



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

SEKRETARIA'T
Główna Pracownia Sędziackich
Anulowano dn. 20.04.17
nr 2313 podpis

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 19.04.2017.

2017 podpis

Warszawa, dnia 14 kwietnia 2017 r.

DDP.2.054.105.2017.EB.1

Nk: 60 382/17

**Pan
Stanisław Karczewski**

Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

w odpowiedzi na oświadczenie Pana senatora Ryszarda Majera z dnia 3 marca 2017 r. w sprawie skomunikowania mieszkańców gminy Kruszyna w związku z budową autostrady A1, przedstawiam następujące informacje i wyjaśnienia.

Uprzejmie informuję, iż w trakcie prac projektowych, których efektem był m. in. projekt budowlany dla autostrady A1 na odcinku Tuszyn - Częstochowa i decyzja z 17 listopada 2014 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, nie było brane pod uwagę zaprojektowanie wzdłuż autostrady jednolitego ciągu drogowego, stanowiącego połączenie dla mieszkańców gminy Kruszyna z węzłem Kościelec. Podstawą dla przedmiotowych prac projektowych był projekt wstępny autostrady, na podstawie którego wydana została decyzja z 30 lipca 2002 r. ustalająca lokalizację odcinka autostrady płatnej A1 od granicy województwa łódzkiego z województwem śląskim (km 399+742,51) do węzła „Rząsawa” (km 419+650,00). Decyzja ta określała linie rozgraniczające autostrady, czyli pas terenu zajęty pod autostradę i urządzenia z nią związane. Rozwiązania projektowe autostrady w projekcie wstępnym nie zawierały ciągu drogowego wzdłuż autostrady dla gminy Kruszyna z mostem na rzece Pijawka (Struga). W oparciu o założenia projektu wstępnego i decyzji lokalizacyjnej, dla odcinka autostrady A1 od granicy województwa łódzkiego/śląskiego do Pyrzowic, wydana została decyzja z 2 lutego 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, która pozostała wiążąca dla rozwiązań projektu budowlanego.

Należy mieć na względzie również czynniki finansowe, związane z realizacją inwestycji. Ministerstwo, rozumiejąc sytuację mieszkańców gminy Kruszyna, musi mieć na uwadze potrzeby całego kraju, a te zgodnie z wnioskami i głosami, jakie do nas docierają są bardzo duże. W tym kontekście należy wyjaśnić, że *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* określa limit finansowy dla nowych, ujętych w nim zadań inwestycyjnych, na poziomie 107 mld zł. Zgodnie z kosztorysami, wydatki na wybudowanie ich wszystkich sięgają prawie 200 mld zł.

Z tego względu istotne jest zarządzanie dostępnymi środkami publicznymi, tak by możliwa była realizacja jak największej liczby inwestycji. W związku z tym wszystkie projekty budowy odcinków dróg są analizowane pod kątem optymalizacji zakresu rzeczowego, tak by zrealizować wyłącznie niezbędne elementy infrastruktury drogowej.

Podpisany
z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Jerzy Szmit
Podsekretarz Stanu

WICEPRZEDSIĘDZIECA DEPARTAMENTU
Infrastruktury Drog Publicznych
DEPARTAMENTU DROG PUBLICZNYCH
Jarosław Wąsaniec