BS.0003.168.2016

FORMULARZ WNIOSKU/INTERPELACJI*/**

DG

Zgłoszony/a w dniu: 16.11.2016r.

przez Radną/Radnego: ŁUKASZA MEJZĘ

w sprawie: działań Zarządu Województwa na rzecz budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego

17-11-2016

Nr rej. 1858

Podpis

Treść wniosku/interpelacji:

Potrzeba budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego została już wielokrotnie wskazana przez mieszkańców, samorządowców z terenu powiatu krośnieńskiego, przedsiębiorców oraz przedstawicieli administracji rządowej. Konieczność realizacji tejże inwestycji była w przeszłości także nieustannie potwierdzana również przez regionalny Odział GDDKiA. Inwestycja ta jest szczególnie ważna w perspektywie krajowej sieci transportowej. W subregionie krośnieńskim mamy, ponadto, do czynienia z wysokim ujemnym saldem migracji wewnętrznej oraz zewnętrznej wśród młodych ludzi. Powstrzymać to zjawisko mógłby dynamiczny rozwój gospodarczy, który jednak nie jest możliwy bez realizacji wyżej wymienionej inwestycji.

W związku z tym proszę o przesłanie wykazu działań Zarządu Województwa na rzecz budowy wspomnianej obwodnicy.

.....

(podpis)

*zaznaczyć właściwe

Każdy wniosek składany przez Radnego, zgodnie z § 41 ust. 1 Statutu Województwa Lubuskiego powinien zawierać krótkie przedstawienie stanu faktycznego sprawy oraz (przede wszystkim) **propozycję jej załatwienia. Wniosek, który nie będzie zawierał propozycji rozwiązania sprawy, będzie traktowany i rozpatrywany jako interpelacja, czyli kierowany do departamentu merytorycznego a nie do Zarządu Województwa.

Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2016-11-18

DG.IV.0003.80.2016

WPŁYNĘŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku
22-11-2016
Nr rej. 18914 ilość zał. .....
Podpis .....

Pan
Łukasz Mejza
Radny Województwa Lubuskiego

Szanowny Panie Radny

W odpowiedzi na Pana interpelację, złożoną do Biura Sejmiku w dniu 17 listopada 2016 r. w sprawie działań Zarządu Województwa Lubuskiego na rzecz budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego uprzejmie informuję, co następuje.

W związku z trwającym w 2015 roku procesem konsultacji społecznych projektu „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023" Zarząd Województwa Lubuskiego, mając na uwadze brak w nim planów realizacji kluczowych dla terenu Województwa Lubuskiego zadań inwestycyjnych, dwoma pismami z dnia 12 stycznia DG.III.8012.1.2015 oraz DG.III.8012.2.2015 z dnia 16 lutego 2015 r. wniósł uwagi na rzecz budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego.

W dniu 22 czerwca 2015 r., podczas sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego, został zgłoszony przez Radną Województwa Lubuskiego – Panią Annę Chinalską, wniosek w sprawie poparcia Apelu Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim z dnia 01.06.2015 r. skierowanego do Pani Marii Wasiak, Minister Infrastruktury i Rozwoju. Wniosek dotyczył podjęcia pilnych działań w zakresie budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego. W związku z tym Sejmik Województwa Lubuskiego przyjął Stanowisko w dniu 7 września 2015 roku, które zostało przekazane do Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

W dniu 15 października 2015 r., otrzymaliśmy odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, znak: DDA.II.453.90.2015.az.2, na powyższe Stanowisko, ze wskazaniem, że w przyjętym Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego znalazła się w Załączniku nr 1 (Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu).

Dodatkowo przedmiotowa inwestycja była wnioskowana przez Województwo Lubuskie jeszcze w dwóch pismach w styczniu 2016 r. do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa.
Odpowiedzi znak: DDA.II.53.35.2015.gw.1 z dnia 2 stycznia 2016 oraz DDP.II.453.37.2016.mz.1 z dnia 16 marca 2016 r. zostały przekazane do Burmistrza Krosna Odrzańskiego oraz Parlamentarzystów Województwa Lubuskiego.

Ponadto w dniu 27 września 2016 r., zostało wystosowane pismo znak: DG.III.8012.2.2016 do Ministra Infrastruktury i Budownictwa Pana Andrzeja Adamczyka, w którym wskazano inwestycje do ujęcia w wyżej wymienionym Programie, między innymi budowę mostu w Krośnie Odrzańskim w ciągu DK 29 wraz z obwodnicą tego miasta. Obecnie oczekujemy na odpowiedź.

CZŁONEK ZARZĄDU
Alicja Makarska

W załączeniu:
1. Kserokopia pisma znak: DG.III.8012.1.2015 z dnia 12 stycznia 2015 do Ministra Infrastruktury i Rozwoju.
2. Kserokopia pisma znak: DG.III.8012.2.2015 z dnia 16 lutego 2015 do Ministra Infrastruktury i Rozwoju.
3. Kserokopia pisma Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, znak: DDA.II.453.90.2015.az.2 z dnia 9 października 2015 r.
4. Kserokopia Stanowiska Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 7 września 2015 roku.
5. Kserokopia pisma Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, znak: DDA.II.53.35.2015.gw.1 z dnia 2 stycznia 2016 r.
6. Kserokopia pisma Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, znak: DDP.II.453.37.2016.mz.1 z dnia 16.03.2016 r.
7. Kserokopia pisma znak: DG.III.8012.2.2016 z dnia 23 września 2016 do Ministra Infrastruktury i Budownictwa.

Otrzymują do wiadomości:
1. Biuro Sejmiku Województwa Lubuskiego,
2. a/a Departament Infrastruktury i Komunikacji.

Lubuskie

Marszałek Województwa Lubuskiego
Elżbieta Anna Polak

WYSŁANO
15-01-2015

– KOPIA –

Zielona Góra, 2015-01-12

12-01-2015
41

DG.III.8012.1.2015

Pani
Maria Wasiak
Minister Infrastruktury i Rozwoju

Województwo Lubuskie – jako region położony w najbliższym sąsiedztwie Republiki Federalnej Niemiec – jest w trudnej sytuacji, gdyż jest narażony na bezpośrednią konfrontację z terenami wschodnich Niemiec, szczególnie w kontekście oceny stanu infrastruktury technicznej, przede wszystkim stanu dróg. Przez nasze województwo przebiegają główne drogi, relacji wschód-zachód, tj. autostrady A-2, (przyszła) A-18 oraz drogi krajowe nr 12, 27, 32, 92, 22, 24 i północ-południe, tj. droga ekspresowa S-3 oraz drogi krajowe 29 i 31.

Tak duże nasycenie drogami krajowymi powoduje, że kluczowym zagadnieniem na naszym terenie jest realizacja inwestycji na drogach krajowych – zadanie przynależne ich zarządcy tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zrealizowanie na obszarze naszego województwa dwóch dużych zadań inwestycyjnych dotyczących: A2 i S-3 spowodowało, że nie zostały zaplanowane i nie są realizowane inne przebudowy dróg, bardzo ważne dla sieci dróg krajowych (spełniającej na zachodzie Polski przede wszystkim funkcję tranzytową). Inwestycje te – przede wszystkim budowa obwodnic i mostów (głównie na Odrze) – są kluczowe dla obszaru województwa, ale również całego makroregionu Polski Zachodniej.

W związku z trwającym procesem konsultacji społecznych projektu **„Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023"** Zarząd Województwa Lubuskiego, mając na uwadze brak w nim planów realizacji kluczowych dla terenu województwa zadań inwestycyjnych, wnosi do powyższego programu następujące uwagi:

Urząd Marszałkowski
Województwa Lubuskiego

ul. Podgórna 7
65-057 Zielona Góra
tel +48/68/456 52 82 fax +48/68/325 33 99
www.lubuskie.pl

1. W załączniku Nr 1 do przedmiotowego Programu, pn.: *Lista zadań inwestycyjnych - lista podstawowa,* nie zostały uwzględnione zadania, których realizacja jest kwestią kluczową dla rozwoju województwa lubuskiego – co odzwierciedlają zapisy zarówno w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego do 2020 r. (SRWL) jak i w Kontrakcie Terytorialnym (KT), negocjowanym z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju:

   a) **Przebudowa drogi krajowej nr 18 do parametrów autostrady (budowa jezdni południowej tej autostrady)** – zadanie ujęte w SRWL i KT (lista warunkowa), w projekcie PBDK 2014-23 jest na liście warunkowej (zał. nr 2.1, pkt 5)

      Absolutną koniecznością jest dokończenie budowy autostrady A 18, tj. budowa jej południowej nitki. Bez niej droga ta zostanie wkrótce zdegradowana do rangi drogi krajowej i co za tym idzie utraci możliwość pełnienia istotnej roli w sieci autostrad i dróg ekspresowych komunikujących Polskę z obszarem Niemiec, szczególnie w połączeniu z miastami Cottbus i Berlin. Autostrada A-18 zlokalizowana jest w III drogowym paneuropejskim korytarzu transportowym. Dotychczas przejazd w kierunku Niemiec wybudowaną już nitką północną, o parametrach autostradowych, odbywał się z zachowaniem wszelkich wymogów i standardów europejskich, natomiast podróż z kierunku Berlina do Polski to koszmarne doświadczenie unicestwiające to dobre wrażenie, w związku z faktem, że jest to 80-letnia droga betonowa o zniszczonej fakturze, nie spełniająca podstawowych wymogów bezpieczeństwa i komfortu jazdy. Obecnie Oddział GDDKiA w Zielonej Górze wprowadził odcinkowo ruch dwukierunkowy na jezdni północnej, co miało być jedynie rozwiązaniem krótkotrwałym, tymczasowym do czasu przebudowania jezdni południowej.

   b) **Systemowa poprawa dostępności drogowej północy województwa poprzez przebudowę dróg krajowych nr 22 i 24** – zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT

      Przebudowa dróg krajowych nr 22 i 24, położonych w północnej części województwa lubuskiego i stanowiących podstawowe połączenie tego obszaru z północnymi Niemcami i terenem Pomorza, jest dla tego terenu jedynym sposobem na przeniesienie intensywnego ruchu tranzytowego, który przy tym stanie technicznym infrastruktury stwarza ogromne zagrożenie dla położonych wzdłuż nich miejscowości oraz jest niezbędnym warunkiem ich rozwoju. Ze względu na warunki ruchu tranzytowego, jaki

odbywa się na tych drogach oraz biorąc pod uwagę ich rolę w sieci dróg Polski Zachodniej, postulowana jest przebudowa DK 22 i 24 do parametrów dróg ekspresowych.

W ciągu DK 22 niezbędna jest także budowa obwodnicy miasta Strzelce Krajeńskie, które od wielu lat boryka się z intensywnym tranzytowym ruchem drogowym na drodze przebiegającej przez centrum miasta, co stwarza duże zagrożenie i uciążliwości dla jego mieszkańców. Środowisko lokalne miasta i okolic jest bardzo zdeterminowane i wywiera duży nacisk na decydentów w sprawie podjęcia decyzji o budowie tej obwodnicy.

Pomimo to także tej obwodnicy nie ma w planach inwestycyjnych GDDKiA.

c) **Rozbudowa drogi krajowej nr 27 relacji: Zielona Góra – Żary - autostrada A18** - zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT,

Dla społeczności województwa lubuskiego oraz podróżujących na południowy zachód ważnym połączeniem drogowym jest także droga krajowa nr 27 od granicy z Niemcami przez Żary do Zielonej Góry (także jako połączenie z S-3). Stanowi ona także dojazd do A 18 i A 4 czyli komunikuje ten obszar z południową Polską i z trasą w kierunku Ukrainy. Na DK 27, szczególnie na odcinku Zielona Góra – Żary występuje bardzo duże natężenie ruchu, co skutkuje rosnącą statyką wypadków, w tym śmiertelnych.

Przebudowa tej drogi do parametrów GP rozwiąże problem komunikacji w tej części kraju oraz wpłynie na bezpieczeństwo tego połączenia.

d) **Budowa przeprawy mostowej w Kostrzynie nad Odrą w ciągu północnej obwodnicy miasta** – zadanie ujęte w SRWL i KT (lista warunkowa), w projekcie PBDK 2014-23 jest na liście warunkowej (zał. nr 2.2, pkt 5)

Budowa mostu w Kostrzynie nad Odrą (granicznego) wraz z obwodnicą tego miasta była ujęta we wcześniejszych planach inwestycyjnych GDDKiA, jednak nie doczekała się realizacji, a w ostatnich dokumentach zniknęła całkowicie z planów inwestycyjnych tej instytucji na rzecz remontu, a właściwie budowy nowego mostu w miejscu istniejącego **w ciągu DK 31 i DK 22,** który wprowadza ruch z Niemiec do centrum miasta. Ujęcie powyższego zadania na liście rezerwowej dla obwodnic w projekcie PBDK oraz planowanie przebiegu inwestycji niezgodnie z oczekiwaniami społeczności lokalnej jest nie do zaakceptowania przez samorząd regionalny, władze lokalne oraz partnerów gospodarczych będących użytkownikami specjalnej strefy ekonomicznej. Należy mieć na uwadze, że istniejący most na Odrze w Kostrzynie nad Odrą jest przystosowany wyłącznie do ruchu aut

osobowych (nośność 7,5 t), co stanowi utrudnienie i przeszkodę dla inwestorów lokujących s- woje fabryki w Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (objazd o długości ok. 30 km do bardzo obciążonego ruchem mostu w Świecku). Brak odpowiedniej przeprawy wpływa również na negatywne decyzje lokalizacyjne dla nowych potencjalnych inwestorów. Z uwagi na ekspansywny rozwój przemysłowy terenów inwestycyjnych na terenie Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, budowa północnej obwodnicy miasta Kostrzyna nad Odrą z mostem na Odrze wpłynęłaby na separację ruchu tranzytowego i lokalnego. Niedalekie sąsiedztwo stolicy Niemiec – Berlina, stanowi duże znaczenie i potencjał dla rozwoju miasta Kostrzyna i regionu pod wieloma względami, ale też wymaga odpowiednich połączeń komunikacyjnych, by z tego waloru w pełni korzystać. Dla strony niemieckiej sprawne połączenia z Kostrzynem to też szansa wzmożenia efektów synergicznych, oraz rozwoju turystyki poprzez ułatwienie komunikacji z resztą Polski, a poprzez to – ze Środkową i Wschodnią Europą. Wymienianie się świadczeniami stanowiłoby korzyść dla obu stron. Brak obwodnicy miasta oraz nowego mostu na rzece Odrze wpływa negatywnie na rozwój transportu międzynarodowego i specjalnych stref ekonomicznych całego regionu. Gorzów Wlkp., Witnica, Kostrzyn leżą na linii komunikacyjnej prowadzącej do Berlina. 70% produkcji z tych stref trafia na zachód Europy. Niezbędne jest więc połączenie drogowe obsługujące wszystkie strefy. Umożliwi to rozwój gospodarczy regionu.

Podsumowując: budowa nowej przeprawy wraz z obwodnicą w znaczący sposób poprawi komunikację między Polską, a Niemcami. Nowa przeprawa w Kostrzynie ma fundamentalne znaczenie dla obsługi logistycznej także stref przemysłowych zlokalizowanych w Gorzowie Wlkp., Witnicy i Dębnie oraz wyprowadzeniu ciężkiego tranzytowego ruchu kołowego z centrum miasta.

e) **Budowa mostu na Odrze w Krośnie Odrz. wraz z obwodnicą miasta** – zadanie ujęte w SRWL i KT (lista warunkowa)

Budowa mostu w Krośnie Odrzańskim w ciągu DK 29, który wraz z obwodnicą tego miasta jest absolutną koniecznością gdyż istniejący ok. stuletni most kratownicowy nie spełnia żadnych norm technicznych obowiązujących dla przepraw mostowych. Budowa obwodnicy

Krosna Odrzańskiego wraz z nowym mostem na Odrze zdecydowanie usprawni połączenie południa województwa z przejściem granicznym w Świecku. W przypadku powodzi powstanie dodatkowa przeprawa przez Odrę, zarówno dla mieszkańców województwa lubuskiego, jak i ruchu tranzytowego na drodze krajowej nr 29. Obecnie istniejący w Krośnie Odrzańskim most jest tzw. „wąskim" gardłem na ciągu drogi krajowej nr 29, która stanowi dojazd do przejścia granicznego w Świecku i Słubicach.

Budowa tej obwodnicy i mostu nie została ujęta w żadnych planach inwestycyjnych GDDKiA. Inwestycja, co wykazała koncepcja jaką sporządziło stowarzyszenie obywatelskie, jest także warunkiem *sine qua non* dalszego rozwoju miasta i okolic.

f) **Przebudowa drogi krajowej nr 12 wraz z obwodnicami miast Wschowa, Szlichtyngowa, Szprotawa** – zadanie ujęte w KT (lista warunkowa)

Przebudowa drogi krajowej nr 12, która jest południową arterią tranzytową naszego województwa i jako taka łączy wszystkie większe miasta położone w jego południowej części przebiega od granicy z Niemcami (w Łęknicy) przez Żary, Żagań, Szprotawę i dalej na wschód Polski - jest zadaniem o ponad wojewódzkim znaczeniu. Budowa **obwodnicy Szprotawy** jest jej częścią, dla tego miasta od wielu lat w GDDKiA są procedowane czynności związane z wyborem wariantu jej przebiegu, jednak także i to zadanie inwestycyjne zniknęło z ostatnich planów GDDKiA. Kolejnymi ważnymi inwestycjami są także **obwodnica Szlichtyngowy**, niezbędna przy tak dużym ruchu tranzytowym, która nie została dotąd wpisana do programu inwestycji na drogach krajowych oraz **obwodnica Wschowy**, która już miała decyzję o pozwoleniu na budowę, i jako część drogi obwodowej miasta miała zostać zrealizowana razem z fragmentem obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 305, wybudowanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, jednak nie została dotąd przez GDDKiA wybudowana. Ten korytarz transportowy jest dla południowej Polski jednym z najważniejszych gdyż łączy granicę zachodnią (w Łęknicy) ze wschodnią, przez Leszno- Kalisz-Piotrków Trybunalski- Radom-Lublin i dalej do Dorohuska.

g) **Dokończenie budowy węzłów na „lubuskim" odcinku autostrady A2 (węzły Łagów i Myszęcin)** – zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT

Ilość połączeń A-2 z otaczającym autostradę terenem województwa lubuskiego jest niewystarczająca, szczególnie w przypadku bardzo intensywnie użytkowanej drogi krajowej 92, która jest dobrze wyposażona w sieć punktów obsługi, stacji paliw i miejsc obsługi kierowców i pasażerów. Węzły „Łagów" i „Myszęcin" zostały zaplanowane właśnie na skrzyżowaniach A-2 z DK 92, co powoduje, że ich wybudowanie będzie stanowiło bezpośrednie (bez potrzeby budowy nowych odcinków dróg) skomunikowanie z terenami położonymi przy tej drodze. Zaobserwowane jest zjawisko odchodzenia części kierowców dotąd będących użytkownikami usług realizowanych przez te punkty na teren poza granicą niemiecką, gdyż sieć usług w Miejscach Obsługi Podróżnych na A-2 jest uboższa i niewystarczająca w stosunku do realizowanej przy DK 92 (dawnej „dwójce"). Postulowane przyspieszenie budowy węzłów „Łagów" i „Myszęcin" jest bardzo oczekiwane przez samorządy gmin, położonych przy tej autostradzie i dotąd z nią niepołączonych węzłami (Łagów, Lubrza, Szczaniec), które planują działania w celu włączenia się w gospodarcze możliwości, jakie stwarzają węzły autostradowe. Ponadto przyspieszenie budowy węzłów „Łagów" i „Myszęcin" jest bardzo oczekiwane przez przedsiębiorców, którzy z powodzeniem obsługiwali i obsługują ruch drogowy na DK 92 i wcześniej inwestowali w punkty obsługi samochodów, stacje paliw, hotele, gastronomię i handel.

2. W załączniku Nr 1 do przedmiotowego programu, na *Liście zadań inwestycyjnych - lista podstawowa* **powinny znaleźć się** także inwestycje, **które były ujęte we wcześniejszym programie PBDK na lata 2011-2015, i nie zostały wybudowane** tj.: obwodnica m. Kargowa na DK 32 (zał.1a poz.2), obwodnica m. Nowogród Bobrzański na DK 27 (zał.2 poz.62) oraz wzmocnienie DK 12 odc. Łęknica – Trzebiel (zał. 2 poz.76). Odsunięcie na późniejsze lata, realizacji tych obwodnic i wzmocnień dróg, i tak już opóźnione, gdyż miały być one realizowane we wcześniejszych latach, blokuje możliwość rozwoju sieci drogowej w tej części województwa i co za tym idzie poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Zadaniem, o którego ujęcie w powyższym programie także wnioskuje Zarząd Województwa Lubuskiego jest **Budowa mostu na Odrze w miejscowości Milsko wraz z drogami dojazdowymi**. Inwestycja ta jest dla terenu Województwa Lubuskiego kluczowa gdyż jest to miejscowość położona w pobliżu Zielonej Góry, gdzie występuje brak przepraw mostowych na Odrze, na trasie prowadzącej z zachodu na wschód Polski, tj. przez Wolsztyn do Poznania i poprzez Leszno, Kalisz, Łódź do wschodniej granicy w Dorohusku.

Jest to połączenie alternatywne do autostrad i jako takie uzyskało poparcie innych województw, które także traktują je jako istotne połączenie tranzytowe. Dotyczy to m.in. poprawy skomunikowania południowej Wielkopolski z zachodem Polski.

Mając na uwadze niezwykle istotny dla rozwoju sieci drogowej województwa lubuskiego oraz całego obszaru Polski Zachodniej, o znaczeniu dalece przekraczającym granice naszego województwa, charakter połączeń drogowych wymienionych wyżej, Zarząd Województwa Lubuskiego **nie opiniuje pozytywnie** przedstawionego do konsultacji społecznych projektu Programu oraz wnosi o **ujęcie wymienionych powyżej budów i przebudów odcinków dróg krajowych i autostrad, do planu inwestycji drogowych przewidzianych do realizacji - poprzez wpisanie ich na listę podstawową Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2023".**

Przedstawione uwagi do planów rządowych w zakresie inwestycji na drogach krajowych wynikają ze wspólnie wypracowanego stanowiska władz regionalnych oraz innych partnerów społecznych i gospodarczych, które wyrażone zostało w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020, następnie zaprezentowane zostało w stanowisku negocjacyjnym województwa w sprawie Kontraktu Terytorialnego. Podkreślam, że propozycja władz regionu jest przemyślaną koncepcją rozwoju niezbędnej infrastruktury, o której uwzględnienie stanowczo apeluję.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Elżbieta Anna Polak

CZŁONEK ZARZĄDU
Alicja Makarska

ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI
Danuta Wesołowska-Wujaszek

-kopia-

Lubuskie | Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2015-02-16

DG.III.8012.2.2015

WYSŁANO
19-02-2015

Pan
Zbigniew Rynasiewicz
Sekretarz Stanu
w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju
Warszawa

Za dowodem doręczenia

Nawiązując do odpowiedzi Pana (pismo z dnia 10 lutego 2015 r., znak: NK 35960/15) na uwagi do projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, złożone do Ministra Infrastruktury i Rozwoju, przez Panią Elżbietę Polak Marszałek Województwa Lubuskiego, uprzejmie informuję, że trudno jest mi zgodzić się z argumentacją dotyczącą nie ujęcia w powyższym programie zgłaszanych dla naszego województwa potrzeb inwestycyjnych tj.

1. **Przebudowa drogi krajowej nr 18 do parametrów autostrady (budowa jezdni południowej tej autostrady)** – zadanie ujęte w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego i Kontraktu Terytorialnego (lista warunkowa), w projekcie PBDK 2014-23 jest na liście warunkowej (zał. nr 2.1, pkt 5),
2. **Systemowa poprawa dostępności drogowej północy województwa poprzez przebudowę dróg krajowych nr 22 i 24 z obwodnicą Strzelec Krajeńskich** – zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT,
3. **Rozbudowa drogi krajowej nr 27 relacji: Zielona Góra – Żary - autostrada A18** - zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT,
4. **Budowa przeprawy mostowej w Kostrzynie nad Odrą w ciągu północnej obwodnicy miasta** – zadanie ujęte w SRWL i KT (lista warunkowa), w projekcie PBDK 2014-23 jest na liście warunkowej (zał. nr 2.2, pkt 5),

5. **Budowa mostu na Odrze w Krośnie Odrz. wraz z obwodnicą miasta** – zadanie ujęte w SRWL i KT (lista warunkowa),
6. **Przebudowa drogi krajowej nr 12 wraz z obwodnicami miast Wschowa, Szlichtyngowa, Szprotawa** – zadanie ujęte w KT (lista warunkowa),
7. **Dokończenie budowy węzłów na „lubuskim" odcinku autostrady A2 (węzły Łagów i Myszęcin)** – zadanie ujęte w SRWL i proponowane do KT.

Ponadto niezrozumiałym jest nie ujęcie w „nowym" programie bardzo istotnych zadań, które były ujęte **we wcześniejszym programie PBDK 2011-2015, i nie zostały zrealizowane** tj.: obwodnica m. Kargowa na DK 32 (zał.1a poz.2), obwodnica m. Nowogród Bobrzański na DK 27 (zał.2 poz.62) oraz wzmocnienie DK 12 odc. Łęknica – Trzebiel (zał. 2 poz.76).

Zadaniem, o którego ujęcie w obecnie przygotowanym programie także wnioskował Zarząd Województwa Lubuskiego, jest **Budowa mostu na Odrze w ciągu drogi wojewódzkiej 282 w miejscowości Milsko wraz z drogami dojazdowymi**. Inwestycja ta jest dla terenu Województwa Lubuskiego kluczowa gdyż jest to miejscowość położona w pobliżu Zielonej Góry, gdzie występuje brak przepraw mostowych na Odrze. Jest to most na alternatywnej trasie prowadzącej z zachodu na wschód Polski, tj. przez Wolsztyn do Poznania i poprzez Leszno, Kalisz, Łódź do wschodniej granicy w Dorohusku – inwestycja jest jednak tak kosztowna, że jej realizacja wykracza poza możliwości finansowe województwa.

Ww. zadania inwestycyjne - kluczowe dla rozwoju naszego województwa i jako takie wynikające ze wspólnie wypracowanego stanowiska władz regionalnych oraz innych partnerów społecznych i gospodarczych - powinny zostać wpisane do Załącznika Nr 1 do przedmiotowego Programu, pn.: *Lista zadań inwestycyjnych - lista podstawowa,* pomimo nie spełniania w pełni kryteriów jakie zostały ustalone przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju dla powyższego programu.

Zadania te, to inwestycje na trasach tranzytowych i pomimo, że o nie znajdują się w sieci dróg ekspresowych, mają oddziaływanie na sieć drogową o znaczeniu krajowym, czyli poza lokalnym. Dodatkowo brak ich realizacji ma, a w przyszłości będzie miał tym bardziej, znaczący wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu na drogach naszego województwa, regionu o dużej ilości ciężkich wypadków drogowych, za względu na duży udział ruchu tranzytowego, przede wszystkim ciężarowego.

Mając na uwadze powyższe uprzejmie proszę o ponowne rozważenie możliwości ujęcia ww. zadań inwestycyjnych w programie PBDK 2014-23, równocześnie deklarując pełną współpracę w przeprowadzeniu niezbędnych prac dokumentacyjnych i uzgodnieniowych.

DYREKTOR DEPARTAMENTU INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI
Zdzisław Smoła

CZŁONEK ZARZĄDU
Alicja Makarska

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
w Zielonej Górze
Biuro Sejmiku

Zielona Góra, 15 października 2015 r.

BS.007.1.4.2015

WPŁYNĘŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Departament Infrastruktury
i Komunikacji
15 -10- 2015
Nr rej. 5380/6 ilość zał. .....
Podpis ..... DG III

Szanowny Pan
Zdzisław Smoła
Dyrektor Departamentu
Infrastruktury i Komunikacji

sekr. DG Pr. przek. pismo MIR (kopię) do GDDKiA.

Szanowny Panie Dyrektorze,

w załączeniu przekazuję odpowiedź Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju na Stanowisko Sejmiku Województwa Lubuskiego w sprawie poparcia apelu Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim z dnia 1 czerwca 2015 r.

Z poważaniem

p.o. DYREKTORA BIURA SEJMIKU
Elżbieta Smykał

MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 09 października 2015 r.

DDA.II.453.90.2015.az.2
NK: 272736 /15

WPŁYNĘŁO
URZĄD ... WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
14 -10- 2015
Nr rej. 1747
Podpis .....

Pan

Czesław Fiedorowicz

Przewodniczący Sejmiku Województwa Lubuskiego

Szanowny Panie Przewodniczący,

odpowiadając na pismo z dnia 17 września 2015 r. znak BS.0007.1.4.2015 przekazujące Stanowisko Sejmiku Województwa Lubuskiego w sprawie poparcia apelu Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim z dnia 1 czerwca 2015 r., dotyczącego podjęcia pilnych działań w zakresie budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego, uprzejmie przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

W przyjętym *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego znalazła się w *Załączniku nr 1* (*Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu*).

Zgodnie z zapisami *Programu* w przypadku zadań znajdujących się w *Załączniku nr 1*, minister właściwy do spraw transportu wskazuje do realizacji zadania biorąc pod uwagę: kolejność priorytetów ustalonych w *Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, korzyści dla sieci dróg krajowych, stan przygotowania inwestycji oraz limity finansowe. Obwodnica Krosna Odrzańskiego będzie mogła zostać skierowana do realizacji po uwzględnieniu powyższych kryteriów. *Program* przewiduje, że w pierwszej kolejności realizowane będą inwestycje kluczowe dla sieci dróg krajowych, które przyniosą możliwie największą wartość dodaną oraz przyczynią się do efektywnego wykorzystania środków publicznych, w tym szczególnie absorpcji środków pomocowych UE. Z uwagi na fakt, że wskazane zadania mogą wiązać się z innym rozkładem wydatków w latach, ich wskazanie będzie każdorazowo uzgadniane z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych.

Z poważaniem

z up. MINISTER

Paweł Olszewski
Sekretarz Stanu

-KOPIA-

Lubuskie | Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2015-09-16

DG.IV.0003.49.2015

WPŁYNĘŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku
1 . 09 . 2015
Nr rej. ..... ilość zał. .....
Podpis .....

Pani
Anna Chinalska
Radna Województwa Lubuskiego

W odpowiedzi na Pani wniosek, zgłoszony w dniu 22.06.2015 r., podczas sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego, w załączeniu przekazuję Stanowisko Sejmiku Województwa Lubuskiego, przyjęte na sesji 07.09.2015 r., w sprawie poparcia Apelu Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim z dnia 01.06.2015 r. skierowanego do Pani Marii Wasiak, Minister Infrastruktury i Rozwoju, dotyczącego podjęcia pilnych działań w zakresie budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego.

Otrzymują do wiadomości:

1. Biuro Sejmiku Województwa Lubuskiego
2. a/a Departament Infrastruktury i Komunikacji

DYREKTOR DEPARTAMENTU
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI
Edzisław Smoła

STANOWISKO
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
z dnia 7 września 2015 roku

w sprawie poparcia Apelu Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim z dnia 1 czerwca 2015 r. skierowanego do Pani Marii Wasiak, Minister Infrastruktury i Rozwoju, dotyczącego podjęcia pilnych działań w zakresie budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego

Sejmik Województwa Lubuskiego wyraża poparcie Apelu Rady Miejskiej w Krośnie Odrzańskim w sprawie wpisania budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego do „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023".

Droga krajowa nr 29 stanowi ważny fragment międzynarodowej sieci transportowej, łącząc zachodnią część województwa lubuskiego oraz południowo-zachodnią część kraju z granicą Polski (przejście graniczne Świecko-Słubice). Przebiega ona przez centrum Krosna Odrzańskiego, w tym przez zabytkowy most z 1905 roku, który jako jeden z najstarszych, czynnych mostów drogowych w województwie lubuskim i jeden z ważniejszych na polskim odcinku Odry, poddany jest (przy jego obecnym, złym stanie technicznym) nadmiernemu obciążeniu wynikającemu z dużego natężenia ruchu drogowego.

Radni Województwa Lubuskiego wielokrotnie interweniowali u Zarządcy Drogi, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Zielonej Górze oraz w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju, wskazując potrzebę budowy tej obwodnicy wraz z mostem na Odrze, jako inwestycji absolutnie koniecznej dla miasta Krosno Odrzańskie i tej części kraju.

Z powyższych powodów w interesie mieszkańców województwa lubuskiego oraz południowo - zachodniej części Polski jest powstanie obwodnicy Krosna Odrzańskiego. W tym celu niezbędne jest rozpoczęcie procedury planowania tej inwestycji poprzez wpisanie jej do „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023".

PRZEWODNICZĄCY SEJMIKU

Czesław Fiedorowicz

- KOPIA -

Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2016-02-16

DG.III.8012.4.2.2016

WPŁYNĘŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku
17 -02- 2016

Nr rej. ..... ilość zał. .....

Podpis .....

Pan
Marek Cebula
Burmistrz Krosna Odrzańskiego

W załączeniu przekazuję odpowiedź Ministra Infrastruktury i Budownictwa, znak: DDA.II.53.35.2015.gw.1 z dnia 02 stycznia 2016 r. na pismo skierowane do Pana Andrzeja Adamczyka – Ministra Infrastruktury i Budownictwa znak: DG.III.8012.4.2016 z dnia 20 stycznia 2016 r. zawierające wyjaśnienia dotyczące dyskusji nad zmianami w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.).

W załączeniu:

1. Pismo z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, znak: DDA.II.53.35.2015.gw.1 z dnia 02 stycznia 2016 r.

Do wiadomości:

1. Pani Bożenna Bukiewicz- Poseł na Sejm RP,
2. Pan Stefan Niesiołowski - Poseł na Sejm RP,
3. Pani Krystyna Sibińska - Poseł na Sejm RP,
4. Pan Tomasz Kucharski - Poseł na Sejm RP,
5. Pani Katarzyna Osos - Poseł na Sejm RP,
6. Pan Marek Ast - Poseł na Sejm RP,
7. Pan Jerzy Materna - Poseł na Sejm RP,
8. Pani Elżbieta Rafalska - Poseł na Sejm RP,
9. Pan Artur Zasada - Poseł na Sejm RP,
10. Pan Jacek Kurzępa - Poseł na Sejm RP,
11. Pan Jarosław Porwich - Poseł na Sejm RP,
12. Pan Paweł Pudłowski - Poseł na Sejm RP,
13. Pan Waldemar Sługocki – Senator RP,
14. Pan Władysław Komarnicki - Senator RP,
15. Pan Robert Dowhan - Senator RP.
16. Sejmik Województwa Lubuskiego.

ASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI
Danuta Wesołowska-Wujaszek
16.02.

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Podsekretarz Stanu
Jerzy Szmit

DDA.II.53.35.2015.gw.1
NK M434/16

Warszawa, 02 stycznia 2016 r.

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Departament Infrastruktury
i Komunikacji
11 -02- 2016
Nr rej. 745/0 ilość zał.

Pani Alicja Makarska
Członek Zarządu Województwa Lubuskiego

WPŁYNĘŁO
Sekretariat Członka Zarządu
08 -02- 2016
Nr rej. ilość zał.
Podpis

W odpowiedzi na Pani Pismo z dn. 20 stycznia br., nr DG.III.8012.4.2016, skierowane do p. Andrzeja Adamczyka, Ministra Infrastruktury i Budownictwa, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Chcę potwierdzić, że w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* ujęte są: budowa obwodnicy Krosna Odrzańskiego, budowa obwodnicy m. Kostrzyn nad Odrą, budowa obwodnicy Strzelec Krajeńskich, przebudowa południowej jezdni autostrady A18 na odcinku Olszyna – Golnice. Niestety pozostałe wymienione przez Panią zadania inwestycyjne nie zostały wpisane do przyjętego 8 września 2015 r. *Programu*.

Mimo, iż w dokumencie ustanowionym przez ówczesną Radę Ministrów nie zostały ujęte wszystkie ważne inwestycje postulowane do realizacji przez samorządy lokalne, w tym zapisane w *Kontraktach Terytorialnych* zawartych między rządem a władzami województw, to koszt realizacji zapisanych w nim zadań blisko dwukrotnie przewyższa ustalony dla nich budżet.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa jest obecnie w trakcie analizy i oceny stanu faktycznego oraz możliwości zastosowania ewentualnych działań naprawczych w stosunku do obowiązującego *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)*. Po ich zakończeniu możliwe będzie określenie perspektyw realizacji zapisanych inwestycji w ramach dostępnych środków. Chcę zapewnić, że intencją rządu nie jest ograniczanie listy zadań inwestycyjnych. Ministerstwo z całą determinacją będzie dążyło do wywiązania się z zapisów *Programu,* szukając odpowiednich prowadzących do tego celu rozwiązań.

Równocześnie w związku ze zgłaszanymi przez społeczeństwo i władze samorządu terytorialnego oczekiwaniami dotyczącymi podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych prowadzone są analizy dotyczące możliwości uzupełnienia *Programu* o kolejne zadania. Otworzy to możliwość ewentualnego dodania inwestycji wymienionych w Pani piśmie, a nie ujętych w aktualnej wersji dokumentu. Decyzje w tym zakresie podejmowane będą na podstawie obiektywnych przesłanek, m.in. wyników *Generalnego Pomiaru Ruchu 2015* prezentującego skalę natężenia ruchu na wszystkich drogach krajowych na obszarze Polski.

Chcę zapewnić, że poruszone w Pani piśmie problemy traktowane są z najwyższą uwagą. Ich satysfakcjonujące rozwiązanie jest elementem szerszych działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, mających na celu stworzenie w Polsce spójnego oraz nowoczesnego systemu dróg krajowych, zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego.

Z poważaniem
Jerzy Szmit

Ministerstwo
Infrastruktury i Budownictwa
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

tel. 22 630 18 70
fax 22 630 18 72
www.mib.gov.pl

-KOPIA-

Lubuskie | Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 2016-04-04

DG.III.8012.4.1.2016

WPŁYNĘŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku
06-04-2016

Nr rej. ..... ilość zał. .....

odpis .....

Pan
Marek Cebula
Burmistrz Krosna Odrzańskiego

W załączeniu przekazuję odpowiedź Ministra Infrastruktury i Budownictwa, znak: DDP.II.453.37.2016.mz.1 z dnia 16 marca 2016 r. na pismo skierowane do Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa znak: DG.III.8012.4.1.2016 z dnia 22 stycznia 2016 r. zawierające wyjaśnienia dotyczące dyskusji nad zmianami w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) w sprawie budowy mostu w Krośnie Odrzańskim w ciągu DK 29 wraz z obwodnicą.

CZŁONEK ZARZĄDU
Makarska

W załączeniu:
1. Pismo z Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, znak: DDP.II.453.37.2016.mz.1 z dnia 16 marca 2016 r.

Do wiadomości:
1. Pani Bożenna Bukiewicz- Poseł na Sejm RP,
2. Pan Stefan Niesiołowski - Poseł na Sejm RP,
3. Pani Krystyna Sibińska - Poseł na Sejm RP,
4. Pan Tomasz Kucharski - Poseł na Sejm RP,
5. Pani Katarzyna Osos - Poseł na Sejm RP,
6. Pan Marek Ast - Poseł na Sejm RP,
7. Pan Jerzy Materna - Poseł na Sejm RP,
8. Pani Elżbieta Rafalska - Poseł na Sejm RP,
9. Pan Artur Zasada - Poseł na Sejm RP,
10. Pan Jacek Kurzępa - Poseł na Sejm RP,
11. Pan Jarosław Porwich - Poseł na Sejm RP,
12. Pan Paweł Pudłowski - Poseł na Sejm RP,
13. Pan Waldemar Sługocki – Senator RP,
14. Pan Władysław Komarnicki - Senator RP,
15. Pan Robert Dowhan - Senator RP,
16. Sejmik Województwa Lubuskiego.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI
Zdzisław Smoła
05.04.16

MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Warszawa, 16 marca 2016 r.

DDP.II.453.37.2016.mz.1
NK: 38030/16

23 -03- 2016
Nr rej. 1637/2 Ilość zał. ...
Podpis ... DG III

23 -03- 2016
Nr rej. 329 Ilość zał. ...
Podpis ...

Pani
Alicja Makarska
Członek Zarządu
Województwa Lubuskiego

odpowiadając na Pani pismo z dnia 22 stycznia 2016 r. (znak: DG.III.8012.4.1.2016.AS) w sprawie budowy obwodnicy Krosna Odrzańskiego w ciągu drogi krajowej nr 29 dziękuję za wyrażoną troskę o realizację ww. inwestycji i uprzejmie informuję, co następuje.

Program inwestycji dla przedmiotowego zadania, w zakresie etapu I – proces przygotowawczy, został uzgodniony przez resort. Oznacza to, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa wyraziło zgodę na prowadzenie prac przygotowawczych dla ww. przedsięwzięcia infrastrukturalnego. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad posiada zatem podstawę formalną dla finansowania prac przygotowawczych w ramach przyznanych limitów środków budżetu państwa.

Z posiadanych przez Ministerstwo informacji wynika, że wydatki związane z opracowaniem Studium ekonomiczno-techniczno-środowiskowego dla przedmiotowego zadania pojawią się dopiero w 2017 r. Oznacza to, że zostaną pokryte w ramach środków budżetu państwa, jakie Minister Finansów przeznaczy na realizację zadań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w 2017 r. Zatem możliwość realizacji prac przygotowawczych musi być rozpatrywana przy uwzględnieniu limitu środków dostępnych w 2017 r. oraz zaciągniętych dotychczas na ten cel zobowiązań.

Równocześnie, należy pamiętać, że prace budowlane związane z realizacją tytułu inwestycyjnego finansowe są ze środków z Krajowego Funduszu Drogowego. Podjęcie decyzji o skierowaniu danej inwestycji do realizacji uzależnione jest od dostępnych na ten cel środków zgromadzonych w KFD.

Należy także mieć na uwadze, że dla przyjętego przez Radę Ministrów 8 września 2015 r. *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)* został ustanowiony nieprzekraczalny, limit finansowy dla nowych zadań inwestycyjnych na poziomie 107 mld zł. Zgodnie z kosztorysami przedstawionymi przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, koszt wybudowania wszystkich przedsięwzięć ujętych w *Programie* sięga 200 mld zł. Dodatkowo, przy definiowaniu tak szerokiego katalogu inwestycji, nie wzięto pod uwagę ograniczonych możliwości budżetu państwa, z którego finansowane są prace przygotowawcze.

Zapewniam, że obecny Rząd dokłada starań, by przyjęty *Program* został zrealizowany w jak najszerszym zakresie, mimo braku obecnie odpowiednich środków finansowych. W tym celu, powołano zespoły robocze wraz z Komitetem Sterującym, których rola polega na przeglądzie możliwych do wprowadzenia pomysłów i ewentualnych zmian, zarówno w krótkim horyzoncie czasowym, jak i dłuższym. Prace tych zespołów dotyczą m.in. weryfikacji przepisów prawnych i technicznych czy zapisów ustawy prawo zamówień publicznych. Poszukiwane są również nowe źródła finansowania budowy dróg.

Z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Jerzy Szmit
Podsekretarz Stanu

- KOPIA -

Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego
Alicja Makarska

Zielona Góra, 23.09.2016

DG.III.8012.2.2016

Pan
Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury i Budownictwa
Warszawa

Za dowodem doręczenia

W nawiązaniu do pisma znak: DDP.II.453.37.2016.mz.1 z dnia 16 marca 2016 r., w którym Województwo Lubuskie zostało poinformowane o dalszych działaniach związanych z realizacją i wprowadzeniem ewentualnych zmian w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) poniżej, wnosi następujące inwestycje do ujęcia w ww. Programie.

Województwo Lubuskie – jako region położony w najbliższym sąsiedztwie Republiki Federalnej Niemiec – ma z tego tytułu szczególnie ważną rolę gdyż jest narażony na bezpośrednią konfrontację z terenami wschodnimi Niemiec, co jest szczególnie widoczne w ocenie infrastruktury technicznej tego terenu, przede wszystkim stanu dróg. Przez teren naszego województwa przebiegają główne drogi, relacji wschód-zachód A 2, A 18, drogi krajowe nr 12, nr 92 (tzw. "stara dwójka"), nr 22 i nr 24 oraz północ-południe S-3 i drogi krajowe b. dk nr 3 (tzw. „stara trójka") oraz nr 27.

Tak duże nasycenie **drogami krajowymi** powoduje, że kluczowym zagadnieniem na naszym terenie jest **realizacja inwestycji na tych drogach** – zadanie przynależne ich zarządcy tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zrealizowanie na obszarze naszego województwa dwu dużych zadań inwestycyjnych: A2 i S-3, spowodowało, że nie są realizowane inne bardzo ważne dla sieci dróg krajowych (spełniającej na zachodzie Polski przede wszystkim funkcję tranzytową) inwestycje – przede wszystkim budowa obwodnic i mostów (głównie na Odrze) – kluczowe dla tego terenu.

Są to :

1. **Budowa mostu w Krośnie Odrzańskim w ciągu dk 29, który wraz z obwodnicą** tego miasta jest absolutną koniecznością gdyż istniejący ponad stuletni most kratownicowy nie spełnia żadnych norm technicznych obowiązujących dla przepraw mostowych o tak kluczowym znaczeniu dla całego sąsiadującego terenu; przy tym jest to most stanowiący jedyne połączenie obu stron Odry na długości ok. 60 km, co dla obszaru nadodrzańskiego – w przypadku np. powodzi (mieliśmy w ostatnich latach ich kilka, głównie w 1997 r.) jest podstawowym warunkiem bezpieczeństwa. Budowa tej obwodnicy i mostu została zawarta w ostatnim zatwierdzonym planie inwestycyjnym GDDKiA. Jej budowa, co wykazała koncepcja jaką sporządziło stowarzyszenie obywatelskie jest także warunkiem *sine qua non* dalszego rozwoju miasta i okolic. Budowa tej obwodnicy wraz z mostem przez rzekę Odrę ma ogromne znaczenie dla bezpieczeństwa i rozwoju sąsiadującego terenu, nie tylko miasta Krosno Odrzańskie.
2. **Budowa mostu w Kostrzynie nad Odrą (granicznego), który wraz z obwodnicą** tego miasta był ujęty we wcześniejszych planach inwestycyjnych GDDKiA, jednak nie doczekał się realizacji, a znalazł się w ostatnich planach inwestycyjnych tej instytucji ze względu na konieczność remontu mostu tymczasowego, istniejącego w **ciągu dk 31 i dk 22,** a właściwie

budowy nowego (obecnie o tonażu ograniczonym do 7 ton), który wprowadza ruch z Niemiec do centrum miasta i jest rozwiązaniem koniecznym, ale o lokalizacji trudnej do zaakceptowania dla władz tego miasta i strefy gospodarczej tam usytuowanej, także z powodów technicznych i środowiskowych. Także **obwodnica granicznego miasta Słubice** jest postulowana przez społeczność i podmioty gospodarcze tego terenu jako niezbędna dla jego rozwoju.

3. **Przebudowa drogi krajowej nr 12**, która jest południową arterią tranzytową naszego województwa i jako taka łączy wszystkie większe miasta położone na tym obszarze tj. od granicy z Niemcami (w Łęknicy) przez Żary, Żagań, Szprotawę (dla miasta tego od wielu lat w GDDKiA są procedowane czynności związane z przebiegiem **obwodnicy Szprotawy**, jednak także i to zadanie inwestycyjne zniknęło z ostatnich planów GDDKiA), Szlichtyngową i Wschowę. Jednymi z najważniejszych są **obwodnica Szlichtyngowej**, niezbędna przy tak dużym ruchu tranzytowym, która nie została dotąd wpisana do programu inwestycji na drogach krajowych oraz **obwodnica Wschowy**, która już miała decyzję o pozwoleniu na budowę, i jako część drogi obwodowej miasta miała być zrealizowana razem z fragmentem obwodnicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 305, wykonanej przez Zarząd Dróg Wojewódzkich, jednak wybudowana nie została. Ten korytarz transportowy jest dla południowej Polski jednym z najważniejszych gdyż łączy granicę zachodnią (w Łęknicy) ze wschodnią, dalej przez Leszno-Kalisz-Piotrków Trybunalski-Radom-Lublin do Dorohuska.
4. **Absolutną koniecznością jest dokończenie budowy autostrady A 18, tj. budowa południowej nitki A 18 ,** gdyż bez niej droga ta spadnie wkrótce do rangi drogi krajowej i co za tym idzie utraci możliwość pełnienia istotnej roli w sieci autostrad i dróg ekspresowych komunikujących Polskę z obszarem, w tym przypadku Niemiec, szczególnie w połączeniu z Cottbus i Berlinem.

Znaczenie wyżej wymienionych inwestycji dla społeczności regionu potwierdza fakt wpisania ich do **Kontraktu Terytorialnego** podpisanego przez władze województwa lubuskiego z Rządem RP w dniu 14 listopada 2014 r.

Ponadto niezwykle ważnymi dla rozwoju regionu oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego są inwestycje:

1. **Przebudowa dróg krajowych nr 22 i 24** , położonych w północnej części województwa lubuskiego i stanowiących podstawowe połączenie tego obszaru z Niemcami i terenem Pomorza, jest dla tego terenu jedynym sposobem na przeniesienie intensywnego ruchu tranzytowego, który przy tym stanie technicznym stwarza ogromne zagrożenie dla położonych wzdłuż nich miejscowości oraz jest niezbędnym warunkiem rozwoju.
   W ciągu dk 22 niezbędna jest także budowa obwodnicy miasta Strzelce Krajeńskie, które od wielu lat boryka się z intensywnym tranzytowym ruchem drogowym na drodze przebiegającej przez środek miasta, co stwarza zagrożenia i uciążliwości. Budowa tej obwodnicy jest kluczowa dla tego terenu i bezpieczeństwa mieszkańców miasta.
2. Dla społeczności województwa lubuskiego oraz podróżujących na zachód ważnym połączeniem drogowym jest także **droga krajowa nr 27 od granicy z Niemcami przez Żary do Zielonej Góry (także jako połączenie z S-3)**.Stanowi ona także dojazd do A 18 i A 4 czyli komunikuje ten obszar z południową Polską i z drogą na obszar Ukrainy. **Przebudowa** tej drogi do parametrów GP byłaby rozwiązaniem problemu komunikacji w tej części kraju.
3. Także realizacja budowy **obwodnic Kargowej (w ciągu dk 32)** i **Nowogrodu Bobrzańskiego (w ciągu dk 27)**, zapisanych jako planowane do realizacji we wcześniej zatwierdzonych planach GDDKiA, jest niezbędna dla zachowania warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego w tych położonych wzdłuż ruchliwych dróg miastach.

Ważnym argumentem przemawiającym za potrzebą realizacji wymienionych wyżej inwestycji jest fakt, że stanowią one skomunikowanie z węzłami, na wybudowanych w ostatnim okresie A2 i S-3 , drogach najwyższych kategorii stanowiących szkielet komunikacyjny w województwie lubuskim. Postulowaną przez społeczność województwa lubuskiego byłaby **przebudowa w.w. dróg krajowych do parametrów dróg ekspresowych, w szczególności dotyczy to dróg krajowych nr 12, nr 22, i nr 24.**

Niezwykle istotnym dla rozwoju terenu województwa lubuskiego, szczególnie w jego centralnej części, (położonej wzdłuż **A 2)** jest **wybudowanie brakujących węzłów na tej autostradzie „Łagów" i „Myszęcin"**, które według jej wykonawcy, koncesjonariusza - Autostrady Wielkopolskiej, są przewidziane do wybudowania w odległym terminie (po 2030 r.), uwarunkowanym dodatkowo wystąpieniem określonych poziomów ruchu drogowego. Takie podejście jest niezgodne ze Strategią Rozwoju Województwa Lubuskiego, która przewiduje wybudowanie tych węzłów jako jedną z kluczowych dla rozwoju regionu inwestycji. Także wystąpienia gmin i lokalnych przedsiębiorców (którzy wyrażają wolę dofinansowania tej inwestycji) wskazują na niezwykle istotną ich rolę dla perspektyw rozwojowych terenu położonego w pobliżu ww. węzłów.

Mając na uwadze powyższe uprzejmie proszę o rozważenie możliwości realizacji tych inwestycji, tak ważnych dla terenu naszego województwa, o których potrzebie po raz kolejny piszę i proszę bardzo o wzięcie pod uwagę ważkich argumentów, które podnoszę, tym bardziej, że stoją za nimi wielokrotne sygnały lokalnych społeczności oraz rad miast i gmin, a także Stanowiska Sejmiku naszego województwa.

DYREKTOR DEPARTAMENTU
INFRASTRUKTURY I KOMUNIKACJI
Zdzisław Smoła