

**Pan**

**Andrzej Adamczyk**

**Minister Infrastruktury i Budownictwa**

**ul. Chałubińskiego 4/6**

**00-928 Warszawa**

**Apelujemy o ponowną analizę i podjęcie decyzji o zmianie w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 uwzględniającej pilną realizację modernizacji (remontu) drogi krajowej „A18 Olszyna-Golnice” leżącej na terenie Województwa Lubuskiego i Województwa Dolnośląskiego. W naszej ocenie konieczne jest niezwłoczne podjęcie decyzji dotyczącej innego niż ustalony na początku września br. sposobu finansowania inwestycji dotyczącej drogi A18 - utworzenie drogowej spółki specjalnego przeznaczenia i uzyskanie środków finansowych na budowę z rynku kapitałowego.**

**W naszej ocenie jest to niepokojąca informacja, która w rzeczywistości oznacza odstąpienie od planów modernizacji drugiego pasa autostrady A18 w najbliższych latach.** Przebudowa, według wcześniejszych szacunków, kosztowałaby ok. 1 mld 300 mln zł i to decyzja o przyznaniu konkretnych środków na realizację inwestycji byłaby przejawem rzeczywistego uwzględnienia konieczności realizacji inwestycji w autostradę A18, odkładanej od wielu lat na później, na bliżej nieokreślony czas. Dziś można odnieść wrażenie, że inwestycja ta jest traktowana jako nieistotna z punktu widzenia resortów odpowiedzialnych za infrastrukturę drogową w kraju.

**Tymczasem droga krajowa A18 Olszyna-Golnice jest istotnym elementem komunikacyjnym III-go transeuropejskiego korytarza transportowego T-ENT biegnącego od Drezna poprzez Olszynę, Wrocław, Katowice, Łwów do Kijowa. Jako krajowy element trasy europejskiej E36 stanowi najkrótsze i najszybsze połączenie transportowe południowej części Województwa Lubuskiego z Dreznem, Berlinem i północną częścią Niemiec oraz ze stolicą Dolnego Śląska. A18 jest również ważnym elementem wymienianym w studium integracji polskiej części pogranicza Polski i Niemiec.**

Należy zauważyć, iż historia budowy A18 sięga lat trzydziestych ubiegłego wieku - fragment autostrady Reichsautobahn 9 ówczynie najważniejszego projektu drogowego łączącego Berlin z przedwojennym Wrocławiem został ukończony w latach 1936-38 i wówczas powstały również wszystkie węzły, mosty, wiadukty, kładki i przepusty.

Budowę północnej jezdni, prowadzącej w kierunku Berlina, ukończono w 2006 r. Wówczas zakładano, że od razu, w latach 2007-2009, zmodernizowana zostanie także południowa jezdnia, która miała być rozebrana i wybudowana od nowa na odcinku od Olszyny (granica polsko-niemiecka) do Golnic koło Krzyżowej. Jednakże z powodu braku wystarczających funduszy odwołano przetarg na realizację tego zadania. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad miała zrealizować inwestycję na A18 przed Euro 2012, ale niestety tak się nie stało. 29 lipca 2010 r. dla tej inwestycji uzyskano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, a 6 grudnia 2011 r. decyzję zezwalającą na realizację przedsięwzięcia (ZRID).

W 2011 roku Oddział GDDKiA w Zielonej Górze, który ma realizować zadanie, informował,

że przebudowa jezdni południowej znalazła się w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 w załączniku 1a, w którym ujęto zadania możliwe do rozpoczęcia do 2013 roku, tj. na liście zadań, których realizacja może zostać rozpoczęta pod warunkiem uzyskania finansowania. Tymczasem już 23 lutego 2011 r. unieważniono przetarg na przebudowę jezdni południowej A18, bo zabrakło pieniędzy, natomiast w wyniku aktualizacji Indywidualnej listy projektów POIiŚ w październiku 2012 roku, zadanie to zostało przesunięte z listy podstawowej na listę rezerwową. W kolejnych zapowiedziach ministerstwa infrastruktury i rozwoju remont A18 miał być przewidziany w ramach inwestycji transportowych w zakresie programu „Infrastruktura i środowisko 2014–2020”. Jako absolutny priorytet wymieniano dokończenie podstawowej sieci dróg ekspresowych, co miało nastąpić do końca 2020 roku. Według kolejnych informacji ministerstwa inwestycja pn.: „Budowa autostrady A18 Olszyna-Golnice” - przebudowa jezdni południowej i dalsza modernizacja jezdni północnej - została umieszczona na liście priorytetów w projekcie dokumentu implementacyjnego do „Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”, co stanowiło podstawę do dofinansowania przedsięwzięcia z alternatywnych funduszy europejskich.

**Najnowszy projekt „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023” (z perspektywą do 2025 r.) z 24.08.2015 r. wymienia wprawdzie przebudowę A18 jako jeden z elementów istotnych do stworzenie pełnej sieci autostrad w kraju, ale wskazany – w załączniku nr 2 – jako planowany do realizacji przy wykorzystaniu innego niż tradycyjny sposób finansowania - czyli poprzez spółki celowe, które zostałyby powołane na podstawie ustawy z 12 stycznia 2007 r. o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia. Zakłada się 100% udziału Skarbu Państwa w tych spółkach, które odpowiedzialne byłyby za przygotowanie, sfinansowanie, realizację i utrzymanie powierzonych im odcinków autostrad. Środki finansowe mają być natomiast pozyskane przez spółki z rynku kapitałowego. W pierwszej kolejności rozważane jest utworzenie drogowej spółki specjalnego przeznaczenia dla realizacji zadania pn. Budowa autostrady A1 na odcinku Tuszyn – Częstochowa. Przebudowa A18 znajduje się znów na ostatnim miejscu.**

Dotychczas powstało w całości zaledwie 7 km z zaplanowanych 78 km drogi A18 oraz cała jezdnia północna. Przebudowa 71-kilometrowego odcinka jezdni południowej do norm współczesnej autostrady wciąż czeka na realizację. Dopiero po jej ukończeniu, droga zostanie oznaczona na mapie jako autostrada i dlatego też obecnie funkcjonuje nadal jako droga krajowa nr 18. GDDKiA wciąż zakłada, że przebuduje drogę, by dostosować ją do standardów autostrady, jednak plan inwestycji w rzeczywistości nie przewiduje realizacji prac przed 2020 rokiem.

Mamy również świadomość konsekwentnych komplementarnych działań samorządu Województwa Lubuskiego zwiększającego alokację regionalnych funduszy na infrastrukturę drogową lubuskiego okalającą odcinek drogi krajowej nr 18. Dlatego Zarząd Województwa Lubuskiego podjął decyzję o rozbudowaniu dróg wojewódzkich w częściach łączących się z A18: nr 296 relacji Iłowa-Ruszków, nr 295 relacji Nowogród Bobrzański - Żagań oraz nr 297 w Lesznie Górnym. W Kontrakcie Terytorialnym Regionalnego Programu Operacyjnego Lubuskie 2020 zapisano również realizację kolejnych działań wokół przedmiotowej drogi.

**Pilny remont tej drogi jest kwestią niezwyklej rangi dla obydwu województw – lubuskiego i dolnośląskiego, ma niebywałe znaczenie dla ich rozwoju gospodarczego, gdyż zaliczana jest do głównych szlaków w Polsce o znaczeniu przemysłowym i turystycznym. Realizacja inwestycji związana jest z koniecznością dopasowania infrastruktury komunikacyjnej do społeczno-gospodarczych i przestrzennych potrzeb rozwoju, planowanymi przez krajowe i zagraniczne podmioty gospodarcze inwestycjami, tworzeniem możliwości rozwoju gospodarczego przygranicznych części obu regionów. Jest to również szansa do zniwelowania dysproporcji rozwojowych między sąsiadującymi regionami. Wymienione przesłanki bezpośrednio odnoszą się i wpisują do założeń „Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie” oraz „Strategii Rozwoju Kraju 2020. Aktywne Społeczeństwo, Konkurencyjna Gospodarka, Sprawne Państwo”. Jej funkcjonalność jest także ważnym elementem**

wymienianym w studium integracji polskiej części pogranicza polsko-niemieckiego.

**Jednym z głównych priorytetów jest wspieranie działań gospodarczych i dążenie do zapewnienia dobrych, popartych efektywną współpracą, warunków prowadzenia działalności gospodarczej. Nasze działania koncentrujemy na wspólnych poszukiwaniach rozwiązań tworzących dogodny klimat dla rozwoju podmiotów gospodarczych funkcjonujących w regionie.** Pragniemy zwrócić uwagę na aspekt bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ciągłe pogarszający się stan techniczny nawierzchni, w szczególności prawie już 80-letniej betonowej nitki południowej A18, naruszony licznymi spękaniem, nierównościami, dziurami i koleinami powoduje, że jazda z dopuszczalną przepisami prędkością jest niebezpieczna dla kierowców. Bezpieczeństwo jazdy znacząco pogarsza się podczas opadów atmosferycznych.

**Dlatego uważamy, że przebudowa infrastruktury przedmiotowej drogi znacząco wpłynie na poprawę płynności, a tym samym bezpieczeństwa ruchu oraz efektywności komunikacji i transportu. Przyniesie też korzystne efekty środowiskowe m.in. poprzez udrożnienie korytarzy migracyjnych zwierząt.**

**Apelujemy zatem o podjęcie decyzji o zmianie w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 uwzględniającej zmianę sposobu finansowania i pilną realizację modernizacji (remontu) drogi krajowej „A18 Olszyna-Golnice”, co oznacza także podjęcie wszelkich stosownych i efektywnych działań oraz wysiłków, aby doprowadzenie do realizacji tej zapomnianej inwestycji doszło do skutku w możliwie najbliższym czasie.**

Burmistrz Miasta Żary

Danuta Madej

Burmistrz Iłowej

Paweł Lichtański

Wójt Gminy Żary

Leszek Mrozek

Wójt Gminy Przewóz

Ryszard Klisowski

Burmistrz Lub ska

Lech Jurkowski

Starosta Żagański

Henryk Janowicz

Burmistrz Miasta Żagań

Daniel Marchewka

Burmistrz Jasienia

Andrzej Kamyszek

Wójt Gminy Trzebiel

Marek Iwlew

Wójt Gminy Tuplice

Katarzyna Kromp

Wójt Gminy Brody

Ryszard Kowalczuk

Burmistrz Miasta Łęknica

Piotr Kuliniak

Burmistrz Miasta Gozdnic a

Krzysztof Jarosz

Wójt Gminy Żagań

Tomasz Niestuchowski

Wójt Gminy Lipinki Łużyckie

Michał Morzak

Wójt Gminy Wymiarki

Wojciech Olszewski

Starosta Żarski

Janusz Dudojć

**Do wiadomości:**

Jerzy Szmit  
Podsekretarz stanu  
odpowiedzialny za autostrady,  
drogi i transport drogowy  
Ministerstwo Infrastruktury  
i Budownictwa  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

Jacek Bojarowicz  
p.o. Generalnego Dyrektora  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Generalna Dyrekcja Dróg  
Krajowych i Autostrad  
ul. Wronia 53  
00 - 874 Warszawa

Przemysław Hamera  
Dyrektor Oddziału GDDKiA  
w Zielonej Górze  
ul. Boh. Westerplatte 31  
65-950 Zielona Góra

Robert Radoń  
Dyrektor Oddziału GDDKiA we  
Wrocławiu  
ul. Lotnicza 24  
54-155 Wrocław

Władysław Dajczak  
Wojewoda Lubuski  
Lubuski Urząd Wojewódzki  
ul. Jagiellończyka 8  
66-400 Gorzów Wlkp.

Jerzy Materna  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Ciesielska 10/1  
65-059 Zielona Góra

Elżbieta Polak  
Marszałek Województwa  
Lubuskiego  
Urząd Marszałkowski  
Województwa Lubuskiego  
ul. Podgórna 7  
65-057 Zielona Góra

Mirosław Marcinkiewicz  
Przewodniczący Sejmiku  
Województwa Lubuskiego  
Biuro Sejmiku  
Urząd Marszałkowski  
Województwa Lubuskiego  
ul. Podgórna 7  
65-057 Zielona Góra

dr hab. Waldemar Sługocki  
Senator RP  
Biuro Senatorskie  
ul. Bohaterów Westerplatte 9  
65-034 Zielona Góra

Władysław Komarnicki  
Senator RP  
Biuro Senatorskie  
ul. Sikorskiego 111/315  
66-400 Gorzów Wielkopolski

Robert Dowhan  
Senator RP  
Biuro Senatorskie  
ul. H. Sienkiewicza 36  
65-431 Zielona Góra

Stefan Niesiołowski  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Piotrkowska 61  
90-413 Łódź

Bożenna Bukiewicz  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Kościelna 2  
65-064 Zielona Góra

Krystyna Sibińska  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Warszawska 6/107  
66-400 Gorzów Wlkp.

Tomasz Kucharski  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie

ul. Warszawska 6/307  
66-400 Gorzów Wlkp.

Katarzyna Osos  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Kożuchowska 15a /217  
65-364 Zielona Góra

Artur Zasada  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Plac Słowiański 13  
65-069 Zielona Góra

prof. Jacek Kurzępa  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Bohaterów Westerplatte  
23  
65-087 Zielona Góra

Jarosław Porwich  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Borowskiego 31  
66-44 Gorzów Wlkp.

Elżbieta Rafalska  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Hawelańska 5  
66-400 Gorzów Wlkp.

Marek Ast  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
Plac Pocztowy 3/2  
65-305 Zielona Góra

Paweł Pudłowski  
Poseł na Sejm RP  
Biuro Poselskie  
ul. Chopina 19A  
65-031 Zielona Góra