120 mln na wschodnią obwodnicę Skierniewic. Minister zapowiada zmiany w finansowaniu dróg, prezydent chce rozpocząć inwestycję

data aktualizacji: 2026.11.22 autor: Anna Wójcik-Brzezińska



Po siedemnastu latach od zamówienia dokumentacji projektowej problemem nie jest już przekonanie samorządowców o potrzebie budowy. Problemem jest przejście od dokumentów i deklaracji do podpisanej umowy, zabezpieczonego finansowania i rzeczywistych robót. (fot. Anna Wójcik-Brzezińska)

Skierniewice przygotowują się do największej inwestycji drogowej w historii miasta. Budowa wschodniej obwodnicy, z wiaduktem nad torami kolejowymi, ma kosztować 120 mln zł. Prezydent Krzysztof Jażdżyk zapowiada zakończenie przygotowań projektowych na przełomie roku i starania o dofinansowanie sięgające co najmniej 70 proc. wartości przedsięwzięcia.

Szansą mają być zmiany w finansowaniu inwestycji samorządowych, o których podczas wizyty w Skierniewicach mówił minister infrastruktury Dariusz Klimczak.

Prezydent Krzysztof Jażdżyk powiedział eglos.pl, że liczy na pokrycie przez państwo co najmniej 70 proc. kosztów obwodnicy. W projekcie miejskiej prognozy finansowej przyjęto 60 proc. Przy inwestycji wartej 120 mln zł różnica wynosi co najmniej 12 mln zł.

W środę, 18 listopada, Dariusz Klimczak przyjechał do Skierniewic na otwarcie nowego mostu w ciągu ulicy Prymasowskiej. Przeprawę przez Łupię zbudowano w osiem miesięcy, kończąc roboty przed umownym terminem.

Minister infrastruktury podczas uroczystości zapowiedział zmiany w systemie finansowania samorządowych inwestycji drogowych. To właśnie od możliwości uzyskania państwowego wsparcia zależy przyszłość wschodniej obwodnicy Skierniewic.

Inwestycja przygotowywana od kilkunastu lat ma połączyć ulicę Przemysłową z Unii Europejskiej nową przeprawą nad torami kolejowymi. W ten sposób powstanie brakujące ogniwo układu drogowego prowadzącego od Czerwonej do Sobieskiego, a miasto uzyska kolejne bezkolizyjne połączenie między częściami rozdzielonymi liniami kolejowymi.

O szanse na rozpoczęcie budowy zapytaliśmy prezydenta Krzysztofa Jażdżyka. Samorządowiec zapewnia, obwodnica jest jednym z najważniejszych przedsięwzięć, które samorząd zamierza zrealizować w najbliższych latach.

Minister zapowiada więcej pieniędzy na drogi samorządowe

Podczas otwarcia mostu na Prymasowskiej Dariusz Klimczak mówił o przygotowywanej reformie Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Jej założenia ministerstwo przedstawiło już latem.

Projekt przewiduje dodatkowe 2,6 mld zł z budżetu państwa w latach 2027–2030, wydłużenie funkcjonowania funduszu do końca 2038 roku i rozszerzenie możliwości finansowania części przedsięwzięć drogowych. Zmiany mają również objąć inwestycje na drogach krajowych w miastach na prawach powiatu, które dotychczas napotykały ograniczenia w dostępie do niektórych form wsparcia.

Ministerstwo chce też uprościć procedury i zwiększyć pulę środków pozostających do dyspozycji w ramach rezerwy na zadania gminne i powiatowe.

Dla Skierniewic ważne jest nie tylko zwiększenie dostępnych pieniędzy. Znaczenie ma także konstrukcja przyszłych zasad ich podziału, ponieważ miasto planuje inwestycję łączącą budowę nowego wiaduktu z rozbudową drogi mającej pełnić funkcję obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 70.

Zapowiedź ministra nie jest jednak równoznaczna z przyznaniem Skierniewicom finansowania. Co więcej, projektowana reforma Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg i rezerwa subwencji, z której miasto zamierza ubiegać się o pieniądze, stanowią odrębne instrumenty finansowe.

120 mln zł w planie. Prezydent liczy na 70 proc. wsparcia

Krzysztof Jażdżyk w rozmowie z portalem eglos.pl nie ukrywa, że bez dofinansowania zewnętrznego budowa wschodniej obwodnicy byłaby dla miejskiego budżetu niezwykle trudnym przedsięwzięciem.

Szacowany koszt inwestycji wynosi obecnie 120 mln zł. W rozmowie z naszą redakcją prezydent

wskazał, że miasto zamierza zabiegać o pokrycie ze środków państwowych co najmniej 70 proc. tej wartości.

Oznaczałoby to dofinansowanie w wysokości minimum 84 mln zł i wkład własny samorządu nieprzekraczający 36 mln zł.

Złożony do rady miasta projekt Wieloletniej Prognozy Finansowej na lata 2027–2046 zawiera jednak ostrożniejszy wariant. Ratusz zapisał w nim 48 mln zł wkładu własnego, czyli 40 proc. wartości zadania. Pozostałe 72 mln zł, miałyby pochodzić z rezerwy subwencji przeznaczonej na zadania drogowe.

Według objaśnień do WPF wniosek o dofinansowanie ma zostać złożony w pierwszym półroczu 2027 roku.

Różnica między deklarowanym przez prezydenta poziomem wsparcia a założeniami finansowymi jest znacząca. Każde dodatkowe dziesięć punktów procentowych dofinansowania oznaczałoby dla Skierniewic 12 mln zł mniej do wyłożenia z miejskiej kasy. Dziś oba warianty pozostają planem.

Kiedy ruszy budowa? Najpierw dokumentacja, później przetarg

Według prezydenta ***„dokumentacja projektowa, wraz z wymaganymi decyzjami administracyjnymi, ma być gotowa do końca 2026 roku lub najpóźniej w styczniu 2027 roku. Konieczne są jeszcze modyfikacje dotychczasowych opracowań”.***

W rozmowie z redakcją Jażdżyk wskazał luty lub marzec przyszłego roku jako początek realizacji kolejnego etapu przedsięwzięcia. Przetarg przewidywany jest natomiast latem, czyli w drugiej połowie roku.

Samorząd musi także doprowadzić do końca procedury związane z uzyskaniem zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, czyli ZRID, jeśli zamierza prowadzić przedsięwzięcie w trybie przewidzianym w specustawie drogowej.



W maju 2026 roku miasto uzyskało decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Dokument szczegółowo określa przebieg planowanej drogi, parametry przeprawy przez tory oraz obowiązki związane z ochroną środowiska.

Projekt przewiduje około 700 metrów nowej drogi, w tym wiadukt o długości około 250 metrów, oraz rozbudowę około 1,5 kilometra istniejących odcinków.

W wypowiedziach władz miasta pojawia się określenie przeprawy jako obiektu blisko 300-metrowego.

Wiadukt ma mieć siedem przęseł i około 14,5 metra szerokości. Drogę zaprojektowano jako jednojezdniową, z dwoma pasami ruchu. Powstaną także chodnik, droga rowerowa, odwodnienie i zabezpieczenia akustyczne.

Największa drogowa inwestycja w historii miasta

Historia wschodniej obwodnicy Skierniewic jest długa. Już w 2009 roku samorząd zamawiał dokumentację przedsięwzięcia. W 2015 roku ówczesne władze miasta deklarowały, że dysponują projektem i pozwoleniem na budowę. Rok później ratusz wystąpił o 86 mln zł unijnego dofinansowania.

Pieniędzy na budowę całej trasy nie udało się pozyskać.

W kolejnych latach inwestycja wracała do budżetów i wieloletnich prognoz finansowych. Zmieniały

się szacunki jej kosztów, zakres finansowania i planowane terminy.

W 2026 roku samorząd spróbował uzyskać dofinansowanie wiaduktu z programu PKP Polskich Linii Kolejowych, przeznaczonego na poprawę bezpieczeństwa skrzyżowań kolejowo-drogowych. Projekt Skierniewic nie zakwalifikował się jednak do wsparcia w żadnym z dwóch etapów konkursu.

Prezydent nie ukrywa, że ***„współpraca z koleją w tej sprawie jest trudna”.*** Zwraca jednocześnie uwagę, że nowa przeprawa przyniosłaby korzyści nie tylko kierowcom, ale również funkcjonowaniu układu kolejowo-drogowego, eliminując potrzebę korzystania z części dotychczasowych połączeń.

Po październikowej korekcie budżetu, w której 1,12 mln zł wydatków na obwodnicę przesunięto z 2026 na 2027 rok, listopadowy projekt WPF przyniósł zasadniczą zmianę skali przedsięwzięcia. Miasto wpisało do prognozy pełną wartość planowanej budowy. Na 2027 rok przewidziano 48 mln zł, na 2028 rok 30 mln zł, a na 2029 rok ponad 39,7 mln zł.

To pierwszy od dłuższego czasu tak konkretny harmonogram finansowania robót. Nadal jednak warunkowy i wciąż w sferze planów.

Deficyt 120 mln zł. Budżet czeka na pieniądze z zewnątrz

W projekcie budżetu Skierniewic na 2027 rok zaplanowano deficyt przekraczający 120 mln zł. Ma on zostać sfinansowany przede wszystkim emisją papierów wartościowych.

Jednym z powodów tak wysokiego planowanego niedoboru jest skala przyszłorocznych inwestycji, w tym przewidywane nakłady na wschodnią obwodnicę.

Ratusz zakłada, że pozyskanie środków państwowych poprawi sytuację finansową miasta i ograniczy potrzebę zadłużania się. W objaśnieniach WPF wskazano, że otrzymanie 72 mln zł dofinansowania pozwoliłoby odpowiednio zmniejszyć prognozowaną kwotę długu.

Most na Prymasowskiej pokazuje, ile może zmienić dotacja

Otwarta 18 listopada przeprawa przez Łupię stanowi dobry przykład znaczenia państwowego wsparcia dla miejskich inwestycji.

Prace zrealizowało Przedsiębiorstwo Budownictwa Komunikacyjnego Mostkol z Moskorzewa. Wartość umowy wyniosła 6 452 833,53 zł brutto, z czego ponad 3,13 mln zł pochodziło z rezerwy subwencji.

Wykonawca zakończył roboty przed terminem. Zamknięcie mostu trwało osiem miesięcy, a nową przeprawę oddano do użytku 18 listopada, zamiast czekać do przewidzianego w harmonogramie początku grudnia.

– *Nie zrobilibyśmy żadnej inwestycji, gdyby nie pieniądze. Pieniądze, niestety czy stety, są najważniejsze w tej kwestii. I też środki, szczególnie zewnętrzne, które udaje nam się pozyskiwać* – mówił podczas uroczystości prezydent Krzysztof Jażdżyk.

Dziękując ministrowi za pomoc, prezydent nawiązał również do planowanej przeprawy nad torami na przedłużeniu Unii Europejskiej.

– *To jest historyczna kwestia i na pewno będziemy starali się o to, aby te środki również pozyskać* – zapowiedział.

Różnica skali jest jednak ogromna. Most na Prymasowskiej kosztował nieco ponad 6,45 mln zł. Wschodnia obwodnica ma pochłonąć 120 mln zł, a więc blisko dziewiętnaście razy więcej.

Doświadczenie z zakończonej inwestycji pokazuje, że samorząd potrafi korzystać z ministerialnego wsparcia. Nie przesądza jednak o powodzeniu starań o kilkadziesiąt milionów złotych na nowy wiadukt kolejowy.

Droga, która ma zmienić Skierniewice na dekady

Prezydent przedstawia budowę wschodniej obwodnicy jako inwestycję o znaczeniu wykraczającym poza jedną kadencję samorządu. Trudno się temu dziwić. Skierniewice od lat rozwijają się po obu stronach rozbudowanego węzła kolejowego, a przepustowość istniejących wiaduktów ogranicza możliwości swobodnego przemieszczania się między częściami miasta.

Nowe połączenie Przemysłowej z Unii Europejskiej ma stworzyć alternatywę dla obecnych tras, poprawić dostępność terenów przemysłowych i częściowo przejąć ruch, który dziś korzysta z innych przepraw.

Ważny jest również kontekst planowanego rozwoju gospodarczego i komunikacyjnego Skierniewic. Nowe tereny inwestycyjne, ruch związany z autostradą A2 i przyszłe potrzeby transportowe wymagają sprawnego układu drogowego, a nie jedynie modernizowania jego najstarszych fragmentów.

W tym sensie wschodnia obwodnica jest projektem strategicznym. Jej realizacja może mieć znaczenie dla funkcjonowania miasta przez następne dziesięciolecia.

Minister Dariusz Klimczak zapowiedział w Skierniewicach zmiany, które mają zwiększyć możliwości finansowania samorządowych dróg. Prezydent Krzysztof Jażdżyk deklaruje gotowość do rozpoczęcia kolejnego etapu inwestycji w 2027 roku.

Dla Skierniewic będzie to próba rozstrzygająca: czy po kilkunastu latach przygotowań miasto wreszcie znajdzie pieniądze na drogę, której najważniejszy odcinek wciąż kończy się przed torami.

Najważniejsze daty w historii obwodnicy

2009 Formalne przygotowanie całej trasy

24 lipca ukazało się ogłoszenie przetargowe na opracowanie kompletnej dokumentacji obwodnicy wschodniej. Zamówienie obejmowało warianty przebiegu, studium wykonalności, projekty budowlane, decyzje administracyjne i uzgodnienia z PKP dotyczące przejścia przez tory. To najwcześniejszy jednoznaczny dokument zamówieniowy odnaleziony w tej kwerendzie.

2015 Dokumentacja gotowa, budowa zapowiadana

Pisaliśmy, że miasto posiada dokumentację, studium wykonalności i pozwolenie na budowę. Ówczesny wiceprezydent Eugeniusz Góraj zapowiadał starania o finansowanie unijne. Koszt realizacji określano na około **95 mln zł**. Plan zakładał trzyletnią budowę, począwszy od

przedłużenia ul. Unii Europejskiej, przez wiadukt o długości blisko 300 m, do ronda na Przemysłowej.

2020 Powrót do koncepcji drugiego wiaduktu

W dyskusjach budżetowych powrócił pomysł realizacji przedłużenia Unii Europejskiej. Rozważano wykorzystanie możliwości finansowania po inwestycji w wiadukt przy ul. Zwierzynieckiej. Trasa miała prowadzić przez Przemysłową i Czerwoną do Skłodowskiej-Curie.

2023 Ukończenie północnego fragmentu

6 czerwca oddano przebudowaną ul. Czerwoną i nowe połączenia drogowe. Wykonawca, Skanska, podał wartość robót przekraczającą **42 mln zł brutto**. Ministerstwo Infrastruktury informowało o **19,5 mln zł wsparcia** na zrealizowane zadania. To rzeczywiście wybudowana część układu obwodnicowego, nie tylko wydatek zapisany w planie.

2025 Poszukiwanie finansowania

Miasto zgłosiło projekt do programu budowy bezkolizyjnych skrzyżowań kolejowo-drogowych. W marcu 2025 r. szacunkowy koszt nowej przeprawy w wypowiedziach władz miasta sięgał około **100 mln zł**.

2026 Nowa decyzja środowiskowa i kolejny problem z finansowaniem

11 maja wydano decyzję środowiskową dotyczącą trasy od Skłodowskiej-Curie do Sobieskiego. Z wcześniejszych ustaleń monitoringu wynika, że projekt nie zakwalifikował się do wsparcia w dwóch etapach programu PKP PLK.

W tej historii szczególnie istotny jest rok 2015: **wówczas nie mówiono już o ogólnej koncepcji, lecz o przedsięwzięciu posiadającym dokumentację i, według deklaracji władz, pozwolenie na budowę**. Po upływie ponad dekady konieczne było kolejne postępowanie środowiskowe.

Źródło:
https://skierniewice.eglos.pl/aktualnosci/item/45831-120-mln-na-wschodnia-obwodnice-skierniewic-minister-zapowiada-zmiany-w-finansowaniu-drog-prezydent-chce-rozpoczac-inwestycje