



MINISTER INFRASTRUKTURY

TA1tr-0701-3714/10

Warszawa, dnia 20 grudnia 2010 r.

SECRETARIAT
Biuro Prac Senackich
wpłynęło dn. 22.12.10
nr 10409 podpis.....

Pan Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

W nawiązaniu do oświadczenia senatora Władysława Ortyła przekazanego przy piśmie znak: BPS/DSK-043-3126/10 z dnia 24 listopada b.r., w sprawie budowy drogi przedstawiam następujące wyjaśnienia dotyczące postawionych pytań.

Docelowo, droga ekspresowa S19 o długości ok. 570 km, połączy Białoruś (przeście graniczne w Kuźnicy Białostockiej), Białystok, Lublin i Rzeszów ze Słowacją (przeście graniczne w Barwinku).

Zadanie budowy drogi ekspresowej S-19 ujęte zostało w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012, przyjętym uchwałą Nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. Przewidzianą w Programie do realizacji inwestycję podzielono na sześć odcinków:

1. Białystok – Międzyrzec Podlaski o długości 172,2 km;
2. Międzyrzec Podlaski – Lubartów o długości 70,6 km;
3. Lubartów – Kraśnik z obwodnicą Lublina o długości 79,3 km;
4. Kraśnik – Stobierna o długości 95,8 km;
5. Stobierna – Rzeszów o długości 6,9 km;
6. Rzeszów – Barwinek o długości 105,3 km.

Program nie obejmuje odcinka Kuźnica Białostocka – Białystok. W dniu 20 października 2009 r. Rada Ministrów podjęła decyzję o zmianie ww. rozporządzenia m.in. w zakresie przebiegu drogi ekspresowej S19 w woj. podlaskim (Dz. U. Nr 187 poz.1446 z 2009 r.). Przedmiotowa zmiana wyprowadziła drogę S-19 poza granice Puszczy Knyszyńskiej, ustalając jej nowy przebieg na tym odcinku po śladzie; Kuźnica - Sokółka - Korycin - Knyszyn - Dobrzyniewo Duże - Choroszcz (północno-zachodnia obwodnica Białegostoku).

Aktualnie funkcjonuje zbudowana w standardzie jednojezdniowej drogi ekspresowej (tylko w rejonie węzłów dwujezdniowa), oddana do użytku 18 kwietnia 2008 r. obwodnica Międzyrzecza Podlaskiego o długości 6,6 km.

Realizowane są prace związane z budową nw. odcinków drogi ekspresowej S-19:

- 4 sierpnia 2009 r. lubelski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad podpisał z firmą Strabag umowę na budowę jednojezdniowej obwodnicy Kocka i Woli Skromowskiej w ciągu drogi S19. Trasa ma długość 7,87 km. W ramach realizacji odcinka zaplanowano budowę dwóch mostów: nad Tyśmienicą o długości 123,75 m oraz nad Wieprzem o długości 220 m. Oczekiwany termin oddania odcinka do ruchu jest kwiecień 2012 r.
- 8 lutego 2010 r. w rzeszowskim oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad została podpisana umowa na budowę odcinka drogi ekspresowej S-19 od Stobiernej do węzła

Rzeszów Wschód. Odcinek ten będzie częścią tzw. północnej autostradowej obwodnicy Rzeszowa. Odcinek od istniejącej drogi krajowej Nr 19 w Stobiernej do węzła Jasionka o długości 3,8 km budowany jest jako jednojezdniowa droga ekspresowa z 3 pasami ruchu, natomiast odcinek od węzła Jasionka do węzła Rzeszów Wschód o długości 3,1 km budowany jest w standardzie dwujezdniowym. Wykonawcą będzie polsko-portugalskie konsorcjum firm, z Liderem MSF Engenharia S.A. z siedzibą w Lizbonie. Realizacja potrwa 18 miesięcy.

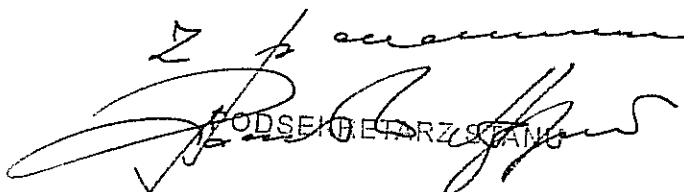
- 22 kwietnia 2010 r. podpisano umowę na budowę odcinka drogi ekspresowej S-19 od węzła Rzeszów Zachód do węzła Świlcza. Wykonawcą tej inwestycji jest polsko-indyjskie konsorcjum firm Radko Sp. z o.o., Autostrada Wschodnia Sp. z o.o. oraz PUNJ LLOYD LTD z Indii. Realizacja potrwa 18 miesięcy.

Pozostałe odcinki są w trakcie prac przygotowawczych. Ich realizacja możliwa będzie w nowej perspektywie finansowej pod warunkiem uzyskania wszystkich wymaganych decyzji administracyjnych i zapewnienia ich finansowania.

Droga S-19 stanowi fragment międzynarodowego szlaku drogowego „Via Carpatia” łączącego Litwę, Polskę, Słowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię i Grecję. W dniu 22 października 2010 r. w Łańcucie podpisana została rozszerzona deklaracja z udziałem siedmiu ministrów właściwych ds. transportu ww. państw. Zamierzeniem projektu jest utworzenie w przyszłości szlaku prowadzącego wzdłuż granicy wschodniej Unii Europejskiej, łączącego obszary Basenów Morza Bałtyckiego, Morza Czarnego ze szlakiem TRACECA (Korytarz Transportowy Europa – Kaukaz – Azja).

Podkreślić należy, iż w związku z trwającą obecnie rewizją Wytocznych UE w sprawie TEN-T, ww. siedem państw członkowskich reprezentuje zbieżne stanowisko co do konieczności włączenia do sieci przedmiotowego szlaku drogowego na całej długości. Strona polska uwzględniła drogę S-19 na liście propozycji modyfikacji sieci TEN-T. Wniosek o rozszerzenie sieci TEN-T o drogę ekspresową S-19 na odcinku granica polsko - białoruska - Kuźnica Białostocka - Sokółka - Korycin - Knyszyn - Dobrzyniewo Duże - Choroszcz - Siemiatycze - Lublin - Nisko - Rzeszów - Barwinek - granica polsko - słowacka został oficjalnie przekazany Komisji Europejskiej w dniu 23 kwietnia 2010 r.

Mając na uwadze potrzebę przebudowy infrastruktury drogowej Minister Infrastruktury rozważa możliwość budowy drogi ekspresowej S-19 przez drogową spółkę specjalnego przeznaczenia, powołaną do tego celu w oparciu o przepisy ustawy z dnia 12 stycznia 2007 r. *o drogowych spółkach specjalnego przeznaczenia*.



Radosław Stępień

Załącznik:

- kopia wniosku dot. drogi S-19

Do wiadomości:

- Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM
- Biuro Ministra MI

Expressway S 19, section
Polish-Belarusian border – Kuźnica
Białostocka – Sokółka – Korycin – Knyszyn –
Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze
– Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek
– Polish-Slovakian border

1. Project name:

Expressway S19, section: Polish-Belarusian border – Kuźnica Białostocka – Sokółka – Korycin – Knyszyn – Dobrzyniewo Duże – Choroszcz – Siemiatycze – Lublin – Nisko – Rzeszów – Barwinek – Polish-Slovakian border.

2. Location

The Project is located alongside the Polish Eastern borders in the following Voivodships¹¹: Podlaskie, Mazowieckie, Lubelskie and Podkarpackie i.e. alongside the external borderline of the EU. The project links roads of the existing TEN-T network i.e.: S-8 and S-9 respectively in the North and the South of Poland, also constituting the main connection between major regional centres located along the Polish Eastern border i.e. the cities of: Białystok, Lublin and Rzeszów¹². At the same time, the project constitutes a part of the transport route called "Via Carpatia" – its establishment was initiated by Governments of Poland, Lithuania, Slovakia and Hungary.

The area of Poland, alongside the Eastern EU borderlines is characterised by the lowest level of socio-economic development relative to the Community average, and the road S-19 constitutes a key component facilitating economic growth of the region. Improvement of transport access to the region will significantly speed up economic investments thereby intensifying economic growth of the area. It is necessary to remember that without transport access there will be no conditions to facilitate sustainable development of the European economy. In the Project area the following special economic zones are located: Suwalska Special economic zone (area of 110 ha, located, *inter alia*, in Suwałki, Elk and Białystok as well as other locations within the Podlaskie and Warmińsko-Mazurskie Voivodships), SEZ EURO-PARK MIELEC (area of 926 ha, located within the areas of Podkarpackie and Lubelskie Voivodships including, among other locations, Mielec, Rzeszów, Dębica and Lublin), Tarnobrzaska SEZ EURO-PARK WISŁOSAN (area of 1336 ha, located within the area of Podkarpackie, Lubelskie, Świętokrzyskie and Mazowieckie Voivodships).

3. Length

The length of S19 expressway as submitted for the TEN-T network modification project is 487 km.

4. Current status

Existing road No. 19 has a status of national road. It is a road having single carriageway with carrying capacity of 10 tones/axle. Only the towns of Międzyrzec Podlaski and Lubartów have by-passes of the expressway parameters with capacity of 11, 5 tones/axle. The project is expected to be implemented in stages until 2015. Construction works will involve transformation of an existing single carriageway road into the above-mentioned parameters as well as changes in the routing whenever the road is connected with environmentally valuable locations. Traffic density for the section is presented in the table below.

¹¹ Appendix No. 1 hereto.

¹² Population in thous.: Białystok – 294.1 thous., Lublin – 350.4 thous., Rzeszów – 170.6 thous. Data from: *Population. Size and structure by territorial division. As of December 31, 2008.*, Central Statistical Office, Demographic Surveys Division, Warsaw 2009.

Table No. 12 – Average daily motor-car traffic on the national road network in 2005, for individual sections of S-19 expressway

No.	Section	Distance in km	Traffic density in thous. vehicles /day
1.	Kuźnica Białostocka – Sokółka	17	4,4 – 12,2
2.	Sokółka – Choroszcz		not existing section
2.	Choroszcz – Bielsk Podlaski	47	4,5 – 10,2
3.	Bielsk Podlaski – Międzyrzec Podlaski	111	1,9 – 12,9
4.	Międzyrzec Podlaski – Lublin	98	4,0 – 16,1
5.	Lublin – Kraśnik	46	7,0 – 11,9
6.	Kraśnik – Nisko	62	4,0 – 8,7
7.	Nisko – Rzeszów	60	5,1 – 12,7
8.	Rzeszów – Barwinek	80	3,6 – 12,9

Source: Road and Bridge Design, Engineering and Consulting „Transprojekt – Warsaw” Co. Ltd., commissioned by the General Directorate for National Roads and Motorways (GDDKiA)

Motor-car traffic projection for the said section is presented in the table below.

Table No. 13 – Forecast of the average daily traffic (ADT) on national road network in 2025, on individual sections of S-19 expressway

No.	Section	Distance in km	ADT in thous. 2025
1.	Kuźnica Białostocka – Sokółka	17	7,4
2.	Sokółka - Choroszcz	no data	9,9
2.	Choroszcz – Bielsk Podlaski	47	11,5
3.	Bielsk Podlaski – Międzyrzec Podlaski	111	14,7
4.	Międzyrzec Podlaski – Lublin	98	20,1
5.	Lublin – Kraśnik	46	26,8
6.	Kraśnik – Nisko	62	21,1
7.	Nisko – Rzeszów	60	21,7
8.	Rzeszów – Barwinek	80	14,1

Source: „Studium DSR” (ADT Study) developed by the Warsaw Technical University, Warsaw 200

5. Reference to the national plan

The project is strategic in nature from the socio-economic development perspective and is consistent with:

- The National Road Construction Programme for the period 2008–2012 as adopted by the Resolution of the Council of Ministers No. 163/2007 of September 25, 2007. The Programme covers implementation of tasks in the area of development and modernisation of road infrastructure, as included in the EU financial perspectives of 2004–2006 and 2007–2013, as well as projects implemented with participation of the EU funding.
- Operational Programme Infrastructure and Environment for the period 2007–2013;
- Regulation of the Council of Ministers amending the Regulation on the network of motorways and expressways, adopted at the Council of Ministers meeting of October 20, 2009.

6. Benefits and opportunities resulting from, *inter alia*, compliance with TEN-T criteria¹³

The project implementation will ensure:

- Establishment of a connection, of international importance, between Baltic States/countries (Lithuania, Latvia, Estonia and Finland) with Adriatic and Aegean Sea; linking motorways A-2 and A-4; the project will strengthen both regional and supra-regional network connections; the arrangement will efficiently provide direct links between regions and areas of Belarus, and indirectly, with Russia (Kaliningrad District), Ukraine and Lithuania;
- Development and revitalisation of entrepreneurship in the Eastern areas of the EU. These areas are characterised by the lowest level of socio-economic development within the EU. Furthermore, the project will constitute an important support for operation of the special economic zones located, *inter alia*, in Lublin, Rzeszów and Stalowa Wola;
- Revitalisation of development of transport - forwarding - logistics service network (terminals, special economic zones, railway hubs, stations, transshipment infrastructure). The project will also contribute to development of inter-modal transport by linking road and rail infrastructures;
- Achievement of regional cohesion and connection of regions located alongside the Eastern border of the EU with the capital of Poland as well as other regions and capitals within the EU and those of neighbouring states located to the East of Poland (Belarus and Russia). This will, therefore, constitute implementation of the Cohesion Policy and the EU Eastern Partnership;
- Important change of transit traffic flows by construction of by-passes of urban areas, thereby improving road safety and capacity of existing road network.

The project will be implemented within the existing routing of the national road No. 19. There are, at present, no technical solutions to reduce the route's negative impact upon locations of environmental value (protected landscape areas, "Nature 2000" areas, animal migration corridors, Narwiański Park Narodowy-tylko wersja anglojęzyczna [the Narew national park]). Therefore, implementation of the modern expressway with appropriate technical solutions used (culverts ensuring passage of animals, noise screens and alike) will constitute a modern investment interfering, to the least possible extent, into the natural environment.

7. Costs

Project implementation, in certain regions, could encounter lively social debate linked to expected takeover of land for the project.

Additional information:

Area in which the expressway S-19 is routed includes 5 regions included into the group of the EU poorest regions with GDP per capita, measured by the purchasing power parity, does not exceed, today, the level of 40% of the EU average. These Voivodships constitute a concise area accounting for 32% of the total area of Poland and has population of ca. 22% of the total population of the country, while generating nearly 16% of GDP¹⁴. The main problem of this macro-region is a very low level of economic, social and territorial cohesion. Thus, investments contributing to improvement of territorial access to the area guarantee further development of the region.

¹³ Appendix No. 2 hereto.

¹⁴ Socio-economic development strategy for Eastern Poland until 2020, Ministry of Regional Development, document adopted by the Council of Ministers on December 30, 2008.