd wyraził sprzeciw wobec takiej lokalizacji oraz kolidujący z obszarem Natura 2000 Dolina Dolnej Skawy.

Wojewoda Małopolski, który podjął się roli mediatora w tym konflikcie, zaproponował włączenie do analizowanych wariantów podwariantu przebiegającego po śladzie istniejącej obwodnicy Wadowic wzdłuż torów kolejowych. Powyższy wariant był już analizowany i ze względów technicznych oraz funkcjonalnych dalsze prace nad nim zostały zaniechane. Jednakże, resort infrastruktury jest w stanie włączyć go, pomimo zastrzeżeń, do dalszej analizy ze względu na fakt, iż jest to jedyny wariant akceptowalny przez gminę Wadowice.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest zobowiązana realizować zamierzenia inwestycyjne w oparciu o konkretne przepisy techniczne oraz rygorystyczne wytyczne z zakresu ochrony środowiska. Ogranicza to w istotny sposób możliwości spełnienia wszystkich postulatów wpływających ze strony władz lokalnych i mieszkańców, natomiast GDDKiA gotowa jest do włączenia do opracowań projektowych wszystkich realnych pod względem technicznym, prawnym i środowiskowym propozycji zgłaszanych przez lokalne samorządowe.

Budowa „Beskidzkiej Drogi Integracyjnej” jest przedsięwzięciem, z którym związane są duże oczekiwania dotyczące usprawnienia komunikacji, jednocześnie jednak następuje spiętrzenie wzajemnie wykluczających się oczekiwań, co powoduje konflikty i kolizje, a co za tym idzie wolniejszy od zakładanego postęp prac.

W związku z powyższym należy podkreślić, że resort infrastruktury podejmuje wszelkie możliwe działania zmierzające do szybkiego rozwiązania konfliktów oraz budowy przedmiotowej trasy.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Radosław Stępień
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM
2. Biuro Ministra, MI