



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DDP-2.054.42.2025

Warszawa, 05 maja 2025

Szanowny Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w związku ze skierowaną do Ministerstwa Infrastruktury korespondencją z 19 marca br., przy której przekazana została interpelacja Pana Posła Norberta Kaczmarczyka dotycząca problematyki przygotowania i realizacji zadania polegającego na budowie wschodniej obwodnicy Tarnowa – interpelacja nr 8559, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że obecnie realizowany jest Program budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030, w którym ujęta została realizacja zadania polegającego na budowie wschodniej obwodnicy Tarnowa w ciągu drogi krajowej nr 73.

Natomiast na początku chcę wskazać, że zakres kompetencji co do możliwości realizacji inwestycji drogowych jest określony przepisami prawa. Odpowiedzialność i zakres zadań zarządców dróg są jasno określone w ustawie z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych. Powyższa ustawa określa organy administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do których właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg. Zadania te sprawują określone w ww. ustawie zarządcy dróg. Zgodnie z ww. ustawą w granicach miast na prawach powiatu, jakim jest miasto Tarnów, zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych jest prezydent miasta.

Z tego względu obecnie nie są możliwe ani realizacja, ani finansowanie inwestycji samorządowej, czyli znajdującej się na terenie miasta Tarnowa. Każda inwestycja musi być realizowana zgodnie z obowiązującymi przepisami, które jasno określają podział kompetencji. Przepisy obowiązują wszystkie podmioty i jednostki administracji w Polsce, tak więc przystępując do rozpoczęcia prac przygotowawczych oraz zawierając porozumienia z GDDKiA, władze miasta Tarnowa miały wyraźną wiedzę i świadomość obowiązujących przepisów. Tak samo, żadne zapisy Programu nie wskazują na finansowanie inwestycji samorządowych, ani wśród źródeł nie są wskazane środki samorządowe.

Należy wskazać, że proces inwestycyjny dla przedmiotowego zadania inwestycyjnego trwał już od kilkunastu lat. W 2008 r. zostało zawarte porozumienie pomiędzy GDDKiA i Miastem Tarnów. Porozumienie określało zasady współpracy pomiędzy stronami w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji „Budowa łącznika w ciągu drogi krajowej nr 73 pomiędzy autostradą A4 w Węźle Krzyż i drogą krajowa nr 4 w węźle

Lwowska", czyli tzw. wschodniej obwodnicy Tarnowa. Zapisy porozumienia regulowały finansowanie dokumentacji w zakresie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przygotowania dalszej dokumentacji. Do ww. porozumienia zostały zawarte cztery aneksy dotyczące rozliczenia finansowego dokumentacji do etapu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zawarcie przedmiotowego porozumienia podyktowane było faktem, że możliwy przebieg przedmiotowej drogi, przewidywany był częściowo po terenie administracyjnym Miasta Tarnowa, które jest miastem na prawach powiatu.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie określiła przebieg obwodnicy według wariantu III, który co należy podkreślić, nie był wariantem preferowanym, wskazanym przez inwestora we wniosku, ale wariantem wskazanym przez organ ochrony środowiska, w oparciu m.in. o wnioski przedstawione w tym zakresie w toku postępowania administracyjnego, zarówno przez władze Gminy Tarnów, jak i miasta Tarnowa.

Należy wskazać, że jednocześnie prowadzone były długotrwałe działania zmierzające do podpisania z miastem porozumienia dotyczącego rzeczowej realizacji i zapewnienia finansowania inwestycji. Jak wskazano powyżej, po stronie rządowej (GDDKiA) finansowanie to zostało zabezpieczone. Niestety działania te nie przyniosły zamierzonego skutku w postaci zawarcia porozumienia.

Z uwagi na to, że w 2028 roku minie ważność decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, realizacja przedmiotowej inwestycji w dotychczasowym (pierwotnym) przebiegu wymagałaby jak najszybszego zaangażowania się miasta Tarnowa w zabezpieczenie odpowiednich środków (proporcjonalnie do przebiegu obwodnicy przez teren administracyjny miasta), zgodnie z wyjaśnieniami wskazanymi powyżej. W innym wypadku istnieje duże ryzyko, iż czas pozostały do wygaśnięcia decyzji środowiskowej nie pozwoli na przygotowanie i złożenie wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Z uwagi na brak zapewnienia finansowania po stronie miasta Tarnów podjęta została decyzja o prowadzeniu prac dla alternatywnego przebiegu do wschodniej obwodnicy Tarnowa w dotychczasowym kształcie. Podjęte zostały działania, których celem było przygotowanie i realizacja zadania polegającego na budowie nowego przebiegu drogi krajowej nr 73 od autostrady A4 do drogi krajowej nr 94.

Zadanie to znajduje się na etapie prac przygotowawczych związanych z określeniem przebiegu drogi. W ramach tych prac opracowane zostały 4 warianty przebiegu, które poddane zostały akcji informacyjnej, w ramach której wszystkie potencjalnie zainteresowane podmioty, w tym w szczególności lokalne społeczeństwo oraz władze samorządowe, zostały poinformowane o podjętych działaniach oraz zrealizowanych opracowaniach, jak również stworzona została możliwość składania uwag, wniosków i postulatów w tym zakresie.

Zgodnie z informacjami posiadanymi przez Ministerstwo decyzja czy miasto podejmie się budowy tej drogi w swoich granicach miała być przedmiotem najbliższej sesji Rady Miasta. Realizacja przedmiotowej inwestycji uzależniona jest zatem od decyzji władz miasta.

W zakresie problematyki realizacji przebudowy ciągu drogi krajowej nr 73 przy współdziałaniu Ministerstwa Obrony Narodowej, jako zadania o charakterze strategicznym ze względu na jego znaczenie w kontekście militarnym informuję, że podmiotem właściwym w tym zakresie jest resort obrony narodowej. Niezależnie od tego wskazuję, że przedmiotowe nie warunkuje ani nie pozbawia uzasadnienia podjętych i prowadzonych działań dotyczących obwodnicy Tarnowa.

Odnosząc się do problematyki analizy oddziaływania drogi na tereny przyległe informuję, że przedmiotowe kwestie są przedmiotem analiz na etapie prac przygotowawczych dla każdego zadania inwestycyjnego w zakresie budowy dróg krajowych. Na etapie prac przygotowawczych przeprowadzana jest każdorazowo wielokryterialna analiza porównawcza, której podstawowymi stosowanymi kryteriami są kryteria środowiskowe, społeczne, techniczne oraz finansowe. W ramach tych kryteriów brane są pod uwagę kwestie oddziaływania drogi na przylegające tereny, ich rozwoju, skomunikowania ewentualnych terenów uprzemysłowionych, stref ekonomicznych czy też obszarów lokalizowania inwestycji. W przedmiotowym zakresie duże znaczenie mają również stanowiska lokalnych władz samorządowych wyrażane i przedstawiane w ramach procesu inwestycyjnego, które są pochodną ich interesów. Również aspekt środowiskowy i społeczny oddziaływania drogi stanowi przedmiot szczegółowych analiz jak również jeden z różnicujących poszczególne warianty oraz mających wpływ na ich ocenę. Wszystkie te czynniki podlegają rozpatrywaniu na etapie prac przygotowawczych. W przypadku każdej inwestycji wyniki tych analiz znajdują przełożenie na ocenę poszczególnych rozpatrywanych wariantów przebiegu drogi, ich gradacji i wyboru wariantu preferowanego wskazywanego we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wskazana powyżej ścieżka i praktyka jest standardem stosowanym przez GDDKiA przy realizacji wszystkich zadań.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:  
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Stanisław Bukowiec  
Sekretarz Stanu