



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 25 sierpnia 2008 r.

Nr MP1MJ- 0824 - 855167/2008

J. G. Jurewicz W. Or
S E K R E T A R I A T
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 27.08.08
nr. 6246 podpis. W

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 26.08.08.

nr. 5020 podpis. Borusewicz

Szanowny Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

W nawiązaniu do oświadczenia skierowanego przez senatora Stanisława Jurewicza do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka na 17. posiedzeniu Senatu w dniu 7 sierpnia 2008 r., przekazuję poniższe stanowisko.

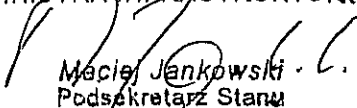
W wyniku przeprowadzonych przez Ministerstwo Infrastruktury analiz, uwzględniających finansowe możliwości naszego państwa w kolejnych perspektywach finansowych UE, prognoz ruchu oraz rozłożenia priorytetów w kontekście budowy autostrad i dróg ekspresowych do 2012 roku stwierdzono, iż:

1. Droga nr S-5 na odcinku Poznań – Wrocław – Kłodzko - Boboszów, istotna dla polskiej sieci drogowej i dla Dolnego Śląska, stanowi zbyt bliskie, konkurencyjne połączenie względem drogi S-3 wpisanej do sieci TEN-T. Poza tym droga S-5 na wskazanym odcinku ma już zapewnione finansowanie z tytułu przygotowań do Mistrzostw EURO 2012. Biorąc pod uwagę powyższe, logicznym wydaje się wybór drogi S-11, która poprzez wpisanie jej do sieci TEN-T mogłaby uzyskać te same, co droga S-5 parametry techniczne. Droga S-5 otrzyma finansowanie do 2012 roku, zatem środki finansowe z Funduszu Spójności po 2014 roku na rozwój i modernizację sieci TEN-T będą mogły być przeznaczone na inne, równie pilne zadania infrastrukturalne.
2. Przebieg linii kolejowych wpisanych na sieć TEN-T na Dolnym Śląsku dotyczy linii: E 30 i C-E 30 oraz E 59 i C-E 59. Ich modernizacja zapewni regionowi dostęp do innych regionów sąsiadujących. Podzielałam pogląd Pana Senatora, że układ linii kolejowych na Dolnym Śląsku wymaga doprecyzowania, szczególnie pod kątem przywrócenia niektórych zawieszonych połączeń do Republiki Czeskiej. Kwestia ta jest jednak

przedmiotem oddzielnych analiz i współpracy ze stroną czeską. Połączenia te o znaczeniu regionalnym nie dotyczą magistrali tranzytowych. Ich modernizacja i zmiana układu sieci kolejowej będzie odbywała się stopniowo, poza siecią TEN-T.

3. W zakresie drogi wodnej rzeki Odry obecnie Ministerstwo Infrastruktury postuluje o wpisanie do sieci TEN-T odcinka od Brzegu Dolnego do ujścia Nysy Łużyckiej. Przystosowanie tego odcinka docelowo do IV klasy żeglowności pozwoli na usunięcie wąskiego gardła, które uniemożliwia żeglugę przez większą część roku. Udrożnienie tego odcinka stanowiłoby pierwszy etap modernizacji tej drogi wodnej, który zapewni połączenie między górnym i dolnym odcinkiem rzeki. Ostatecznym celem modernizacji Odrzańskiej Drogi Wodnej na całym polskim odcinku jest dostosowanie jej do IV klasy żeglugi, co pozwoli otworzyć możliwość połączenia z drogą wodną Dunaj – Odra – Łaba. Działania te, biorąc pod uwagę możliwości finansowe i realizację innych priorytetów w zakresie infrastruktury transportu, muszą być wdrażane etapami w dłuższym horyzoncie czasowym.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Maciej Janowski - l.
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
2. Biuro Ministra w Ministerstwie Infrastruktury
3. Kancelaria Senatu RP