

FORMULARZ INTERPELACJI*

Zgłoszony/a na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: 08.02.2016 roku
przez Radną/Radnego: Sebastiana Ciemnoczołowskiego
w sprawie: niewykorzystania przez GDDKiA Oddział w Zielonej Górze kwoty
8 166 tys. zł w uzgodnionym Programie Inwestycji dotyczącym pierwszego
etapu budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego związanego z przygotowaniem
dokumentacji tego zadania.

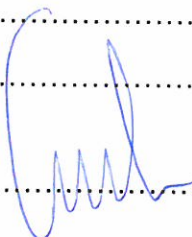
Treść interpelacji:

W zeszłym roku, decyzją Ministra Infrastruktury i Rozwoju, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, otrzymała uzgodniony PROGRAM INWESTYCJI dotyczący pierwszego etapu związanego z przygotowaniem dokumentacji budowy Obwodnicy Krosna Odrzańskiego. Uzgodniona i zatwierdzona szacunkowa kwota wynosi 8 166 tys. zł. Z tego co wiem, Oddział w Zielonej Górze nie wykorzystał tej kwoty i nie ogłosił postępowania na wybór wykonawcy tak, jak w przypadku Strzelec Krajeńskich, które były na tym samym etapie postępowania i podejmowania decyzji. W załączeniu kserokopia Programu Inwestycji.

Chciałbym otrzymać pisemną odpowiedź, z jakich powodów doszło do niewykorzystania przez GDDKiA Oddział w Zielonej Górze w/w kwoty?

Propozycja załatwienia sprawy:
(wypełnić w przypadku wniosku)

.....
.....
.....
.....

.....


(podpis)

*zaznaczyć właściwe



URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Lubuskie
w Zielonej Górze
KANCELARIA OGÓLNA

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Wpł. 26-02-2016

Ilość załączników

DG.IV.0003.12.2016



WYSŁANIE
26-02-2016

Zielona Góra, 2016-02-25

W PŁYŃCIE
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

Pan
Sebastian Ciemnoczołowski
Radny Województwa Lubuskiego

20-02-2016

Nr rej. 234 ilość zał.

Podpis *J.M.*

W nawiązaniu do pisma nr DG.III.8014.3.2016 z dnia 12.02.2016 r., dotyczącego interpelacji złożonej przez Pana na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 08.02.2016 r., uprzejmie informuję, że w dniu 24.02.2016 r. wpłynęło pismo Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z odpowiedzią na pytanie zawarte w interpelacji, które zgodnie z informacją zawartą w naszym piśmie, przekazuję do Pana wiadomości.

Otrzymują do wiadomości:

1. Biuro Sejmiku Województwa Lubuskiego,
2. a/a- Departament Infrastruktury i Komunikacji



Przemysław Hamera
Dyrektor Oddziału

O/ZG.D-2.054.01.2016.kk

Zielona Góra, dnia 26.02.2016 r.

**Urząd Marszałkowski Województwa
Lubuskiego**
**Departament Infrastruktury
i Komunikacji**

ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra

W odpowiedzi na pismo DG.III.8014.3.2016 z dnia 12.02.2016 r. w sprawie interpelacji Radnych Województwa Lubuskiego informuję, że:

I. interpelacja Pana Sebastiana Ciemnoczołowskiego.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa (Dz.U.2010.238.1579) realizacja inwestycji może być finansowana ze środków budżetu państwa jeżeli inwestor posiada m.in. uzgodniony z dysponentem program inwestycji (PI). Uzgodnienie programu inwestycji nie oznacza przyznania środków finansowych na realizację danej inwestycji, a jedynie akceptację zakładanego zakresu rzeczowego, planowanego harmonogramu realizacji oraz wysokości szacowanych kosztów.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach dróg krajowych, wykonuje zadania zarządcy dróg krajowych oraz realizuje budżet państwa w zakresie dróg krajowych. Wydatki GDDKiA na inwestycje ponoszone są w oparciu o budżet państwa, który uchwalany jest na okres roku budżetowego. W związku z powyższym środki finansowe na realizację inwestycji wieloletnich przez GDDKiA przyznawane są w systemie rocznym (pod warunkiem ujęcia ich w ustawie budżetowej), a nie całość inwestycji.

Program inwestycji dla zadania pn. „Budowa obwodnicy m. Krosno Odrzańskie w ciągu dk 29 (etap I – proces przygotowawczy)” został uzgodniony przez MIiR i przekazany do GDDKiA w terminie uniemożliwiającym ujęcie zadania we Wstępnym Planie inwestycji realizowanych z udziałem środków budżetu państwa na 2016 rok. PI dla zadania pn. „Budowa obwodnicy m. Strzelce Krajeńskie w ciągu dk 22 (etap I – proces przygotowawczy)” został uzgodniony przez MIiR w terminie wcześniejszym, co umożliwiło ujęcie tego zadania w planie budżetu na 2016 i ogłoszenie przetargu na opracowanie STeS-R.

Uzgodniona w ww. PI kwota 8 166,000 tys. zł dotyczy planowanych wydatków z budżetu państwa na prace przygotowawcze (w tym m.in. opracowanie dokumentacji i prace archeologiczne), których okres realizacji szacowany jest na ok. 5 lat.

Do dnia dzisiejszego nie zostały nam przyznane środki finansowe na realizację przedmiotowego zadania. Ewentualne rozpoczęcie prac przygotowawczych będzie możliwe po pojawieniu się wolnych środków w trakcie roku budżetowego.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z zapisami przyjętego Uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.), to minister właściwy do spraw transportu wskazuje do realizacji zadania z listy Programu.

II. interpelacja Pani Anny Chinalskiej.

Zgodnie z obowiązującym Programem Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) przyjętym Uchwałą Rady Ministrów nr 156/2015 z dnia 8 września 2015 r. do realizacji przyjęto te obwodnice, które przyniosą największy skumulowany efekt dla sieci z uwzględnieniem powiązania z siecią dróg ekspresowych i autostrad, a także z uwzględnieniem natężenia ruchu. Załącznik nr 3 określający kryteria wyboru obwodnic do realizacji, na który powołuje się p. Chinalska, znajdował się w PBDK na lata 2011-2015, który został przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 10/2011, która utraciła moc po wejściu w życie ww. Uchwały nr 156/2015 z dnia 08.09.2015 r.

Odpowiadając na pytania, informuję że:

1. Prawo o ruchu drogowym nie przewiduje obowiązku informowania o nośności obiektów mostowych. W kategorii znaków informacyjnych nie przewidziano stosownych ku temu znaków. W kategorii znaków zakazu istnieją znaki B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” i B-18 „zakaz wjazdu pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej ponad ...t”, które stosowane są w przypadku, gdy zachodzi konieczność ograniczenia dopuszczalnej masy całkowitej na danym odcinku drogi lub obiekcie inżynierskim. W przedmiotowym wypadku taka okoliczność nie zachodzi. Wobec powyższego most pozostaje nieoznakowany pod względem nośności.
2. Przedmiotowy obiekt jest systematycznie poddawany cyklicznym kontrolom zgodnie z wymogami Prawa budowlanego. Wynik ostatniej kontroli (przeprowadzonej w 2015 r.) nie wskazuje na zagrożenie katastrofą w warunkach eksploatacji określonej Prawem o ruchu drogowym. Nadmienić tu należy, że wprowadzono zakaz poruszania się po moście pojazdów nienormalnych ze względu na masę całkowitą oraz ze względu na nacisk na pojedynczą oś. Nie można jednak wykluczyć, podobnie jak dla innych obiektów, katastrofy w warunkach ekstremalnej eksploatacji np. powodzi czy przejazdu pojazdu ponadnormalnego mimo zakazu (bez wymaganego prawem uzgodnienia z administratorem obiektu).
3. Na dzień dzisiejszy nie jest rozważane wprowadzenie ruchu wahadłowego po przedmiotowym moście.
4. Dane z pomiarów GPR 2015 będą dostępne na początku II kwartału 2016 r.
5. Odpowiedź na pytanie czy średni ruch dobowy uległ zmianie będzie możliwa po otrzymaniu opracowania z wynikami GPR 2015.

6. Średni dobowy ruch na drogach krajowych wg GPR 2010 wynosił 9 888 poj./dobę. W Krośnie Odrzańskim natomiast wg GPR 2010 dane kształtowały się następująco: przed miastem: 7 130 poj./dobę, przejście przez miasto: 13 611 poj./dobę; za miastem: 6 844 poj./dobę.
7. Obecnie brak jest informacji jaki jest przewidywany ruch dobowy w 2020 roku.

Sprawę prowadzi:
Katarzyna Kubaś
☎ (68) 328-85-14
✉ kkubas@gddkia.gov.pl

Opinia
Anna J.