



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-6.054.78.2025

Warszawa, 02 lipca 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10142 Posła na Sejm RP Pana Michała Wosia z 13 czerwca 2025 roku w sprawie pilnej potrzeby przebudowy skrzyżowania tzw. myta w Raciborzu na drodze krajowej nr 45, przedstawiam poniższe informacje.

Skrzyżowanie na drodze krajowej nr 45 z ulicą Opawską w Raciborzu, położone w obszarze zabudowanym, wyposażone jest w sygnalizację świetlną, która w 2021 roku została dostosowana do warunków pracy akomodacyjnej. Wszystkie wloty przedmiotowego skrzyżowania są jednojezdniowe dwukierunkowe, bez wysp dzielących i bez pasów do prawo lub lewoskrętu. Obecnie na skrzyżowaniu obserwuje się kolejki pojazdów tworzące się jedynie w okresach szczytów komunikacyjnych.

W sąsiedztwie skrzyżowania w kwartale po północno-zachodniej stronie skrzyżowania funkcjonuje od wielu lat stacja benzynowa. W kwartale po północno-wschodniej stronie skrzyżowania w grudniu 2021 roku została otwarta restauracja KFC. Zjazd z drogi gminnej do restauracji oraz pobliskiej myjni samoobsługowej znajduje się w odległości około 40 m od osi skrzyżowania. W kwartale po południowo-wschodniej stronie skrzyżowania w maju 2025 roku został otwarty salon meblowy Europa Meble o powierzchni około 10 000 m². Zjazd z drogi gminnej do salonu znajduje się w odległości około 100 m od osi skrzyżowania. Natomiast w kwartale po południowo-zachodniej stronie skrzyżowania znajdują się pola uprawne. Dodatkowo, przy DW 916 w odległości około 800 m od osi przedmiotowego skrzyżowania powstaje park handlowy o projektowanej powierzchni handlowej około 9 000 m².

Ponadto, należy również zaznaczyć szczególny charakter położenia Raciborza, tj. odległość 9 km w ciągu DW916 i 23 km w ciągu DK45 od przejść granicznych z Republiką Czeską, co sprzyja tzw. „turystyce zakupowej” obywateli Republiki Czeskiej.

Rozważając sytuację przedmiotowego skrzyżowania należy podkreślić, że rozwój terenów przyległych do niego przeznaczonych m.in. dla infrastruktury mieszkaniowej, produkcyjnej czy handlowo-usługowej powinien być uwzględniony w planach zagospodarowania przestrzennego gminy. W ramach tego powinny być przeprowadzone analizy wpływu wzrostu natężenia ruchu generowanego przez te tereny na przepustowość oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego, co wiąże się z koniecznością dostosowania infrastruktury drogowej do istniejącej oraz planowanej sytuacji ruchowej.

GDDKiA nie ma wpływu na parametry dróg bocznych omawianego skrzyżowania, jak również wpływu na warunki dostępności jakie są określane dla tworzonych infrastruktur przy drogach bocznych w obrębie omawianego skrzyżowania, ponieważ leży to w kompetencji ich administratorów.

Do właściwości Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad nie należą ani zadania projektowania kierunków i rozwoju komplementarnej względem dróg krajowych sieci drogowej dróg niższych kategorii, ani zadania związane z planowaniem kierunków zagospodarowania przestrzennego terenów przyległych do dróg krajowych (na etapie ich uchwalania należałoby również uwzględnić potrzebę zapewnienia środków finansowych na przebudowę tych dróg celem dostosowania do zmienianego ww. uchwałami stanu prawnego).

Na ten moment, z uwagi na fakt, że omawiane skrzyżowanie jest wyposażone w sygnalizację świetlną, która zapewnia właściwe warunki bezpieczeństwa ruchu i nie jest miejscem, w którym dochodzi do koncentracji tragicznych w skutkach wypadków drogowych, GDDKiA nie widzi zasadności wprowadzania przebudowy omawianego skrzyżowania do planów związanych z poprawą BRD.

Jednak, mając na uwadze stale rosnące natężenie ruchu, generowane m.in. przez już istniejące oraz powstające obiekty handlowo-usługowe, na których sposób powstawania GDDKiA nie ma wpływu, przebudowa przedmiotowego skrzyżowania może stać się zasadna. Obecna geometria nie pozwala na dalszą poprawę przepustowości skrzyżowania

środkami organizacji ruchu, ale to w jakim kierunku powinna przebiegać przebudowa powinno zostać poprzedzone odpowiednimi analizami m.in. analizą ruchu, przepustowości itp.

Ze względu na podział kompetencji zarządczych (GDDKiA, Zarząd Dróg Wojewódzkich, Miasto Racibórz) ewentualna realizacja takiej inwestycji wymagałaby trójstronnej współpracy, również w wymiarze finansowym. Należy podkreślić, że zmiana warunków ruchowych, która wiąże się z potrzebą rozwoju infrastruktury drogowej, jest spowodowana inwestycjami prywatnymi koordynowanymi nie przez GDDKiA, a przez stronę samorządową. Wobec tego, oprócz znacznego zaangażowania strony samorządowej w kwestie finansowe i organizacyjne, uzasadniony byłby również udział finansowy inwestorów prywatnych, którym miasto Racibórz wydało/wydaje warunki zagospodarowania terenu pod inwestycje.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu