



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.95.2024
Warszawa, 21 listopada 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 5072 Posłów i Posłanki na Sejm RP: Pana Krzysztofa Szymańskiego, Pani Kariny Anny Bosak, Pana Krzysztofa Bosaka, Pana Witolda Tumanowicza, Pana Michała Wawer w sprawie realizacji Drogi Czerwonej w Gdyni, przekazanej do Ministra Infrastruktury pismem z dnia 9 października 2024 r., oraz w nawiązaniu do korespondencji z dnia 29 października 2024 r., przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Resort infrastruktury dostrzega niezwykle istotne znaczenie Drogi Czerwonej w Gdyni w systemie transportowym kraju. Jej celem jest poprawa dostępności od strony lądu do Portu Morskiego w Gdyni, co pozwoli na zwiększenie możliwości przeładunkowych i rozwojowych portu. Docelowo Droga Czerwona zostanie włączona do sieci dróg krajowych.

Proces przygotowawczy dla budowy Drogi Czerwonej w Gdyni rozpoczął się w październiku 2022 r. Wówczas została podpisana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad umowa z firmą Mosty Katowice Sp. z o.o. na opracowanie dokumentacji przygotowawczej dla tej inwestycji. Prace przygotowawcze zostały zaplanowane na lata 2022-2025 i dotyczą docelowej drogi krajowej klasy GP (główniej ruchu przyspieszonego) w podziale na trzy odcinki:

- odcinek 1. Gdynia Chylonia – Trasa Kwiatkowskiego o długości ok. 5,5 km;
- odcinek 2. Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km;
- odcinek 3. Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km.

Dla pierwszego odcinka wykonawca opracowuje koncepcję programową wraz z dokumentacją umożliwiającą złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Zaawansowanie prac projektowych kształtuje na poziomie 50%. Zakończenie prac nad koncepcją programową planowane jest na IV kwartał 2025 r. Następnie wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tej inwestycji. Złożenie wniosku o wydanie DŚU planowane jest na I kwartał 2026 r., uzyskanie DŚU – na I kwartał 2027 r., ogłoszenie postępowania przetargowego na wyłonienie wykonawcy w systemie P&B – na II kwartał 2027 r., rozpoczęcie robót budowlanych – na II kwartał 2029 r., a zakończenie robót na II kwartał 2032 r.

Natomiast dla odcinka drugiego i trzeciego finalizowane jest opracowanie studium komunikacyjnego, które ma na celu ustalenie zakresu rzeczowego i finansowego inwestycji. Zakończenie prac nad koncepcją programową dla pierwszego odcinka pozwoli na kompleksowe podejście do całości przedsięwzięcia, z uwzględnieniem aspektów newralgicznych w zakresie technicznym, społecznym czy ekonomicznym, co determinuje dalszy harmonogram prac dla tych odcinków.

Prace przygotowawcze dla ww. inwestycji finansowane są na mocy zawartego w dniu 11 kwietnia 2022 r. Porozumienia pomiędzy Pełnomocnikiem Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, spółkę Centralny Port Komunikacyjny i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, z Programu Społeczno-Gospodarczego CPK. Przewidziano na ten cel środki w wysokości 20 mln zł. Na realizację umowy z wykonawcą dokumentacji projektowej dotychczas wydatkowano środki w wysokości 1 869 600,00 zł.

Ponadto środki finansowe na budowę Drogi Czerwonej zostały wskazane – jako wydatki budżetu państwa – w art. 19 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1716) w wysokości 2 mld zł. Powyższa regulacja stanowi podstawę do corocznego planowania, przez ministra właściwego do spraw transportu, środków w budżecie państwa na budowę Drogi Czerwonej.

Pragnę zauważyć, że przygotowanie inwestycji to proces złożony, długotrwały i uzależniony od wielu czynników, w tym terminów wydawania przez właściwe organy niezbędnych decyzji administracyjnych, wnoszonych odwołań, udziału społeczeństwa i zgłaszanych przez różnych interesariuszy wniosków czy postulatów co do zaproponowanych rozwiązań. Ponadto Droga Czerwona jest projektowana w trudnych uwarunkowaniach terenowych, gdzie występuje gęsta zabudowa mieszkaniowa, handlowo-usługowa, przemysłowa, portowa, obiekty strategiczne (np. ciepłownia w Gdyni), gęsta sieć drogowa i kolejowa kolidująca z planowanym przebiegiem inwestycji, gęsta sieć infrastruktury różnych gestorów kolidująca z planowanym przebiegiem drogi, znacząca liczba inwestycji innych Inwestorów (m.in. PKP, Miasto Gdynia, Port Gdynia) będących na etapie przygotowania a także realizacji robót, kolidujących z planowanym przebiegiem drogi, wysoki poziom wód gruntowych. Szczególne rozwiązania projektowe uwzględniające występujące w stanie istniejącym uwarunkowania kształtują również koszty tej inwestycji, dla której środki finansowe przewidziano w określonej wysokości.

Należy podkreślić, że resort infrastruktury z pełną determinacją podchodzi do realizacji tej ważnej inwestycji. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad organizuje cykliczne rady projektu, na które zapraszane są zainteresowane podmioty, m.in. PKP PLK S.A., Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., Prezydent Miasta Gdynia, Wójt Gminy Kosakowo, CPK Sp. z o.o., gdzie omawiane jest zaawansowanie prac oraz konkretne rozwiązania projektowe. Inwestycja została objęta szczególnym nadzorem Ministerstwa Infrastruktury, a sytuacje wymagające podjęcia kluczowych decyzji czy też działań rozstrzygane są niezwłocznie tak, aby proces przygotowawczy dla Drogi Czerwonej przebiegał sprawnie, a po jego zakończeniu można było rozpocząć prace budowlane. Ponadto, w związku z koniecznością uzyskania wymaganych decyzji administracyjnych

niezbędnych do rozpoczęcia realizacji inwestycji, które w dużej mierze determinują harmonogram prac dla Drogi Czerwonej, GDDKiA przy wsparciu MI będzie na bieżąco współpracować z właściwymi organami w celu ograniczenia do minimum czasu niezbędnego na ich wydanie i uprawomocnienie.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu