

wpłynęło dn. 27-07-2007  
nr 119 podpis. MB

Warszawa, dnia 24 lipca 2007 r.



MINISTER TRANSPORTU

TA4 – AK- 0701-1689/07

M. Jędrzejko  
KANCELARIA  
Biura Prac Senackich  
wpłynęło dn. 25-07-07  
6438 podpis. Makur

Pan

Ryszard Legutko

Wicemarszałek Senatu

Szanowny Panie Marszałku!

W nawiązaniu do oświadczenia złożonego przez senatora Pana Andrzeja Owczarka na 35 posiedzeniu Senatu w dniu 21 czerwca 2007 r., przekazanego przy piśmie Pana Marszałka z dnia 2 lipca 2007 r., znak: BPS/DSK-043-414/07, dotyczącego przebiegu drogi ekspresowej S-8, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

W związku z licznymi wątpliwościami i pytaniami dotyczącymi ustalenia przebiegu drogi S-8 kierowanymi do podległego mi resortu, uprzejmie informuje, że zasadniczym kryterium wyboru pomiędzy wariantami było źródło finansowania. Zarekomendowana trasa leży w transeuropejskim korytarzu transportowym, dzięki czemu jej budowa może zostać sfinansowana ze środków Funduszu Spójności. Należy tutaj w szczególności mieć na uwadze, że Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Regionalnej w piśmie kierowanym do Ministerstwa Rozwoju Regionalnego z dnia 7 maja 2007 r. w sprawie możliwości finansowania z Funduszu Spójności drogi ekspresowej S-8 w perspektywie finansowej 2007-2013 stwierdziła, że: „(...) zgodnie z artykułem 2.1 Rozporządzenia nr 1084/2006 budowa drogi może być dofinansowana z Funduszu Spójności, jeśli jej przebieg będzie zawierał się w Transeuropejskiej Sieci Transportowej i był określony w Decyzji 1692/96/EC (...) zgodnie z powyższymi warunkami Rozporządzenia i Decyzji droga S-8 przebiega przez miejscowości Wrocław – Syców – Kępno – Wieluń – Belchatów – Piotrków Trybunalski – Warszawa. W konsekwencji tylko te odcinki kwalifikują się do dofinansowania z Funduszu Spójności.”

Należy także zauważyć, że zapytanie w sprawie możliwości finansowania „wariantu łódzkiego” ze środków Funduszu Spójności kierowane do Komisji Europejskiej, wystosowało Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, a nie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Ponadto w mojej ocenie pytania zawarte w przedmiotowym piśmie nie nasuwały „z góry”

odpowiedzi, iż jedynym możliwym do sfinansowania z Funduszu Spójności wariantem jest wariant zarekomendowany przez GDDKiA.

W świetle powyższego, mając na uwadze stanowisko Komisji Europejskiej oraz fakt, że budowa drogi S-8 pochłonie kilka miliardów złotych, należy zgodzić się z argumentacją Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, że nie ma realnej możliwości sfinansowania jej w podobnej wysokości z innego unijnego funduszu.

Odnosząc się natomiast do kwestii ewentualnej możliwości zmiany sieci TEN-T, uprzejmie informuję, iż obecny układ sieci TEN-T w Polsce został wynegocjowany z Komisją Europejską w 2002 roku. Stanowisko strony polskiej w tym zakresie było rezultatem licznych konsultacji wewnętrznych. Obecnie w sieci TEN-T zapisany jest „*wariant piotrkowski*” drogi S-8. Zatem realizacja „*wariantu łódzkiego*” wiązałaby się z koniecznością zmiany przebiegu sieci TEN-T.

Natomiast biorąc pod uwagę fakt, iż Komisja Europejska cyklicznie dokonuje rewizji wytycznych Wspólnoty w sprawie sieci TEN-T - kolejna planowana jest jednak dopiero w 2010 roku, to realizacja „*wariantu łódzkiego*” wiązałaby się z koniecznością przełożenia realizacji tej inwestycji bądź z rezygnacji z dofinansowania budowy drogi z Funduszu Spójności, co przy istniejących realiach finansowych nie znajduje uzasadnienia.

Aktualnie, po upływie trzech lat od uzyskania członkostwa Polski w Unii Europejskiej, Ministerstwo Transportu uważa za celowe dokonanie ponownego przeglądu sieci TEN-T pod kątem dostosowania jej do optymalnych możliwości uzyskania finansowania z funduszy UE dostępnych dla Polski w perspektywach finansowych 2007-2013 oraz 2014-2020. W tym celu w Ministerstwie Transportu został powołany Zespół do spraw przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju sieci TEN-T. Prace Zespołu dotyczą szeroko zakrojonej analizy istniejącej sieci pod kątem zidentyfikowania konieczności dokonania ewentualnych korekt jej przebiegu. Zespół podjął prace w 2006 roku. Kwestia przebiegu drogi krajowej S-8 jest również przedmiotem analiz Zespołu. Planuje się, że prace zespołu zostaną zakończone w 2008 r., zatem najprawdopodobniej podjęcie z Komisją Europejską ewentualnych negocjacji w sprawie modyfikacji sieci TEN-T w Polsce nastąpi dopiero w 2009 roku.

Reasumując w chwili obecnej nie ma możliwości zmiany przebiegu sieci TEN-T i wpisania do niej „*wariantu łódzkiego*”. Możliwość taka istniałaby dopiero w 2010 roku. Jednakże biorąc pod uwagę aktualne plany zakończenia budowy drogi S-8 do końca 2011 roku, działanie takie wydaje się niecelowe.

Odpowiadając na pytanie Pana Senatora dotyczące badania prognoz rozwoju ruchu tranzytowego informuję, że Biuro Studiów GDDKiA wykonało, w latach 2004-2006, szereg opracowań badających wpływ planowanej drogi ekspresowej S-8 na rozkład natężeń w sieci drogowej regionu łódzkiego. Analizy te oparto na dostępnych wówczas wynikach Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2000. Dla potrzeb przedmiotowej analizy wykonano ponownie tzw. część „*ruchową*” opartą na wynikach Generalnego Pomiaru z roku 2005. Ponadto w analizie uwzględniono następujące inwestycje drogowe:

- autostrada A-1: Toruń – Włocławek – Stryków – Piotrków Trybunalski – Częstochową,
- autostrada A-2: Stryków – Wiskitki – Konotopa,
- ekspresowa S-8: Syców – Walichnowy – A1,
- ekspresowa S-8: Piotrków Trybunalski – Mszczonów – Warszawa,
- ekspresowa S-11: obwodnica Kępna,
- ekspresowa S-12: Piotrków Trybunalski – Radom,
- ekspresowa S-14: zachodnia obwodnica Łodzi,
- ekspresowa S-74: Sulejów – Kielce.

W przypadku wariantu łódzkiego przewidziano również budowę obwodnic kilku miejscowości:

- obwodnica Sieradza (w ciągu drogi kraj. nr 12),
- obwodnica Wielunia (w ciągu drogi krajowej nr 8),
- obwodnica Osjakowa (w ciągu drogi krajowej nr 8),
- obwodnica Bełchatowa (w ciągu drogi krajowej nr 8).

Niezależnie od powyższego GDDKiA zleciła opracowanie analiz ruchowych dla wariantów drogi ekspresowej S-8 na odcinku autostrada A-1 – Walichnowy do Biura projektowego DHV Polska Sp. z o.o. Wnioski z analizy funkcjonalno-ruchowej potwierdziły wyniki uzyskane w opracowaniach Biura Studiów i wskazują na wybór dla przebiegu S-8 wariantu południowego.

Odpowiadając na kolejne z pytań Pana Senatora, uprzejmie informuję, że długość „*wariantu łódzkiego*” wynosi 104,7 km, w tym w całości wariant ten przebiega po nowej trasie. Z kolei długość „*wariantu piotrkowskiego*” wynosi 103 km, w tym po nowym przebiegu 59 km, natomiast dostosowanie drogi istniejącej do drogi ekspresowej konieczne jest na długości 44 km. Dodatkowo należy wskazać, że z punktu widzenia ciągłości trasy S-8

bardziej uzasadnionym rozwiązaniem jest jej „*wariant piotrkowski*”, ponieważ droga ekspresowa S-8 będzie tworzyć płynny, logiczny ciąg. W przypadku natomiast „*wariantu łódzkiego*” ciąg S-8 będzie zaburzony – wspólny przebieg z płatną A-1 od węzła „Wrocław” do Piotrkowa Trybunalskiego, co jest zjawiskiem niepożądanym. Ponadto przedmiotowa sytuacja doprowadziłaby do konieczności wypłacania firmie eksploatującej A-1 rekompensaty przez Skarb Państwa, której wysokość została oszacowana na ok. 7 mld zł. w czasie trwania umowy z operatorem A-1, co w ocenie resortu stanowiłoby nadmierne obciążenie budżetu państwa.

Istotnym argumentem przemawiającym za zarekomendowanym wariantem przebiegu trasy S-8 jest również brak kolizji z obszarem Natura 2000. Kolizja taka ma natomiast miejsce w przypadku „*wariantu łódzkiego*”. Należy zauważyć, że dolina rzeki Grabia jest potencjalnym obszarem programu Natura 2000 z „*listy autorskiej*” (Shadow List 2006). Zgodnie natomiast z przepisem art. 33 ust. 2 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.), w stosunku do projektowanych obszarów Natura 2000 zabrania się podejmowania działań mogących w znaczący sposób pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, a także w znaczący sposób wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, do czasu odmowy zatwierdzenia albo zatwierdzenia tych obszarów przez Komisję Europejską jako obszary Natura 2000. Zatem w praktyce powołany przepis oznacza brak możliwości rozpoczęcia budowy drogi S-8 w „*wariacie łódzkim*”.

Równocześnie wychodząc naprzeciw oczekiwaniom władz samorządowych z województwa łódzkiego pragnę zapewnić, że niezależnie od zarekomendowanego przebiegu trasy S-8, GDDKiA została zobowiązana do przygotowania planu modernizacji dróg łączących planowany przebieg drogi S-8 z Łodzią. Modernizacja ta obejmuje budowę obwodnic Sieradza, Zduńskiej Woli, Łaska i Pabianic w ciągu drogi krajowej nr 14.

Przekazując powyższe wyjaśnienia, wyrażam nadzieję, że zawierają one wyczerpującą odpowiedź na pytania zawarte w oświadczeniu Pana Senatora.

2 *powarunkiem*

