



URZĄD MIEJSKI
W BŁONIU

Zenon Reszka

Burmistrz
WDM.7021.1.213.2017



GMINA
FAIR P

Błonie, dn. 24 lipca 2017 r

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury i Budownictwa
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

zwracam się z wnioskiem do Pana Ministra o pilne podjęcie działań w celu włączenia budowy obwodnicy miasta Błonie do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023.

W związku z powstaniem autostrady A2 znacznie nasilił się ruch samochodów osobowych i ciężarowych przez centrum miasta na DK 92 i drodze wojewódzkiej 579, która łączy DK 92 i Błonie z autostradą przez węzeł Grodzisk Mazowiecki. Dodatkowo, brak wiaduktu kolejowego nad linią kolejową E20 Moskwa-Berlin powodują codziennie, często kilometrowe korki, które paraliżują nasze miasto. Kolejnym, bardzo ważnym argumentem jest podjęcie przez Radę Ministrów decyzji o budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego w sąsiedniej gminie Baranów. Obsługa komunikacyjna hubu, położonego zaledwie kilka km od gminy Błonie, wymaga nowych rozwiązań infrastruktury drogowej, które ułatwi dotarcie do najważniejszego w kraju ośrodka komunikacyjnego. Jednym z nich powinna być obwodnica Błonia. Bez tej drogi, dojazd do CPK od strony północnej będzie bardzo utrudniony.

W ramach prac planistycznych, do Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Błonie wprowadzony został przebieg tzw. wschodniej obwodnicy Błonia, która pozwoli na wyprowadzenie ruchu samochodów z centrum miasta, zarówno tych pochodzących z autostrady A2, jak i tych z DK 92. W załączeniu przesyłam rysunek Studium, z zaznaczonym przebiegiem planowanej obwodnicy. Oczywiście, możliwy jest także inny przebieg obwodnicy Błonia, który zapewni rozwiązanie problemów komunikacyjnych miasta.

Budowa obwodnicy Błonia przez utworzenie wydolnego by-passa pomiędzy autostradą A2 (węzeł Grodzisk Mazowiecki) a DK 92 pozwoli na usprawnienie przejazdu przez Błonie i umożliwi dojazd do nowego lotniska od strony północnej.

Takie rozwiązanie jest konieczne z powodu szybkiego rozwoju działalności usługowej oraz przemysłowej na terenie gminy Błonie i sąsiednich gmin Teresin i Ożarów Mazowiecki. Nadmienić należy, że na samym obszarze gminy Błonie znajdują się centra logistyczne i zakłady przemysłowe o powierzchni zabudowy ok 1,5 mln m², czyli 150 ha. Działalność ta generuje znaczne wpływy podatkowe także do budżetu państwa oraz ma duży udział w tworzeniu miejsc pracy na obszarze do 100 km na zachód i północ od Warszawy.

Do wiadomości:

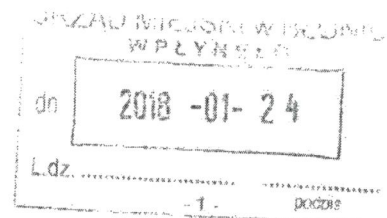
1. Pan Mikołaj Wild
Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Lotniczego

Z uhonorowaniem
BURMISTRZ
Zenon Reszka
mgr Zenon Reszka

**MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

Departament Dróg Publicznych

DDP.2.453.344.2017.DK.1
Nk: 8578 /18



Warszawa, dnia 14 stycznia 2018 r.

Pan
Zenon Reszka
Burmistrz Błonia

Szanowny Panie Burmistrzu,

w związku z pismem z dnia 24 lipca 2017 r. znak: WDM.7021.1.2013.2017 skierowanym do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa (data wpływu 29 listopada 2017 r.) dotyczącym uwzględnienia w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)* zadania polegającego na budowie obwodnicy miasta Błonia, przedstawiam poniżej informacje w przedmiotowej sprawie.

Podstawą prawną umożliwiającą zabezpieczenie środków finansowych na przygotowanie i zrealizowanie inwestycji drogowej jest umieszczenie odpowiedniego tytułu inwestycyjnego w rządowych planach inwestycyjnych, którymi są programy drogowe. Obowiązującym programem drogowym jest dokument pn. *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*. Ww. dokument został przyjęty przez Radę Ministrów 8 września 2015 r. Program, co do zasady określa krajowe priorytety inwestycyjne, strategiczne dla właściwego funkcjonowania transportu drogowego w skali całej Polski. Obecnie priorytetem realizowanym w ramach *Programu* jest dokończenie sieci TEN-T oraz budowa wybranych obwodnic w ciągach dróg krajowych. Zadanie polegające na budowie obwodnicy miasta Błonia w ciągu drogi krajowej nr 92 nie zostało w nim ujęte.

Należy zaznaczyć, że zasadniczą przesłanką przyjętą przy konstrukcji *Programu* było dokończenie budowy w Polsce spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych zgodnie z priorytetami określonymi w dokumentach strategicznych takich jak: Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), przyjętą przez Radę Ministrów 24 września 2014 r. czy też rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

W tym miejscu należy wyjaśnić również, że dnia 12 lipca 2017 r. Rada Ministrów przyjęła zmianę *Programu* przygotowaną przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, uwzględniającą ustalenia Rady Ministrów z dnia 20 czerwca br. kiedy to zwiększony został limit finansowy *Programu* ze 107 mld zł do 135 mld zł. Konieczność zapewnienia dodatkowych środków finansowych wynika przede wszystkim z podjęcia wzmoczonych działań inwestycyjnych na terenie Polski Wschodniej.

Należy jednak podkreślić, że nawet zwiększony limit finansowy *Programu* nie pokrywa w całości istniejącego zapotrzebowania. Wartość wszystkich zadań ujętych w *Programie*, zgodnie z aktualnymi szacunkami sięga bowiem kwoty ponad 200 mld zł.

Kluczowymi przesłankami brany pod uwagę przy wyborze zadań oprócz natężenia ruchu był również stan prac przygotowawczych na zaawansowanym etapie, czy ujęcie zadania w Kontrakcie Terytorialnym, w tym przypadku dla Województwa Mazowieckiego. Kontrakty Terytorialne są nowym narzędziem polityki rozwoju. Ich zadaniem jest zwiększenie skuteczności tej polityki. W kontraktach rząd i władze poszczególnych województw uzgodniły cele rozwojowe i inwestycje, które są dla obu stron kluczowe. Kontrakty wskazują, jakie działania podejmie rząd, a jakie będą wspierane z poziomu samorządowego (przez województwo, powiat, gminę). Podkreślenia wymaga, że w obowiązującym Kontrakcie Terytorialnym Województwa Mazowieckiego realizacja tego zadania nie została przewidziana ani wśród projektów priorytetowych, ani wśród projektów warunkowych.

Dodatkowo chciałbym wskazać, że co do zasady w *Programie* ujmowane są zadania polegające na budowie nowych odcinków dróg, w tym w szczególności tych o najwyższych standardach, czyli autostrad i dróg ekspresowych oraz zadania, których efektem jest likwidacja tzw. wąskich gardeł, czyli budowa obwodnic miejscowości w ciągach dróg krajowych na których występuje najwyższe natężenie ruchu.

W tym miejscu należy ponownie podkreślić aspekt możliwości finansowych. Jak wskazano powyżej nawet zwiększony limit finansowy w wysokości 135 mld zł, zapewnione na realizację zakresu rzeczowego *Programu*, nie jest wystarczający, aby zrealizować wszystkie zadania inwestycyjne w nim ujęte. Dbając zatem o stan finansów publicznych nie jest możliwe powiększenie zakresu rzeczowego *Programu* o kolejne zadania inwestycyjne bez jednoczesnego zabezpieczenia ich finansowania w całym okresie realizacji.

Należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa przykładą wielką wagę do rozważnego i skutecznego rozwiązania problemów z obszaru transportu drogowego, mając jednocześnie na uwadze dostępne na ten cel środki finansowe i dbałość o stan finansów publicznych. Budowa przedmiotowej inwestycji może zostać rozważona przy okazji prac nad kolejnym okresem programowania unijnego.

Z poważaniem

AGNIEŻKA KRUPA
Przedstawicielka Działu Publicznych

Agnieszka Krupa

