



MINISTER INFRASTRUKTURY

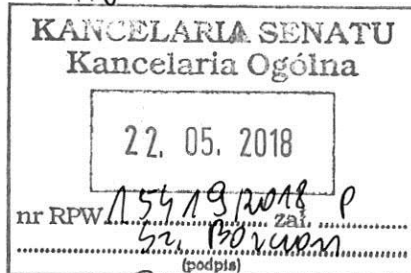
Warszawa, dnia 14 maja 2018 r.

DDP.2.054.73.2018.IS

NK: 63001118



03980200047803
RPW/15419/2018 P
2018-05-22



Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Sanonny Peric Clawszatu

W nawiązaniu do oświadczenia pana senatora Grzegorza Napieralskiego, złożonego na 59 posiedzeniu Senatu, w sprawie budowy przepraw promowych oraz mostowych przez Odrę na granicy polsko-niemieckiej, uprzejmie przekazuję poniższe informacje.

7 października 2014 roku minister właściwy do spraw transportu zatwierdził Program Inwestycji „Budowa mostu granicznego przez rzekę Odrę w m. Kostrzyn w ciągu drogi krajowej nr 22”. Program zakłada budowę obiektu mostowego w nowej lokalizacji, pomiędzy obecnym mostem drogowym a kolejowym. Rozwiązanie to wybrano z powodów technicznych, przede wszystkim w wyniku oceny stanu podpór nurtowych mostu. Z rozwiązaniem tym zgodziła się strona niemiecka. Nowy most graniczny w Kostrzynie nad Odrą będzie zaprojektowany na najwyższą klasę obciążenia A taborem samochodowym wg PN-85/S-10030.

Na mocy międzynarodowej Umowy między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec o utrzymaniu mostów granicznych na granicy polsko-niemieckiej w ciągu polskich dróg krajowych i niemieckich dróg federalnych, sporządzonej w Warszawie dnia 20 marca 1995r. (Dz. U. 1997.127.825), zwanej dalej Umową 1995, do utrzymania mostu w Kostrzynie nad Odrą jest zobowiązana Rzeczpospolita Polska. Zgodnie z Umową 1995 w przypadku potrzeby przebudowy mostu konieczne jest zawarcie umowy międzyrządowej. W dniu 7 października 2016 roku pani Premier Beata Szydło udzieliła zgody na prowadzenie negocjacji w sprawie umowy polsko-niemieckiej o budowie mostu w Kostrzynie nad Odrą. We wrześniu 2017 roku, po intensywnych negocjacjach, przedstawiciele ministrów ds. transportu Polski i Niemiec parafowali uzgodniony tekst umowy.

W związku z zapisami w umowie dotyczącymi podatku VAT zgodę na jej podpisanie musi wydać Rada Unii Europejskiej. Ministerstwo Finansów wystąpiło w tej sprawie w grudniu 2017 roku do Komisji Europejskiej. Niezwłocznie po wydaniu stosownej decyzji przez Radę UE, Ministerstwo Infrastruktury podejmie działania zmierzające do jak najszybszego podpisania umowy. Aby umowa weszła w życie konieczne jest jednak jej zatwierdzenie w obu krajach. W Republice Federalnej Niemiec umowy tego rzędu podlegają procesowi ratyfikacji przez parlament. Dlatego też obecnie nie można określić dokładnej daty rozpoczęcia inwestycji.

Zgodnie z ww. Programem Inwestycji koszt budowy mostu wyniesie 96 989,9 tys. złotych. Zgodnie z zasadą podziału kosztów przyjętą w projekcie umowy strona niemiecka poniesie koszty budowy obiektu po swojej stronie. Budowa mostu po stronie polskiej będzie finansowana z budżetu państwa. Kwestia finansowa nie jest przeszkodą w budowie mostu ani po stronie polskiej ani po stronie niemieckiej.

W sierpniu 2016 roku niemiecki rząd federalny przyjął Federalny Plan Dróg Transportowych do roku 2030. W grudniu 2016 roku ustawy wprowadzające zapisy planu zostały uchwalone przez Bundestag. W pozycji 486 wpisana została inwestycja w ciągu drogi federalnej B246, w rejonie Eisenhüttenstadt, jako połączenie transgraniczne z Polską. Przedsięwzięcie to ujęte jest w kategorii „pozostałe zapotrzebowanie z prawem planistycznym” (WB*). Oznacza to, że nie planuje się budowy tego połączenia w najbliższym czasie, można natomiast prowadzić prace projektowe.

Prace nad lokalizacją połączenia prowadzono już w latach 2009-2013. W efekcie powstało studium korytarzowe, które wskazało jako miejsce budowy połączenia okolice miejscowości Urad i Aurith, na przedłużeniu obecnej drogi wojewódzkiej nr 134 po stronie polskiej i drogi krajowej L371 po stronie niemieckiej. Korytarz powinien zostać potwierdzony przez Federalne Ministerstwo Transportu i Infrastruktury Cyfrowej, po czym będzie można prowadzić dalsze prace planistyczne i projektowe.



Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Marek Chodkiewicz
Podsekretarz Stanu