

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

DEPARTAMENT
DRÓG I AUTOSTRAD

DDA.I.453.129.2015.DK.2

Nk: 237648 /15

U. USTIC

Warszawa, 2 września 2015 r.

351/09

P. Kuzmicki

07 WRZ. 2015

Urząd Miejski w Choroszczy
KANCELARIA OGÓLNA
Wpł. dnia 2015-09-07
Ilość zał. podpis *B*

Pan
Robert Wardziński
Burmistrz Choroszczy

Szanowny Panie Burmistrzu,

w odpowiedzi na pismo z dnia 10 sierpnia br. znak BA-II.6220.9.2015 skierowane do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, dotyczące realizacji zadania budowy drogi S-8 Jeżewo – Choroszcz, w szczególności planowanych rozwiązań komunikacyjnych na odcinku od drogi S-8 do granic m. Białystok, Departament Dróg i Autostrad przekazuje informacje w przedmiotowej sprawie.

W celu uzyskania szczegółowych informacji oraz wyjaśnień dotyczących kwestii zawartych w piśmie Pana Burmistrza, resort infrastruktury i rozwoju wystąpił, w trybie nadzoru, do GDDKiA jako zarządcy dróg krajowych (w myśl art. 19 ust. 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 460 z późn. zm.).

Z informacji przedstawionych przez GDDKiA w sprawie przyjęcia kontrowersyjnych uzgodnień dotyczących planowanego zadania obejmującego przebudowę odcinka drogi krajowej nr 8, od końca fragmentu drogi ekspresowej S-8 do granic Białegostoku wynika, że przedmiotowa kwestia jest bardzo złożona. W związku z tym nie istnieje idealne rozwiązanie, które byłoby w stanie zadowolić wszystkich zainteresowanych.

GDDKiA administruje kluczowym fragmentem wspomnianego odcinka, jednak nie został on włączony do zrealizowanego w latach 2009-2012 zadania p.n. „Zaprojektowanie i rozbudowa drogi krajowej nr 8 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Jeżewo – Białystok”, ponieważ nie udało się uzgodnić z ówczesnymi władzami Białegostoku rozwiązań satysfakcjonujących obie strony, mimo wieloletnich starań.

W chwili obecnej problematyka została podjęta przez prezydenta Białegostoku, w zakresie rzeczowej i finansowej realizacji zadania oraz przez Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich, który zarządza odcinkiem drogi wojewódzkiej nr 676 od skrzyżowania z drogą krajową do granicy Białegostoku, w zakresie przygotowania dokumentacji i uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Rolą GDDKiA jest w tej sytuacji uzgodnienie takich rozwiązań, które z jednej strony zapewniłyby bezpieczeństwo i płynność ruchu, a z drugiej gwarantowałyby zachowanie standardu drogi krajowej przy jednoczesnej racjonalizacji kosztów.

W związku z powyższym GDDKiA, mając świadomość wagi przedsięwzięcia, wielokrotnie sygnalizowała konieczność uzgodnienia rozwiązań projektowych drogi krajowej w oparciu o dokumenty odpowiadające wymaganiom formalnym stawianym projektom dróg krajowych, określonych w zarządzeniach Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Wymagania te to poddanie projektu:

- niezależnemu audytowi BRD,
- procedurze oceny przez Zespół Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) oraz Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI).



NARODOWA
STRATEGIA SPÓJNOŚCI

Ministerstwo
Infrastruktury i Rozwoju
ul. Wspólna 2/4
00-926 Warszawa

tel. (22) 630 17 00
fax (22) 630 19 09
www.mir.gov.pl
www.funduszeuropejskie.gov.pl

UNIA
EUROPEJSKA



102/09

GDDKiA oczekuje, że dokumentacja dotycząca w szczególności drogi krajowej, zostanie wykonana z poszanowaniem standardów obowiązujących dla dróg krajowych pozostających w zarządzie GDDKiA. Oznacza to, że powinna zostać wykonana analiza ekonomiczna, zgodnie ze standardami Niebieskiej Księgi lub Instytutu Badawczego Dróg i Mostów, na podstawie której możliwa byłaby ocena między innymi skutków ekonomicznych planowanej inwestycji. Przy czym takie wiarygodne wyliczenia do GDDKiA jeszcze nie dotarły.

Jednakże według wstępnych, szacunkowych kosztów, realizacja wariantu preferowanego przez przedsiębiorców, zakładająca budowę ponad 200 metrowej estakady, a także rozbiórkę istniejącej kładki dla pieszych oraz fragmentu istniejącej drogi krajowej, który znalazłby się pod estakadą, na odcinku niezbędnym do zniwelowania różnicy poziomów od strony Warszawy, w zestawieniu z wariantem uzgodnionym przez GDDKiA zakładającym jedynie 40-metrowy tunel i pozostawienie kładki, stanowi różnicę rzędu 34 mln zł na niekorzyść wariantu z estakadą.

Mając na uwadze fakt, że zadanie realizowane jest ze środków publicznych, GDDKiA uzgodniła wariant istotnie tańszy, przy jednoczesnym zapewnieniu wszystkich funkcji komunikacyjnych.

Z poważaniem

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Dróg i Autostrad

Monika Bieniaszewska

