



Lubuskie

Marszałek Województwa Lubuskiego
Elżbieta Anna Polak

DG.I.8064.13.2018

Zielona Góra, 30 maja 2018 r.

Pan
Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów
Warszawa

Nawiązując do wcześniejszej korespondencji prowadzonej z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, uprzejmie informuję o potencjalnym zagrożeniu realizacji, mającej znaczący wpływ na rozwój polskiej gospodarki, umowy zawartej pomiędzy Rzeczpospolitą Polską a Republiką Federalną Niemiec, która reguluje zasady budowy i utrzymania granicznych obiektów mostowych. Strona niemiecka zaplanowała zastąpienie dwóch mostów kolejowych na Odrze, zlokalizowanych w ciągu linii nr 203 na odcinku Kostrzyn – Kústrin/ Kietz, całkowicie nową konstrukcją.

Pierwotnie przewidywano, że inwestycja o wartości 47 mln euro rozpocznie się w 2018 roku i potrwa do roku 2020. Inwestycja ta została określona jako największe przedsięwzięcie inżynieryjne w Brandenburgii. Do budowy nowego mostu wybrano już projekt konstrukcji łukowej, która rozpostarta będzie na trzech filarach. Dzięki temu nurt rzeki nie będzie zakłócony, co jest ważne m.in. ze względów przeciwpowodziowych. Most został tak zaprojektowany, aby możliwe było poprowadzenie po nim dwóch torów oraz późniejsza elektryfikacja linii kolejowej. Budowa nowej przeprawy jest już koniecznością, gdyż ze względu na zły stan starych konstrukcji, pociągi kursujące między Kostrzynem a Berlinem zmuszone są ograniczać na nim prędkość do 30 km/godz.

W trakcie planowania budowy nowego mostu kolejowego na Odrze, strona niemiecka napotkała na kluczowy problem, którego rozwiązanie leży w gestii Rządu RP. Problem jest związany z koniecznością uwzględnienia w pracach projektowych parametrów technicznych wynikających z planowanego rozwoju żeglugi po Odrzańskiej Drodze Wodnej. Do chwili obecnej MG MiZŚ nie określiło bowiem wymaganej wartości skrajni pionowej pod obiektem mostowym tj. wysokości toru żeglownego oraz wysokiej wody żeglownej (WWŻ).

Problem ten dotyczy również zaawansowanego już projektu budowy mostu drogowego w Milsku i wystąpi podczas przebudowy kolejnego mostu kolejowego na Odrze w Pomorsku, w ciągu linii nr 358. Obowiązujący parametr WWŻ utracił ważność w grudniu ub. roku, a wartości nowego wciąż nie ustalono.

Rezultatem takiego stanu rzeczy jest wstrzymanie realizacji projektu budowy mostu drogowego w Milsku, największej inwestycji drogowo – mostowej w historii Województwa Lubuskiego o wartości ponad 70 mln złotych. W obecnym stanie prawnym, wyłoniony w postępowaniu przetargowym wykonawca inwestycji nie może przystąpić do jej realizacji, a dalsze utrzymywanie się stanu rzeczy naraża Województwo Lubuskie na milionowe straty z tytułu roszczeń wykonawcy oraz kar umownych. Cała inwestycja zaś, z uwagi na terminy wynikające z faktu współfinansowania jej z budżetu programu operacyjnego „Lubuskie 2020”, jest narażona na fiasko.

Brak priorytetowego podejścia do działań w tej sprawie ze strony MG MiŻŚ opóźnia realizację kluczowych inwestycji w zakresie transportu, a w kontekście terminów realizacji projektów unijnych, naraża państwo polskie na nieodwracalne szkody.

Uprzejmie proszę o osobiste zaangażowanie Pana Premiera w tę sprawę, gdyż ostateczne, pilne wskazanie parametru dla skrajni pionowej oraz poziomu WWŻ jest warunkiem sine qua non realizacji kluczowych dla regionu i kraju inwestycji.

W załączeniu:

Korespondencja prowadzona z Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministerstwem Infrastruktury.