



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Warszawa, 23 grudnia 2014 r.

DDA II -0701-723-mp/14
NK: 34662/14

Pan
Tomasz Poręba
Poseł do Parlamentu Europejskiego

Szanowny Panie Posle,

odpowiadając na pismo z dnia 10 grudnia br. w sprawie Via Carpatia, uprzejmie informuję co następuje.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej zdaje sobie sprawę z wagi budowy spójnej sieci dróg ekspresowych i autostrad, w tym drogi ekspresowej S19. Z tego względu podjęto szereg działań definiujących kluczową sieć drogową oraz określających właściwe priorytety dotyczące jej rozwoju.

Odnosząc się do samej treści apelu, już wcześniej z inicjatywy resortu, na listę zadań inwestycyjnych możliwych do finansowania w ramach nowego Planu Inwestycyjnego Jean-Claude'a Junckera, wszystkie odcinki S19 wskazywane przez Pana Posła, tj. S19 Rzeszów-granica Państwa, S19 Białystok-Lublin oraz S19 granica państwa-Białystok zostały już zgłoszone. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju jeszcze w listopadzie br. przekazało listę zadań drogowych, które znalazły się na liście. Ostateczna wersja raportu Grupy Zadaniowej (Task Force) wraz ze zweryfikowaną listą zadań, została umieszczona na stronach Komisji Europejskiej w dniu 9 grudnia br. W związku z powyższym, traktuję apel Pana Posła jako głos wsparcia dla działań podjętych wcześniej przez resort infrastruktury i rozwoju oraz rząd Rzeczypospolitej Polskiej w celu możliwości realizacji zadań inwestycyjnych, które nie mają zapewnionego finansowania w ramach funduszy UE. Droga ekspresowa S19 nie jest jedyną inwestycją infrastrukturalną w województwie podkarpackim jaka została zgłoszona. Na liście znajdują się też inne projekty infrastrukturalne:

- drogowe, takie jak S74 Kielce-Nisko;
- kolejowe, takie jak linia nr 25 Padew-Mielec-Dębica, czy też nr 68 Stalowa Wola Rozwadów-Przeworsk.

Należy przy tej okazji zwrócić uwagę, że wspomniany Plan inwestycyjny znajduje się na wczesnym etapie koncepcyjnym, gdzie nie zostały jeszcze określone ostateczne źródła finansowania dla Planu. Możliwości jakie, według opinii Pana Posła, mogłyby zapewnić ten instrument mogą nie zostać odzwierciedlone w ostatecznym kształcie tego Planu inwestycyjnego a przez to mogą one budzić niepotrzebne nadzieje w województwie podkarpackim. Z tego względu, chciałbym wyrazić swój niepokój związany z treściami, jakie pojawiają się również w wypowiedziach Pana Posła, w związku z przygotowaniem tego nowego instrumentu oraz szans na realizację inwestycji z tych środków w korytarzu Via Carpatia.

Odnosząc się do kwestii związanych z siecią TEN-T, jej definiowanie było przedmiotem uzgodnień z Komisją Europejską gdzie określano przebieg głównych szlaków komunikacyjnych biorąc pod uwagę kwestie rozwiązań komunikacyjnych i połączeń głównych ośrodków gospodarczych.

W sieci bazowej TEN-T (realizacja do roku 2030) znajdują się następujące odcinki Via Carpatia:

- S61 Budzisko (granica z Litwą) – obwodnica Augustowa;
- S19 Lublin - Rzeszów.

W sieci kompleksowej TEN-T (realizacja do roku 2050) znajdują się następujące odcinki:

- S19 Białystok-Lublin;
- S19 Rzeszów – Barwinek (granica ze Słowacją).

Główną podstawą zaliczenia poszczególnych odcinków do sieci bazowej lub kompleksowej było natężenie ruchu.

Należy też wspomnieć, że umieszczenie ciągu S19 na sieci TEN-T wynikało z konsekwencji i determinacji strony polskiej i dzięki wsparciu udzielonemu przez państwa Grupy Wyszehradzkiej, w rozmowach z Komisją Europejską.

Oprócz tego, cała sieć dróg ekspresowych i autostrad została oceniona na podstawie obiektywnych kryteriów w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), m. in. biorąc pod uwagę natężenie ruchu, w tym ciężarowego, kryterium kontynuacji ciągu, kryterium funkcji drogi, czy też kryterium braku alternatywnego wysokoprzepustowego połączenia drogowego. Należy przy tym zwrócić uwagę, że podkryteriami dla kryterium funkcji drogi były:

- „połączenie na obszarze Polski Wschodniej”, tzn. projekty tam się znajdujące były dodatkowo punktowane.
- ujęcie na sieci TEN-T, gdzie niezależnie od tego czy dotyczyło to odcinka na sieci bazowej czy kompleksowej, przyznawany był taki sam poziom punktów.

Niemniej, w ostatecznym rozrachunku, po dokonaniu szczegółowej analizy, odcinki S19 znalazły się na następujących pozycjach:

- poz. 12 Lublin-Rzeszów,
- poz. 32 Białystok-Lublin,
- poz. 36 gr. państwa-Białystok,
- poz. 40 Rzeszów-gr. państwa.

Dokument Implementacyjny (DI) jest jednym z warunków ex-ante Komisji Europejskiej dla finansowania projektów inwestycyjnych w ramach programów operacyjnych na perspektywę UE 2014-2020. Przy konstruowaniu listy zadań inwestycyjnych w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 pod uwagę brana jest kolejność inwestycji ujętych w DI. Z tego względu do realizacji zdecydowano się skierować S19 Lublin-Rzeszów, jako istotne połączenie pomiędzy dwoma stolicami Polski Wschodniej o relatywnie wysokim natężeniu na całym odcinku, a także jako najszybsze połączenie Rzeszowa z Warszawą.

Przy tej okazji należy zwrócić uwagę również na inne realizowane lub planowane inwestycje jak: S17 Lublin-Warszawa (poz. 9 w DI), S8 Radziejowice (Warszawa) – Białystok (poz. 3 w DI), czy też S61 Ostrów Mazowiecka-gr. państwa (poz. 11 i 14 w DI), które w sposób pośredni przyczyniają się do upłynnienia ruchu na tym przebiegu.

Odnosząc się do argumentu wpisania do Kontraktu Terytorialnego dla województwa podkarpackiego odcinka S19 Rzeszów Południe-Babica należy nadmienić, że przedsięwzięcie zostało umieszczone na liście podstawowej Kontraktu Terytorialnego, niemniej w samej treści Kontraktu odniesiono się do pozycji 40 całego odcinka Rzeszów-granica państwa w DI oraz, że jego realizacja jest uzależniona od dostępności środków oraz ujęcia w Programie Budowy Dróg Krajowych. Mając na uwadze wskazane powyżej priorytety w zakresie sieci drogowej, nawet jeśli nie było możliwości skierowania tego odcinka do realizacji na liście podstawowej, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju umieściło odcinek S19 przy Rzeszowie na liście rezerwowej projektu Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, który został skierowany do uzgodnień. Powyższe działania wynikają z podkreślenia faktu, że ten odcinek S19 będzie odcinkiem najbardziej obciążonym ruchem i jest również istotny z punktu komunikacji w rejonie stolicy województwa.

Niezależnie od tego nadal trwają prace przygotowawcze na tym odcinku. Obecnie trwa procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi ekspresowej S19 aż do granicy w Barwniku. GDDKiA uzupełniła swój wniosek złożony w Regionalnej Dyrekcji Dróg Krajowych w Rzeszowie i obecnie oczekiwane jest stanowisko RDOŚ w tej sprawie. Wśród istotnych kwestii poruszonych w uzupełnionej dokumentacji należy szczególną uwagę zwrócić na: inwentaryzacje przyrodnicze, wpływ na liczne obszary chronione, w tym uzgodnienia z Generalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w zakresie przebiegu przez obszar rezerwatu na Górze Cergowej, czy też planowaną przez samorząd województwa budowę zbiornika retencyjnego koło Dukli.

Niemniej, pomimo powyższej argumentacji, w tym szczególnie pozycję wyżej wymienionych ciągów S19 w DI, zdecydowano się ująć w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 realizację następujących inwestycji w ciągu szlaku drogowego Via Carpatia:

- budowa drogi ekspresowej S61 obwodnica Augustowa – granica z Litwą – 1 700 mln PLN
- budowa drogi ekspresowej S19 Lublin – Rzeszów – 6 721 mln PLN;
- budowa drogi ekspresowej S19 Lubartów – Lublin (lista rezerwowa) – 519 mln PLN;



- budowa drogi ekspresowej S19 Kielanówka-Babica (lista rezerwowa) – 1 272 mln PLN

Wskazuje to na wagę jaka jest przywiązywana do tego istotnego dla regionu Polski Wschodniej szlaku komunikacyjnego. Warto też zauważyć, że po stronie słowackiej nie jest przewidziane jako priorytetowe dokończenie całego przebiegu Via Carpatii, szczególnie przy granicy z Polską.

Podsumowując, chciałabym podkreślić, że podejmowane są stosowne działania celem umożliwienia realizacji odcinków Via Carpatia w ciągu S19, o które apeluje Pan Poseł. Mam nadzieję, że stosowne wyjaśnienia udowodnią dobrą wolę wszystkich zaangażowanych w proces budowy nowoczesnej sieci drogowej w Polsce.

2 porażeniem


ZAP. MINISTER
Zbigniew Rynasiewicz
Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

Pan Andrzej Dec, Przewodniczący Rady Miasta Rzeszowa