



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 21 kwietnia 2011 r.

TA1AO-0701- 1778 /2011

Biuro Marszałka Senatu

wpłynęło dn. 26.04.11, zał.

nr 3883

podpis

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

W odpowiedzi na oświadczenie złożone przez pana senatora Wojciecha Skurkiewicza podczas 72 posiedzenia Senatu RP z dnia 17 marca 2011 r., przekazane przy piśmie przewodnim z dnia 24 marca b.r. (sygnatura BPS/DSK-043-3487/11), dotyczące postępu prac w budowaniu nowoczesnej sieci infrastruktury drogowej, uprzejmie przedstawiam informacje w przedmiotowej sprawie.

Na wstępie pragnę zauważyć, że od listopada 2007 r., w Polsce oddano do ruchu 1210,2 km autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic i przebudowanych dróg. Podpisano również umowy na budowę kolejnych 1853,7 km, w tym 780,8 km autostrad. Polska od przeszło 3 lat pozostaje największym placem budowy Europy - obecnie w budowie i przebudowie są 1456 km dróg krajowych. Ten ogromny wysiłek inwestycyjny jest efektem przyłożenia bardzo dużej wagi do kwestii powstania nowoczesnej infrastruktury drogowej w Polsce i ogromnej determinacji w osiągnięciu tego celu.

W tym miejscu warto również podkreślić, że wysokie tempo prac jest możliwe dzięki wprowadzeniu licznych zmian w krajowym prawodawstwie.

Jedną z najważniejszych zmian była nowelizacja ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych z 25 lipca 2008 r., kiedy to wprowadzono szereg udogodnień w procesie inwestycyjnym. Nowelizacja z 2008 r., bowiem uprościła procedurę administracyjną (połączenie decyzji o ustaleniu lokalizacji drogi i decyzji o pozwoleniu na budowę w jedną decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) oraz wprowadziła dodatkowe przepisy przyspieszające nabywanie gruntów pod budowę dróg (ustalenie terminu na wydanie decyzji o ustaleniu odszkodowania za przejmowaną nieruchomości, a także bonusy pieniężne za wcześniejsze wydanie nieruchomości przez ich właścicieli).

Kolejnym milowym krokiem była implementacja dyrektywy Rady Nr 85/337 EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. dotyczącej kwestii ocen oddziaływania na środowisko. Do polskiego porządku prawnego, poprzez ustawę z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wprowadzono tzw. decyzję środowiskową, której wydanie poprzedza zezwolenie na inwestycje drogowe.

Kluczową zmianą w zakresie finansowania drogowych inwestycji infrastrukturalnych była również zmiana ustawy o autostradach płatnych oraz Krajowym Funduszu Drogowym z dnia 22 maja 2009 r. Stworzono wówczas nowy system finansowania budowy dróg krajowych przyjmując, że środki na inwestycje (budowę i przebudowę) na

drogach krajowych będą pochodzić z KFD, natomiast wydatki w zakresie utrzymania, remontów i zarządzania drogami krajowej a także prace przygotowawcze są finansowane z budżetu państwa. Taka zmiana pozwoliła przede wszystkim na uelastycznienie systemu finansowania inwestycji drogowych a tym samym dopasowanie systemu finansowania do specyfiki i cyklu powstawania dużych projektów infrastrukturalnych.

Na zakończenie warto również wspomnieć o uchwale Radę Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 rok przyjmującej nowy Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Dokument ten jest drugim średniookresowym dokumentem programowym w sektorze infrastruktury dróg krajowych. W odróżnieniu od poprzednika (dokumentu uchwalonego w dniu 25 września 2007 roku), przyjęcie Programu na lata 2011-2015 poprzedzone było wykonaniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Tym samym obecny dokument posiada Prognozę oddziaływania na środowisko skutków realizacji, której wyniki były również umieszczone w jednym z rozdziałów Programu. Działania te mają ogromne znaczenie dla możliwości dalszego sprawnego pozyskiwania środków unijnych na inwestycje drogowe.

We wspomnianym Programie ujęto inwestycje, które pozwolą na podłączenie do powstającej sieci nowoczesnej infrastruktury drogowej nie tylko miast, w których będą rozgrywane mecze Euro 2012, ale również innych ośrodków, dla których inwestycje infrastrukturalne realizowane przez obecny gabinet są jednym z głównych motorów dalszego rozwoju.

2 p. [signature]

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

[signature]
Radosław Stepien
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM
2. Biuro Ministra