

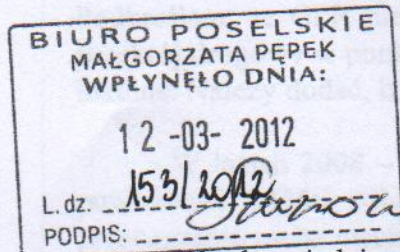


**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, dnia 07 marca 2012 r.

Nr TA5-eb-0701-94312

**Pani  
Małgorzata Pępek  
Poseł na Sejm  
Rzeczypospolitej Polskiej**



*Pani Poseł!*

W odpowiedzi na zapytanie Pani poseł z dnia 14 lutego 2012 r., znak L.dz.I/9/2012, w sprawie „Budowy odcinka drogi ekspresowej S-69 z Bielska-Białej do Zwardonia tzw. obejścia Węgierskiej Górki”, przekazuję następujące odpowiedzi na zadane pytania.

Potok tranzytowy (tranzyt: pojazdy niezainteresowane daną miejscowością a tylko przez nią przejeżdżające) przez Węgierską Górkę po 2000 r. analizowany był wielokrotnie, przy okazji sporządzania prognoz ruchu dla projektowanej drogi ekspresowej S-69. Analizy te (zarówno polskie jak i słowackie) wykazują, że w stanie obecnym (ograniczenie ruchu ciężarowego po stronie słowackiej) ruch dalekobieżny w rejonie drogowego przejścia granicznego Zwardoń - Skalite jest minimalny i w latach 2005 - 2010 zmniejszył się. Zgodnie z tabelą Generalnego Pomiaru Ruchu z 2010 r. wykonanego w rejonie Węgierskiej Górki i na przejeździe przez nią Średni Dobowy Ruch pojazdów w punkcie pomiarowym nr 40522 - dk 69) wynosi 8913 pojazdów/dobę.

Pomiar Średniego Dobowego Ruchu pojazdów od strony granicy (punkt pomiarowy nr 40538 - 3164 pojazdy/dobę) wskazuje, iż niewiele pojazdów przejeżdża tranzytem przez Węgierską Górkę w stronę Lalik i granicy ze Słowacją. Wskazane 3164 pojazdy to zarówno tranzyt jak i ruch lokalny z Węgierskiej Górki na południe. Porównując Średni Dobowy Ruch pojazdów w latach 2005 i 2010 w rejonie granicy polsko - słowackiej zauważyć można spadek potoku pojazdów zmierzających na południe Europy w 2005 r. - 1074 poj/dobę, natomiast w 2010 r. - 934 poj/dobę. W wyniku wieloletnich obserwacji można stwierdzić, iż miejscowość taka jak Węgierska Górka przenosi dość duży potok tranzytowy - rzędu 80 - 85% słabiej obciążonego wylotu drogi krajowej - w tym przypadku drogi ekspresowej S69. Brany pod uwagę jest wlot słabiej obciążony, gdyż ma on większy procent tranzytu.

Węgierska Górka jest lokalnym węzłem drogowym (liczne drogi lokalne) i przesiadkowym (BUS, autobus, kolej) i większość relacji regionalnych związana jest z Żywcem i Bielskiem Białą. Stąd na wylocie z Węgierskiej Górki na północ przeważa ruch źródłowo - docelowy i lokalny. W chwili obecnej średnioroczny tranzyt dla tej miejscowości można oszacować na 2550 - 2700 pojazdów na dobę. Tej wielkości potoki wykazywały także szacunki wykonywane dla potrzeb projektowych przez różne firmy konsultingowe posługujące się sieciowymi analizami komputerowymi. Ruch zmierzony w punkcie 40522 GPR z 2010 r. wynoszący 8913 pojazdów/dobę) to łączny ruch tranzytowy (docelowy do i z Węgierskiej Górki) oraz wewnętrzny w miejscowości (np. do i ze szkoły, sklepu czy miejsc pracy). Zakłada się, iż poza ruchem tranzytowym, pozostali użytkownicy dk 69 nie będą raczej zainteresowani przejazdem po ewentualnej obwodnicy. Zatem natężenie ruchu nie może być rozważane jako podstawa do planowania obwodnicy. Zwracam uwagę, że w stosunku do danych z roku 2005 ruch w Węgierskiej Górcie wzrósł o 10,5%, to jest

dwukrotnie mniej niż średnio dla dróg krajowych w Polsce (22%).

Zgodnie z obowiązującymi przepisami Generalny Pomiar Ruchu (GPR) odbywa się cyklicznie co 5 lat (od 1965 roku). Kolejny pomiar nastąpi w 2015 r. Jednakże weryfikacja tranzytu przez Węgierską Górkę może być przeprowadzona na etapie wykonywania dokumentacji lokalizacyjnej i budowlanej (koncepcja techniczna, projekt budowlany). Podkreślam, że GPR nie mierzy ruchu tranzytowego lecz sumaryczny ruch przekraczający przekrój drogowy w punkcie pomiaru (w obu kierunkach), w tym relacje źródło – cel podróże lokalne. Należy dodać, iż GPR jest publikowany na stronach internetowych GDDKiA.

W latach 2008 – 2010 Oddział GDDKiA w Katowicach przeprowadził remont drogi powiatowej 1435S (dł. 8,145 km), którego celem było wzmocnienie nawierzchni do przenoszenia ruchu ciężkiego oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu (przebudowa: skrzyżowań, wjazdów, chodników, kanalizacji deszczowej, remont obiektów mostowych i przepustów). Remont przeprowadzono na wypadek oddania do ruchu autostrady słowackiej przed ukończeniem obwodnicy Węgierskiej Górki. Ruch międzynarodowy pojawi się na drodze krajowej nr 69 dopiero po wybudowaniu autostrady D3 Skalite – Żylina – przedłużenia drogi ekspresowej S69 na terenie Słowacji. Obecnie trudno jest sprecyzować, kiedy powstanie odcinek autostrady po stronie słowackiej.

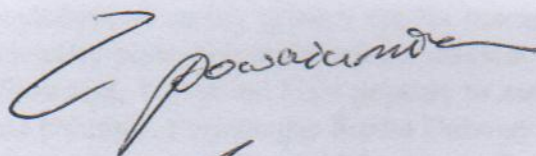
Resort przygotowuje się do aktualizacji obecnego *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015*, która ostatecznie nastąpi w momencie, kiedy znane będą poziomy finansowania infrastruktury drogowej dostępne dla Polski w Wieloletnich Ramach Finansowych Unii Europejskiej na lata 2014 – 2020 oraz urealnione będą prognozy makroekonomiczne na kolejne lata realizacji Programu.

Porozumienie pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu, Poczty i Łączności Republiki Słowackiej o miejscu połączenia planowanej autostrady D18 po stronie słowackiej i planowanej drogi dwujezdniowej po stronie polskiej na granicy państwowej polsko – słowackiej pomiędzy miejscowościami Skalite i Zwardoń oraz ich przebiegu w strefie przygranicznej, sporządzone w Bratysławie dnia 29 listopada 1995r., weszło w życie w dniu 29 grudnia 1995 r. W porozumieniu nie określono żadnych terminów realizacji przedmiotowego połączenia, a jedynie ustalono w art. 3, że „W pierwszym etapie dopuszcza się możliwość budowy obu odcinków dróg przy granicy państwowej polsko-słowackiej jako dróg jednojezdniowych, jednakże z takimi parametrami technicznymi, aby można było w kolejnym etapie rozbudowy dobudować drugą jezdnię...”

W celu określenia terminu budowy dróg, w którym zostaną utworzone warunki dla prowadzenia transportu ciężarowego bez ograniczeń na trasie Żywiec-Żylina przez drogowe przejście graniczne Zwardoń-Skalite w dniu 19 lipca 2001 r. w Bielsku Białej zostało podpisane Porozumienie między Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministrem Transportu, Poczty i Telekomunikacji Republiki Słowackiej zmieniające Porozumienie pomiędzy Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Transportu, Poczty i Łączności Republiki Słowackiej o miejscu połączenia planowanej autostrady D18 po stronie słowackiej i planowanej drogi dwujezdniowej po stronie polskiej na granicy państwowej polsko – słowackiej pomiędzy miejscowościami Skalite i Zwardoń oraz ich przebiegu w strefie przygranicznej, sporządzone w Bratysławie dnia 29 listopada 1995r. Ww. Porozumienie weszło w życie z dniem podpisania.

Zgodnie z art. 4 ww. porozumienia Strony zobowiązały się do takiej organizacji budowy, aby do końca 2005 roku zostały utworzone warunki dla prowadzenia transportu ciężarowego bez ograniczeń na trasie Żywiec – Żylina przez drogowe przejście graniczne Zwardoń – Skalite. Strony nie zrealizowały ww. postanowienia. Po stronie polskiej wpłynęły na to problemy natury formalno-prawnej na etapie przygotowania inwestycji oraz czynniki finansowe: głównie wysokie koszty budowy kształtujące się na poziomie około 1,7 mld zł oraz trudne warunki terenowe, wymuszające wykonanie tuneli. Ze względu na powyższe, w dniu 16 lutego 2007 r. zostało zawarte Porozumienie o zmianie Porozumienia o miejscu połączenia planowanej autostrady D 18 po stronie słowackiej i planowanej drogi dwujezdniowej po stronie polskiej na granicy państwowej polsko-słowackiej pomiędzy miejscowościami Skalite i Zwardoń oraz ich przebiegu w strefie przygranicznej, sporządzonego w Bratysławie dnia 29 listopada 1995r. zmienionego porozumieniem z 2001 r. Zgodnie z Porozumieniem z 17.02.2007 r. po stronie polskiej zostały stworzone warunki do prowadzenia transportu ciężarowego bez ograniczeń przez byłe drogowe przejście graniczne Skalite – Zwardoń. Strona słowacka powinna do końca 2011 r. stworzyć warunki dla ruchu towarowego bez ograniczeń na odcinku Skalite – Čadca, a na odcinku Čadca – Żylina - do końca 2014 r.

W dniu 18 października 2011 r. odbył się przegląd terenowy polsko – słowackiego odcinka drogowego VI Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego Čadca – Bielsko Biala (połączenia D3/S69). Podczas ww. przeglądu delegacja słowacka poinformowała, że z uwagi na ograniczone środki finansowe i skoncentrowanie ich na budowie autostrady D1, terminy budowy połączenia Żylina – granica PL/SK opóźniają się. Delegacja słowacka wyjaśniła, że opóźnienia przy budowie połączenia drogowego Żylina – granica PL/SK zostały spowodowane także trudnymi warunkami terenowymi oraz problemami z wykupem gruntów. Niemniej jednak, przedstawiciele strony słowackiej przekazali informacje, że prace inwestycyjne na pododcinku Svrčinovec – Skalite rozpoczną się w 2012 r.



Z upoważnienia  
MINISTRA TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Tadeusz Jarmuzewicz  
Sekretarz Stanu