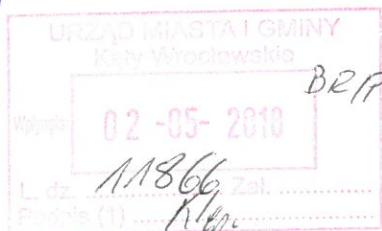




MINISTER INFRASTRUKTURY

DDP.2.453.74.2018.EB.1

Nk: 5821118



Reda m. do
4/10
Warszawa, dnia 26 kwietnia 2018 r.

**Pan
Jarosław Wojciechowski**

Przewodniczący Rady Miejskiej
w Kątach Wrocławskich

Szanowny Panie Przewodniczący,

w odpowiedzi na pismo z dnia 29 marca 2018 r. przesyłające Apel Rady Miejskiej w Kątach Wrocławskich, w sprawie podjęcia działań zmierzających do przebudowy autostrady A4 na odcinku pomiędzy węzłem „Wrocław Południe” a węzłem „Legnica”, przedstawiam następujące informacje i wyjaśnienia.

Uprzejmie informuję, iż na przedmiotowym odcinku autostrady A4 tylko na odcinkach pomiędzy węzłami: „Kostomłoty – „Kąty Wrocławskie”, „Kąty Wrocławskie” – „Pietrzykowice”, „Pietrzykowice” – „Wrocław Południe”, w 2015 r. średni dobowy ruch roczny wynosił ponad 40 000 poj./dobę. Na jednym odcinku pomiędzy węzłami „Wrocław Południe” – „Bielany Wrocławskie”, średni dobowy ruch roczny przekroczył 50 000 poj./dobę. Ponadto na całym odcinku pomiędzy węzłami „Wrocław Południe” – „Legnica”, średni dobowy ruch roczny pojazdów ciężarowych z przyczepami przekroczył 8 000 poj./dobę. Biorąc pod uwagę prognozowany ruch pojazdów, w tym pojazdów ciężarowych z przyczepami w kolejnych latach, który będzie sukcesywnie wzrastał, istnieje racjonalne uzasadnienie podjęcia działań w celu przebudowy autostrady A4 na odcinku pomiędzy węzłem „Wrocław Południe” a węzłem „Legnica”.

Należy mieć jednak na względzie czynniki finansowe związane z realizacją inwestycji. Rządowe plany inwestycyjne dotyczące rozbudowy infrastruktury dróg krajowych na najbliższe lata zostały ujęte w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*. Program, co do zasady określa krajowe priorytety inwestycyjne, strategiczne dla właściwego funkcjonowania transportu drogowego w skali całej Polski. Priorytetem rządu w tym zakresie jest budowa dróg ekspresowych i autostrad, celem zapewnienia spójności sieci TEN-T.

Wskazać należy, że limit finansowy dla nowych, ujętych w *Programie* zadań inwestycyjnych, wzrósł ze 107 mld zł do 135 mld zł. Pomimo tego limit ten nadal jest niewystarczający i nie zaspokoi wszystkich potrzeb, ponieważ zgodnie z kosztorysami, wydatki na wybudowanie wszystkich zadań ujętych w *Programie* sięgają prawie 200 mld zł.

Z tego względu istotne jest racjonalne 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.

Przedmiotowa inwestycja nie została uwzględniona w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)*. Wobec powyższego Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie ma możliwości formalnych podejmowania działań zmierzających do realizacji ww. inwestycji, ponieważ brak jest zapewnionego finansowania robót budowlanych.

Poza względami finansowymi, należy też wskazać kwestie społeczne. Przedmiotowa inwestycja polegająca na dostosowaniu autostrady do odpowiednich parametrów technicznych, wymusza szereg działań, które niezbyt przychylnie są przyjmowane przez okoliczną społeczność.

Przykładem jest konieczność likwidacji niektórych istniejących węzłów drogowych oraz zamknięcie obiektów inżynierskich podczas przebudowy autostrady. Na analizowanym odcinku autostrady znajdują się węzły, których geometria w zdecydowanej większości nie jest dostosowana do standardów autostradowych. W niektórych przypadkach istniejąca geometria węzła w powiązaniu z natężeniem

i strukturą ruchu wymusza wprowadzenie zmian w istniejącej organizacji ruchu. Takie działania podjęte zostały m.in. w 2016 r. w obrębie węzła Kostomłoty.

Występowanie nienormatywnych węzłów oraz nienormatywnych pasów włączeń i wyłączeń, przy dużym natężeniu ruchu, w tym zwłaszcza przy dużym udziale ruchu ciężkiego, stwarza realne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego i znacznie pogarsza warunki ruchu i komfort podróży. Autostrada jest najwyższą klasą techniczną dróg publicznych w Polsce. Z tego względu muszą być zachowane najwyższe standardy techniczne zapewniające bezpieczeństwo podróżujących oraz właściwą separację ruchu tranzytowego od ruchu lokalnego. W związku z powyższym istotne jest spełnienie wszystkich wymogów technicznych drogi ujętych we właściwych rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu.

Ponadto na przedmiotowym odcinku drogi istnieje potrzeba dobudowy pasów awaryjnych, na większości odcinka Wrocław – Krzyżowa celowe jest dobudowanie trzeciego pasa ruchu, przebudowa oraz budowa nowych węzłów autostradowych, przebudowa obiektów inżynierskich, budowa urządzeń ochrony środowiska, budowa Miejsc Obsługi Podróżnych, budowa Obwodów Utrzymania Autostrady, budowa łączności autostradowej, budowa przejazdów awaryjnych, budowa oświetlenia drogowego, budowa odwodnienia, budowa urządzeń bezpieczeństwa ruchu, budowa ogrodzenia pasa drogowego autostrady oraz przebudowa infrastruktury kolidującej z planowaną rozbudową autostrady.

Niemniej jednak, pomimo braku zapewnionych środków na samą realizację przedmiotowej inwestycji, Ministerstwo Infrastruktury planuje zabezpieczyć środki na prace przygotowawcze, które mogą potrwać nawet 3 lata.

Ministerstwo Infrastruktury będzie dokładało starań, by realizacja przedmiotowej inwestycji była możliwa w kolejnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej.

Z poważaniem

Z upoważnienia

MINISTRA INFRASTRUKTURY

Jarosław Waszkiewicz