



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.9.2024

Warszawa, 08 lipca 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 592 Poseł na Sejm RP Jagny Marczułajtis-Walczak w sprawie zastrzeżeń co do faktycznego celu, zasięgu oraz wpływu środowiskowego zamierzenia pn. „Budowa obiektów inżynierskich wraz z likwidacją przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn na odcinku Jaworzno Szczakowa - Kraków na linii kolejowej nr 133 Dąbrowa Górnicza Ząbkowice-Kraków Główny”, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że likwidacja przejazdu w poziomie szyn w ciągu ulicy Zielonej w Woli Filipowskiej nastąpiła w ramach realizacji tego samego projektu, co budowa bezkolizyjnego skrzyżowania. Jest to projekt pn. „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb”, którego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa poprzez osiągnięcie bezkolizyjności, co skutecznie minimalizuje wypadki z udziałem użytkowników kolei, jak i dróg.

W ramach realizacji projektu modernizacji linii kolejowej zakres prac może obejmować tylko to, co wynika z usunięcia kolizji (w tym przypadku z infrastrukturą drogową) i jest oparte o warunki techniczne wydane przez zarządcę infrastruktury. Inne prace należą do obowiązków lub kompetencji zarządcy drogi. Budowa wiaduktu jest inwestycją drogową ze względu na rodzaj prac, ale stanowi element przedsięwzięcia Spółki, ponieważ wynika z celu modernizacji linii kolejowej, tj. likwidacji przejazdu w poziomie szyn.

Inwestycja realizowana w ramach projektu Spółki nie obejmuje budowy ronda (przebudowy skrzyżowania z drogą krajową nr 79), ponieważ dla realizacji celu likwidacji przejazdu, a co za tym idzie poprawy bezpieczeństwa, nie jest wymagana przebudowa skrzyżowania. Inwestycja w dalszej części ulicy Zielonej w Woli Filipowskiej nie stanowi zatem inwestycji kolejowej, a przez to nie może być łączona z budową wiaduktu. Należy ją traktować jako odrębną inwestycję realizowaną przez Gminę Krzeszowice. Ponadto Spółka wskazuje, że uzyskana decyzja środowiskowa obejmuje projekt, który dotyczy przede wszystkim polepszenia bezpieczeństwa na linii kolejowej nr 133 i Spółka tylko w tym zakresie uzyskała dofinansowanie.

Likwidacja przejazdów kolejowo-drogowych to część projektu realizowanego w ramach umowy o dofinansowanie z Instrumentu „Łącząc Europę”, która wskazuje na termin wydatkowania środków do końca 2024 r. Realizacja prac po tym terminie wymaga zabezpieczenia środków z innego źródła.

Ponadto PKP PLK S.A. wskazuje, że przeniesienie decyzji środowiskowej na zarządcę drogi było podyktowane tym, że decyzją umożliwiającą realizację robót budowlanych będzie decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, która może być wydana tylko i wyłącznie na zarządcę drogi. Procedowanie prawa do dysponowania terenem w oparciu o decyzję lokalizacyjną (czyli przez Spółkę) wymagałoby późniejszego wydzielenia pasa drogowego i przeniesienia praw do terenu na zarządcę drogi, a to rodzi kolejne

komplikacje związane z ponoszeniem wydatków przez zarządcę na utrzymanie i zarządzanie infrastrukturą drogową w czasie poprzedzającym zakończenie tej procedury.

Procedura odwoławcza od wydanej przez Burmistrza Gminy Krzeszowice decyzji środowiskowej dla ww. przedsięwzięcia zakończyła się wydaniem przez Samorządowe Kolegium Odwoławcze w Krakowie (dalej: „SKO”) decyzji utrzymującej w mocy zaskarżoną decyzję środowiskową. Podkreślić należy fakt, iż Samorządowe Kolegium Odwoławcze ponownie rozpatrywało sprawę zgodnie z wyrokiem WSA w Krakowie z dnia 15 lutego 2023 r., w którym organ odwoławczy miał wskazać, czy wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dotyczył całego zamierzenia inwestycyjnego, czy też jego fragmentu. Tym samym SKO uznało, że decyzja środowiskowa dla inwestycji Spółki nie jest w żaden sposób powiązana z inwestycją drogową realizowaną przez Gminę Krzeszowice.

Ad 1. Jaka ma być faktyczna docelowa rola/przeznaczenie, w ramach lokalnej infrastruktury drogowej, planowanego do realizacji w ramach Zamierzenia nowego wiaduktu drogowego w ciągu ul. Zielonej w Krzeszowicach? Proszę w szczególności o wyjaśnienie, jak budowa tego obiektu ma wpłynąć na reorganizację ruchu drogowego na terenie gminy Krzeszowice, w tym w obrębie ul. Zielonej oraz jaki obszar ma docelowo obsługiwać ów wiadukt drogowy wraz ze stanowiącą jego przedłużenie ul. Zieloną w Krzeszowicach (w tym zwłaszcza o wskazanie, jak ma się obecne natężenie ruchu drogowego, występujące na ul. Zielonej do docelowego natężenia, jakie będzie występowało na tej ulicy w wyniku budowy w jej ciągu wiaduktu drogowego i przekierowania na ten nowy wiadukt ruchu drogowego z przeznaczonych do likwidacji przejazdów kolejowych, tj. przejazdu w Woli Filipowskiej oraz przejazdu przy ul. Sienkiewicza w Krzeszowicach).

Uprzejmie informuje, że odpowiedź na powyższe pytanie została udzielona przy interpelacji nr 44270 Posła na Sejm RP Aleksandra Miszałskiego, na którą Pani Poseł powołuje się i nadal jest aktualna.

Przedstawiciele Spółki PKP PLK otrzymali wytyczne z konkretną lokalizacją wiaduktu od przedstawicieli Urzędu Miasta Krzeszowice, który odpowiada za organizację ruchu w mieście. Lokalizacja ta dla zarządcy drogi jest najbardziej korzystna i wpisuje się w plany rozwiązań komunikacyjnych. Takie usytuowanie wiaduktu w miejscu istniejącej drogi powoduje najmniejszy zakres ingerencji w istniejące zagospodarowanie – najkrótszy przebieg drogi. Istotną kwestią jest brak konieczności budowy nowego skrzyżowania (z drogą krajową nr 79), które nie tylko generuje dodatkowe koszty, ale również może stać się niemożliwe ze względu na przepisy dotyczące wzajemnej odległości skrzyżowań na drodze krajowej. Na etapie realizacji umowy na projektowanie i wykonanie robót budowlanych w ocenie zamawiającego nie jest możliwa całkowita zmiana lokalizacji wiaduktu. Wykonawca tej umowy został wybrany w drodze przetargu nieograniczonego, w którym jako podstawa oferty została wskazana koncepcja projektowa uzgodniona z zarządcą drogi – Gminą Krzeszowice. Spółka informuje, że wykonane analizy środowiskowe wykazują zmniejszenie wpływu ruchu drogowego na środowisko poprzez likwidację przejazdu kolejowo-drogowego w poziomie szyn i tym samym punktu postoju pojazdów samochodowych z włączonym silnikiem.

Ad 2. Czy przeprowadzone zostały analizy, mające na celu określenie, jak budowa w tej lokalizacji nowego wiaduktu drogowego, przy docelowym natężeniu ruchu w fazie eksploatacji Zamierzenia, wpłynie na stan środowiska oraz na dochowanie norm w rejonie zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej po obu stronach ul. Zielonej w Krzeszowicach?

Zgodnie z kartą informacyjną projektu dokonano prognozy poziomu hałasu w zakresie oddziaływania samochodowego w oparciu o obowiązujące rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Wykonana analiza wskazała brak

przekroczeń poziomów dopuszczalnych hałasu przy zabudowie mieszkaniowej zlokalizowanej w rejonie inwestycji realizowanej przez Spółkę PKP PLK.

Ad 3. Czy mając na względzie faktyczny charakter Zamierzenia (inwestycja drogowa) i jego faktyczne oddziaływanie na środowisko (zintensyfikowanie natężenia ruchu w rejonie ul. Zielonej), brak uwzględnienia w dokumentacji projektowej Zamierzenia jakichkolwiek rozwiązań dot. remontu/modernizacji tej gminnej drogi dojazdowej oraz ochrony zabudowań mieszkalnych, posadowionych wzdłuż tej drogi przed emisją hałasu i zanieczyszczeń gwarantuje, że Zamierzenie będzie odpowiadało wymogom prawnym, w tym, że będzie ono spełniało zarówno na etapie jego budowy, jak i na etapie jego eksploatacji wymogi związane z ochroną środowiska?

PKP PLK S.A. wskazuje, że inwestycja realizowana przez Spółkę polega na likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn oraz budowie w ich miejsce wiaduktów drogowych, zgodnie z warunkami technicznymi i lokalizacją ustaloną przez Gminę Krzeszowice, w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego. Zakres przebudowy ulicy Zielonej ujęty w dokumentacji projektowej dla realizacji ww. inwestycji przez Spółkę wynika ze zmiany niwelety drogi z uwagi na budowę bezkolizyjnego skrzyżowania, a realizacja celu inwestycji nie wymaga remontu/modernizacji drogi na dalszym jej odcinku. Zakres ochrony przed hałasem jest realizowany w oparciu o postanowienia decyzji środowiskowej. W omawianym przypadku decyzja środowiskowa wydana dla likwidacji przejazdu nie wskazuje na taką konieczność.

Jednocześnie Spółka wskazuje, iż realizacja inwestycji przełoży się na poprawę płynności ruchu drogowego, a tym samym na zmniejszenie oddziaływania wibroakustycznego na etapie eksploatacji ulic na terenach sąsiadujących. Dodatkowo biorąc pod uwagę zagospodarowanie przestrzeni w sąsiedztwie drogi, nie stwierdzono obiektów, które mogłyby być szczególnie narażone na oddziaływanie na skutek drgań podczas eksploatacji przedsięwzięcia.

Warto jednocześnie podkreślić, że obecnie przejazdy kolejowo-drogowe wymuszają zatrzymywanie się pojazdów, co powoduje większe emisje zanieczyszczeń do powietrza. Na skutek realizacji inwestycji poprawi się płynność ruchu samochodów. Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, że planowana inwestycja wpłynie pozytywnie na oddziaływanie transportu na środowisko.

Ad 4. Czy Zamierzenie, w ramach którego przewidywana jest budowa nowego wiaduktu drogowego w ciągu ul. Zielonej w Krzeszowicach ma mieć samodzielny charakter, czy też stanowi ono część (element) większej inwestycji drogowej, nakierowanej na reorganizację /modernizację infrastruktury drogowej na terenie gminy Krzeszowice (proszę w szczególności o wyjaśnienie, czy i w jaki sposób Zamierzenie jest powiązane z budową ronda na styku DK79 i ul. Zielonej w Krzeszowicach oraz planowaną do utworzenia po północnej stronie DK79 strefą gospodarczą, a także o wyjaśnienie, czy Zamierzenie ma zostać połączone z planowaną budową węzła autostrady A4 – Rudno oraz/lub z trasą prowadzącą do Olkusza w kierunku północnym)?

Ad 5. Czy Zamierzenie, obejmujące budowę nowego wiaduktu w ciągu ul. Zielonej w Krzeszowicach ma docelowo stać się częścią sieci połączeń krajowych (w szczególności w ramach inwestycji towarzyszących planom budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego)? Proszę o wyjaśnienie, jakie porozumienia/ustalenia zostały zawarte/podjęte w tym przedmiocie z pełnomocnikiem rządu ds. CPK?

Ad 6. Jeżeli odpowiedź na powyższe pytania okaże się twierdząca, proszę o wskazanie:

- a) w zakres jakiego konkretnie docelowego projektu wchodzi Zamierzenie i jakie są przewidywane kolejne etapy realizacji tego projektu na terenie gminy Krzeszowice oraz w okolicznych gminach?

b) jakie rozwiązania są przewidziane w takim wypadku dla właścicieli nieruchomości zlokalizowanych po obu stronach ul. Zielonej w Krzeszowicach?

Inwestycja realizowana przez PKP PLK S.A. polega na likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego w poziomie szyn jako miejsca niebezpiecznego na styku drogi z linią kolejową. Nie stanowi części ww. inwestycji drogowej, co zostało również wskazane przez SKO w decyzji utrzymującej w mocy zaskarżoną decyzję środowiskową. SKO potwierdza, iż inwestycje realizowane przez Gminę Krzeszowice oraz Spółkę są to dwie różne inwestycje o różnym celu i funkcji. Ponadto inwestycja realizowana przez Gminę Krzeszowice jest typową inwestycją drogową na szczeblu zarządcy dróg gminnych, mającą na celu rozwój infrastrukturalny i w przedmiotowej lokalizacji obejmującą rozwój sieci wodociągowej, teletechnicznej, gazowej, kanalizacyjnej, itp. Należy wskazać, że nie ma podstaw, aby łączyć taką inwestycję z inwestycją kolejową prowadzoną na całej linii kolejowej nr 133, która ma na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

Powyższe zamierzenie budowlane związane jest z uzyskanymi oszczędnościami w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb”. Nie jest to inwestycja towarzysząca w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Ad 7. Czy w związku z podpisaną przez PKP PLK S.A. umową obejmującą finansowanie Zamierzenia ze środków unijnych pozyskanych przez PKP PLK S.A. na modernizację kolei, zmiana charakteru Zamierzenia z kolejowego na drogowy oraz zmiana inwestora z PKP PLK S.A. na Gminę Krzeszowice zostały zgłoszone Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska/ European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA) i czy powyższe zmiany zostały zaaprobowane przez te instytucje/nie wpływają na utrzymanie dofinansowania ze środków unijnych?

PKP PLK S.A. poinformowała, że wszystkie instytucje, o których mowa powyżej (Centrum Unijnych Projektów Transportowych oraz Europejska Agencja Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska CINEA), są na bieżąco informowane o postępach i problemach występujących na projekcie. Zmiana inwestora na potrzeby pozyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej nie wpływa na uzyskane dofinansowanie ze środków unijnych.

Ad 8. Czy w związku z tym, że:

- **do rozpoczęcie budowy Zamierzenia nie doszło z dniem 1 kwietnia 2024 r., tj. w dacie mającej, wg PKP PLK S.A., zagwarantować ukończenie „zasadniczej części Zamierzenia” w wyznaczonym w umowie o dofinansowanie terminie (czyli do 31 grudnia 2024 r.) i dochowanie warunków refundowania wydatków na Zamierzenie przez UE,**
- **inwestorowi do tej pory nie udało się jeszcze uzyskać decyzji ZRiD dla Zamierzenia (nie doszło nawet do złożenia wniosku o wydanie tej decyzji) finansowanie Zamierzenia ze środków unijnych jest obecnie istotnie zagrożone, a jeśli tak, czy w razie ewentualnej utraty w/w dofinansowania unijnego Zamierzenie będzie realizowane i czy w takim wypadku koszty jego realizacji zostaną pokryte z budżetu Gminy Krzeszowice, czy też z budżetu państwa?**

Spółka PKP PLK S.A. wskazuje, że wniosek o wydanie decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej polegającej na budowie wiaduktu drogowego w Woli Filipowskiej w ciągu ulicy Zielonej został ponownie złożony w dniu 12 kwietnia 2024 r. w Starostwie Powiatowym w Krakowie. Brak zakończenia prac do końca 2024 r. będzie skutkował utratą dofinansowania w części, dla których realizacja prac zostanie przeniesiona na 2025 r.

W tym zakresie Spółka będzie zmuszona zabezpieczyć inne środki na dokończenie zadania.

Ad 9. Proszę o podanie, ze wskazaniem numeracji działek, jakie konkretnie nieruchomości zostały przewidziane do wywłaszczenia w związku z Zamierzeniem (jego budową i eksploatacją) w tym o wyjaśnienie, czy w ramach planowanych obecnie wywłaszczeń uwzględniono także potrzebę pozyskania przez inwestora terenów na cele: (a) modernizacji i przebudowy ul. Zielonej w Krzeszowicach (dostosowania tej ulicy do przyjęcia wzmożonego natężania ruchu) oraz (b) dochowania wymogów środowiskowych w odniesieniu do zabudowy mieszkaniowej znajdującej po obu stronach ul. Zielonej (jeśli nie, proszę o wyjaśnienie przyczyn, z powodu których nie zabezpieczono terenu potrzebnego na ww. cele).

Z informacji pozyskanych z PKP PLK S.A. wynika, że na potrzebę budowy wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Zielonej zostały przewidziane do wywłaszczenia poniższe nieruchomości określone przez projektanta zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U.2024.311 t.j.), a więc w zakresie niezbędnym dla realizacji inwestycji:

- obręb: 0017 Wola Filipowska, działki o nr ewid.: 46/4, 300/2, 302/1, 300/19, 394, 413/5, 1227, 1188/1, 1188/2, 989/2, 1863, 1862, 1867/6, 1866/1, 1865/1, 1864/1, 1861/1, 1860/1, 1859/1, 1858/1, 1857/1, 1856/1, 1855/1, 1854/1, 1853/1, 1852/1, 1851, 1849/1, 1850, 1837/1, 1849/2, 1852/2, 1853/2, 1854/2, 1855/2, 1856/2, 1857/2, 1858/2, 1859/2, 1860/2, 1861/2, 1864/2, 1865/2, 1866/2, 1867/7;
- obręb: 0001 Krzeszowice, działki o nr ewid.: 2127, 2223/2, 2223/1, 2222/1, 2222/2, 2228, 2226/2, 2226/1, 2233/3, 2233/4, 2227, 2239, 2240/2, 2245, 2240/1, 2338, 2336, 2337;
- obręb: 0006 Filipowice, działki o nr ewid.: 3181/1.

Ad 10. Dlaczego pomimo tego, że Zamierzenie ma skutkować przekierowaniem na nowy wiadukt ruchu drogowego z rozległego obszaru obsługiwanego przez przeznaczone do likwidacji przejazdy kolejowe (w Woli Filipowskiej oraz przy ul. Sienkiewicza w Krzeszowicach), w ramach Zamierzenia nie przewiduje się kompleksowych rozwiązań drogowych, w tym poszerzenia/modernizacji ul. Zielonej w Krzeszowicach oraz dlaczego w ramach Zamierzenia nie uwzględnia się potrzeby zapewnienia ochrony przylegających do tej ulicy terenów mieszkaniowych przed negatywnym oddziaływaniem Zamierzenia na środowisko oraz zdrowie i życie mieszkańców? Czy i jakie środki finansowe powinny zostać zarezerwowane na opisane powyżej cele, aby Zamierzenie mogło być eksploatowane zgodnie z wymogami prawa, biorąc pod uwagę m. in. to, że większość domów zlokalizowanych przy ul. Zielonej jest oddalona mniej niż 10 m od krawędzi jezdni?

Tak jak wskazano w powyższych odpowiedziach zamierzenie inwestycyjne realizowane przez Spółkę w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej E30, odcinek Zabrze – Katowice – Kraków, etap IIb” na terenie Woli Filipowskiej polega na likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego w poziomie szyn i budowie wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Zielonej. Zamierzeniem inwestycyjnym nie są objęte poszerzenie lub modernizacja ulicy Zielonej. Natomiast, prowadzeniem ruchu na terenie Gminy Krzeszowice zajmuje się lokalny zarządca drogi.

Ad 11. Proszę o wskazanie, dlaczego pomimo uchylenia prawomocnym wyrokiem Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 15 lutego 2023 r., sygn. akt II Sa/Kr 1464/22 decyzji SKO w Krakowie dotyczącej środowiskowych uwarunkowań dla Zamierzenia i poddawania obecnie przez SKO w Krakowie tej decyzji środowiskowej

ponownej weryfikacji w trybie odwoławczym, prace projektowe nad Zamierzeniem są kontynuowane w oparciu o budzącą istotne wątpliwości, nieostateczną decyzję środowiskową oraz dlaczego są one finansowane ze środków publicznych?

PKP PLK S.A. poinformowała, że Burmistrz Gminy Krzeszowice postanowieniem z dnia 9 lutego 2024 r. nadał rygor natychmiastowej wykonalności dla decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Zielonej w Woli Filipowskiej. Ponadto Spółka wskazuje, że do chwili obecnej nie nastąpiły okoliczności, które umożliwiałyby zgodnie z prawem zaprzestanie prac projektowych. Zgodnie z decyzją SKO z dnia 19 kwietnia 2024 r. utrzymano w mocy ww. decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji (po raz drugi odrzucono odwołanie strony), a postanowienie SKO z dnia 3 kwietnia 2024 r. utrzymało nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla tej decyzji. Podsumowując, na dzisiaj decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest ostateczna z rygiem natychmiastowej wykonalności.

Zarzut prowadzenia dalszych, zakrojonych na szeroką skalę działań prac projektowych i przedprojektowych, które narażają na nieuzasadnione koszty, nie znajduje odzwierciedlenia w stanie faktycznym, gdyż zgodnie z informacjami przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że poniesiono koszty prac projektowych koniecznych do wykonania przed przystąpieniem do robót, które stanowią ok. 9% wartości całego zadania. W ocenie Spółki nie są to znaczące koszty, biorąc pod uwagę ryzyko wstrzymania procesu projektowego, które dodatkowo wiązałyby się z roszczeniami po stronie wykonawcy.

Ad 12. Dlaczego, pomimo wniosków i petycji kierowanych przez mieszkańców ul. Zielonej, na bardzo wczesnym etapie prac projektowych dotyczących Zamierzenia, nie wykorzystano możliwości zmiany lokalizacji wiaduktu drogowego na alternatywną, oddaloną od ul. Zielonej o jedynie 350m? Dlaczego nie wzięto w tym wypadku pod uwagę, że wskazana alternatywna lokalizacja Zamierzenia pozwoliłaby istotnie zmniejszyć koszty finansowe jego realizacji oraz ograniczyć jego negatywne społecznie i środowiskowe skutki? Dlaczego odmawiając zmiany lokalizacji Zamierzenia na alternatywną powołano się na rzekomą przeszkodę w postaci zapisów obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (nie mających w istocie znaczenia dla lokalizacji inwestycji drogowych) oraz nie uwzględniono, bardzo często praktykowanej przy inwestycjach drogowych, możliwości uzyskania zgody na odstąpienie od warunków technicznych (odnoszących się do odległości pomiędzy skrzyżowaniami)?

Spółka PKP PLK S.A. wskazuje, że konkretna lokalizacja wiaduktu drogowego została określona przez przedstawicieli Urzędu Miasta Krzeszowice. Dodatkowo takie usytuowanie wiaduktu w miejscu istniejącej drogi powoduje najmniejszy zakres ingerencji w istniejące zagospodarowanie – najkrótszy przebieg drogi. Istotną kwestią jest również fakt braku konieczności budowy nowego skrzyżowania (z drogą krajową nr 79), które nie tylko generowałoby dodatkowe koszty, ale również mogłoby stać się niemożliwe ze względu na przepisy dotyczące wzajemnej odległości skrzyżowań na drodze krajowej.

Ponadto przeprowadzono konsultacje z zarządcą drogi krajowej, który wydał Gminie Krzeszowice warunki dla budowy skrzyżowania w formie ronda. PKP PLK S.A. podkreśla, że na etapie realizacji umowy na projektowanie i wykonanie robót budowlanych nie jest możliwa całkowita zmiana lokalizacji wiaduktu. Wykonawca umowy został wybrany w drodze przetargu nieograniczonego, w którym jako podstawę oferty została wskazana koncepcja projektowa uzgodniona z zarządcą drogi – Gminą Krzeszowice.

Umożliwienie zmiany lokalizacji mogłoby potencjalnie wpływać zarówno na wysokość ofert jak i krąg oferentów. Dokonanie takiej zmiany stanowiłoby naruszenie zapisów Prawa Zamówień Publicznych. Dodatkowo należy zaznaczyć, że wybór innej lokalizacji to potencjalne odwołania innych grup mieszkańców.

Należy zwrócić uwagę, że zamierzenie inwestycyjne polegające na likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn na całym odcinku modernizowanej linii kolejowej nr 133 oraz budowie w to miejsce wiaduktów drogowych, przejścia podziemnego oraz kładki dla pieszych, ma na celu poprawienie bezpieczeństwa zarówno w ruchu drogowym, jak i kolejowym poprzez likwidację punktów kolizyjnych jakimi są przejazdy kolejowo - drogowe.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu