

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU DROGOWEGO,
DROGOWNICTWA I BEZPIECZEŃSTWA
RUCHU DROGOWEGO
(NR 17)
z dnia 18 listopada 2025 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia Komisji Infrastruktury – podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego (nr 17)

18 listopada 2025 r.

Podkomisja stała do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Krzysztofa Truskolaskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja ministra infrastruktury na temat inwestycji drogowych w województwie podlaskim.

W posiedzeniu udział wzięli: **Stefan Krajewski** minister rolnictwa i rozwoju wsi, **Magdalena Fitak** zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Maciej Żywno** wicemarszałek Senatu, **Piotr Kurkowski** pełniący obowiązki zastępcy generalnego dyrektora dróg krajowych i autostrad wraz ze współpracownikami, **Piotr Wawulski** burmistrz Bielska Podlaskiego, **Adam Tomanek** burmistrz Zabłudowa, **Franciszek Kuczewski** burmistrz Czyżewa, **Henryk Czumt** zastępca burmistrza Siemiatycz, **Błażej Buńkowski** wicestarosta moniecki wraz ze współpracownikami, **Łukasz Zubik** wicestarosta siemiatycki, **Karol Pilecki** radny województwa podlaskiego oraz **Władysław Żero** prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Dudek** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu drogowego, drogownictwa i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Witam panie posłanki, panów posłów, witam zaproszonych gości, witam wicemarszałka Senatu, pana Macieja Żywno, oraz wszystkich członków podlaskiego zespołu parlamentarnego.

Szanowni państwo, zaczynamy z lekkim opóźnieniem, ale dzisiaj dzień szczególny. Dlatego przechodzimy od razu do rzeczy. Temat jest bardzo ważny. Chciałbym dzisiaj rozpocząć dyskusję o temacie infrastruktury drogowej w województwie podlaskim.

Od razu oddam głos przedstawicielom strony rządowej, abyście państwo opisali, jak wygląda sytuacja w tym momencie w województwie podlaskim i jakie mamy plany.

Witam również wszystkich samorządowców, którzy przybyli na nasze posiedzenie podkomisji.

Rozpoczynamy. Bardzo proszę o zabranie głosu panią Magdalenę Fitak, zastępcę dyrektora Departamentu Dróg Publicznych w Ministerstwie Infrastruktury.

Zastępca dyrektora Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury Magdalena Fitak:

Dzień dobry. Magdalena Fitak.

Ministerstwo Infrastruktury wspólnie z Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad prowadzi działania i wysiłki związane z rozwojem infrastruktury drogowej w całym kraju, w tym także na terenie Podlasia. W tym celu działania prowadzone są trzytorowo. Realizujemy nowe inwestycje, modernizujemy istniejącą sieć dróg oraz wspieramy inwestycje samorządowe.

W zakresie realizacji nowych inwestycji kluczowe są programy wieloletnie realizowane przez GDDKiA, czyli rządowy „Rządowy program budowy dróg krajowych do 2030 r.” oraz „Program budowy 100 obwodnic na lata 2020–2030”.

W ramach „Rządowego programu budowy dróg” przewidziana jest realizacja odcinków dróg ekspresowych S19 i S61, które znacząco skrócą czas podróży i poprawią bezpieczeństwo na trasach tranzytowych. Dodatkowo realizujemy poszczególne odcinki drogi S19, która jest częścią szlaków Via Carpatia na terenie Polski. Wszystkie odcinki, z wyjątkiem trzech w rejonie

Białegostoku, znajdują się na etapie realizacji, czyli po zawarciu umów z wykonawcami. Te trzy odcinki zlokalizowane na południe od Białegostoku w związku z problemami związanymi z kwestiami środowiskowymi – uchylenie decyzji środowiskowej – wymagały zrobienia tzw. kroku wstecz i ponownego przeprowadzenia części procesu przygotowawczego.

W ramach programu obwodnicowego przewidziana jest realizacja pięciu obwodnic na terenie województwa podlaskiego – Augustowa, Białobrzegów, Suchowoli, Sztabina i Zambrowa. Realizacja tych inwestycji znacząco poprawi bezpieczeństwo ruchu, szczególnie w poszczególnych miejscowościach. Ostatnio do ruchu zostały oddane obwodnice Sztabina o długości 4,2 km oraz obwodnica Suchowoli o długości 15,1 km. Obie te obwodnice oddane zostały na koniec października tego roku.

Wskazane działania i zakończone inwestycje w ocenie ministerstwa w sposób znaczny i widoczny wpłyną na poprawę sytuacji komunikacyjnej województwa podlaskiego.

Jeżeli chodzi o kwestie obwodnicy Augustowa, w sprawie obwodnicy Augustowa miał miejsce głośny spór o przebieg drogi na terenie cennym przyrodniczo. Doprowadziło to do konfliktu z Komisją Europejską i zablokowania środków. Kwestia przebiegu drogi w kierunku północnym, mając na uwadze doświadczenia z Doliną Rospudy, musiała być przygotowana od samego początku. Z uwagi na te historyczne spory zakładano, że w tym rejonie powinien powstać przebieg jednej drogi. Mimo powyższego w poprzednim programie znalazły się dwie drogi szybkiego ruchu powyżej Białegostoku, przy czym tylko jedna objęta była strategiczną oceną oddziaływania na środowisko.

Nie umknęło to Komisji Europejskiej. Z Komisją Europejską jesteśmy na bieżąco w kontakcie, w ostatnich tygodniach także rozmawialiśmy na temat związany z zagadnieniami dróg na północ od Białegostoku. Przewidujemy, że całą sytuację uda się z Komisją wyjaśnić, dojść do wspólnego stanowiska i rozwiązania, które umożliwi poprawę bezpieczeństwa i poprawę komunikacyjną w całym obszarze. Na dzień dzisiejszy zakładamy, że w najbliższym czasie powinniśmy wypracować z Komisją stanowisko i rozpocząć pracę nad realizacją zgodnie z ustaleniami z Komisją.

Mamy także krótką prezentację. Poprosiłabym pana dyrektora oddziału o przedstawienie.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani dyrektor.

Tak, poprosimy o bardziej szczegółową prezentację, bo nie ukrywam, że informacje z Ministerstwa Infrastruktury były bardzo ogólne. A my potrzebujemy szczegółów. Jesteśmy, szanowni państwo, tutaj po to, żebyśmy otrzymali konkretne informacje, jakie rozwiązania drogowe będą planowane między Białymstokiem, Augustowem a węzłem Raczki, jakie rozwiązania będą planowane między Białymstokiem a Grajewem i dalej do Ełku. My potrzebujemy jako podkomisja i podlaski zespół parlamentarny konkretnych informacji.

A więc, pani dyrektor, naprawdę proszę w tej drugiej części, w części pytań, o konkretne odpowiedzi na te pytania. Bo prezentacja, którą pani przedstawiła, jest bardzo, ale to bardzo... Nie ma w niej żadnych szczegółów. Jest bardzo ogólna, więc prosimy o przygotowanie takich informacji dla wysokiej podkomisji, bo na pewno członkowie podkomisji oraz obecni posłowie i samorządowcy takich informacji oczekują i potrzebują. Ja oczywiście jeszcze w trakcie pytań będę takie pytania szczegółowe zadawał.

Proszę bardzo, panie dyrektorze, dyrektor Oddziału GDDKiA w Białymstoku, pan Wojciech Borzuchowski.

Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Białymstoku Wojciech Borzuchowski:

Dzień dobry państwu.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, prezentacja, którą przygotowałem, obrazuje to, co w tej chwili oddział realizuje w zakresie dróg ekspresowych. I tutaj ten slajd, który wyświetlam po lewej stronie...

Nie wiem, czy mnie słyhać. Słyhać? Dobrze.

Ten slajd, który wyświetla się po lewej stronie, ten pierwszy rysunek, to jest kwestia trasy S61. Droga S61 potocznie zwana jest Via Baltica. Chcę państwa poinformować, że w bieżącym roku dokończyliśmy ostatni odcinek tej trasy, oddając do użytkowania drugą jezdnię obwodnicy Łomży o długości 12,9 km, co powoduje, że 14 odcinków realizowanych w latach 2010–2025 funkcjonuje już w całości. To jest, że tak powiem, wydarzenie o tyle istotne i znaczące, że cały ruch tranzytowy do państw nadbałtyckich – to znaczy znacząca część ruchu tranzytowego do państw

nadbałtyckich – została przejęta przez tę drogę. Praktycznie rzecz biorąc, trasa o długości 213 km, tak jak powiedziałem, od 2 października funkcjonuje.

To, co oddział realizuje i co dodatkowo zrealizowaliśmy w bieżącym roku – to ten środkowy rysunek tego slajdu, mówi on o drodze S19. Mamy 13 odcinków realizacyjnych. Z 13 odcinków realizacyjnych pierwsze dwa odcinki, tzw. obwodnica bielska, czyli Haćki – Bielsk Podlaski, Bielsk Podlaski – Boćki, o łącznej długości 21,1 km zostały oddane kierowcom 31 października bieżącego roku. Z tych 13 odcinków realizacyjnych jeszcze 5 innych odcinków jest w trakcie realizacji. Z tych 5 odcinków 4 są przewidziane do przekazania w roku 2026 – to jest część obwodnicy Białegostoku, czyli Krynice – Dobrzyniewo – Białystok Zachód, Płoski–Haćki, Boćki–Malewice i Malewice–Chlebczyn, czyli ta część południowa S19 aż do województwa mazowieckiego.

Dodam, że jeśli chodzi o S19 na terenie województwa, to 182,3 km. W trakcie budowy mamy 75,7 km. Trzy odcinki o długości 45,9 km na północ od Białegostoku są w trakcie procedowania decyzji ZRID.

Wspomniała pani dyrektor o problemie południowej obwodnicy Białegostoku. Decyzja tzw. reformatoryjna przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska została wydana na początku października. W tej chwili trwa okres publikacji tej decyzji. Mniej więcej w ostatnich dniach grudnia będziemy mieli informację, czy nie będzie odwołań do wojewódzkiego sądu administracyjnego. Jeśli nie będzie, to plan na realizację południowej obwodnicy Białegostoku jest taki, że planujemy ogłoszenie przetargów na trzy zadania realizacyjne, to znaczy: Białystok–Księżyno, Księżyno – Białystok Południe wraz z przełożeniem drogi nr 65 do Grabówki, jak również Białystok Południe – Płoski. Nastąpiłoby to, jak powiedziałem, do końca marca.

Trzeci z tych slajdów mówi o obwodnicach. Pani dyrektor wspomniała. Jest łącznie pięć obwodnic realizowanych w ramach „Programu budowy 100 obwodnic”. Również 31 października, jak mówiłem o S19 i obwodnicy Bielska, zostały oddane użytkownikom do ruchu po uzyskaniu decyzji o pozwoleniach na użytkowanie obwodnic obwodnice Suchowoli i Sztabina. Obwodnica Augustowa, obwodnica Zambrowa i Białobrzegów jest w trakcie realizacji.

Tutaj taki obrazek – można rzucić okiem, jak się zmieniło w okolicy Łomży. Tam jest w ramach obwodnicy Łomży piękna estakada długości 1205 m, największy obiekt mostowy w województwie podlaskim. A następny slajd pokazuje, jak wyglądają teraz ulice Łomży i miejscowości podłomżyńskich w sytuacji, gdy droga zwana Via Baltica, czyli S61, przejęła ruch i miasto zostało odciążone.

Jeśli chodzi o kwestie przygotowawcze i dalsze realizacje, to chcę powiedzieć, że w kwestii odcinka S16 od Krynicy do Knyszyna jesteśmy w tej chwili w ramach umowy z wykonawcą „Projektuj i buduj” na etapie procedowania decyzji ZRID-owskiej. To jest, tak jak powiedziałem, odcinek Krynica–Knyszyn. Ta mapa po lewej stronie tutaj pokazuje – ta niebieska strzałka ukośna – ten odcinek.

Jeśli chodzi o odcinek Knyszyn–Korycin, tu jest jakby planowane przełożenie nowego ciągu drogi nr 8. Jesteśmy na etapie opracowania projektu przed złożeniem wniosku o decyzję, o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Termin opracowania to są ostatnie dni grudnia tego roku. Chcę powiedzieć, że tutaj istotną sprawą jest to, że decyzja środowiskowa, która była już przedłużana w swojej ważności, obowiązuje do 3 lutego 2026. Niezwykle istotną sprawą jest to, czy taki wniosek o ZRID zostanie złożony. Żeby mógł być złożony, kwestia jest tego typu, że decyzja ZRID-owska pociąga za sobą wykupy gruntów, a to wymaga, że tak powiem, ich sfinansowania.

Dodatkowo na tym środkowym slajdzie pokazane jest to, że na drodze krajowej nr 16, nie S16, czyli Ogrodniki–Augustów, trwa proces przygotowawczy związany z kwestią podniesienia nośności drogi krajowej 16 do parametrów 115 kN na oś. Prawostronny slajd z tych trzech pokazuje, że te prace trwają i polegają nie tylko na przygotowaniu obwodnicy Zambrowa, gdzie jesteśmy przed wyborem wariantu i złożeniem wniosku o decyzję środowiskową, ale też rozpoczął się proces projektowania obwodnicy Kolna. Dodam tutaj, że obwodnica Kolna została włączona jako jedna z trzech obwodnic z poziomu dróg wojewódzkich. Fragment, o którym tutaj mówimy, stanowi uzupełnienie obwodnicy, która spowoduje, że cały, że tak powiem, półokrąg się zamknie i pozwoli przenieść ruch w Kolnie poza teren miasta. To jest tak ogólnie.

Natomiast chcę powiedzieć – bo na pewno będą zaraz pytania w tym zakresie – że my jako oddział GDDKiA przygotowaliśmy już program inwestycyjny na proces przygotowawczy drogi nr 8 w przekroju dwujezdniowym. Teraz jest taki etap jeszcze przed zatwierdzeniem tego programu.

I to w zasadzie tyle z mojej strony, jeśli chodzi o taką ogólną informację. Jeśli będziecie państwo mieli pytania, będziemy próbowali odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Czy ktoś ze strony rządowej chciałby jeszcze się wypowiedzieć na tym etapie, czy dopiero w drugiej części? W drugiej części, rozumiem.

Szanowni państwo, chciałbym jeszcze przywitać pana Mirosława Suchonia, przewodniczącego Komisji Infrastruktury w Sejmie Rzeczypospolitej Polskiej.

Na tym etapie chciałbym przywitać też wszystkich samorządowców, którzy przybyli do nas. Witam pana Piotra Wawulskiego, burmistrza miasta Bielsk Podlaski. Witam pana Adama Tomanka, burmistrza Zabłudowa. Witam pana Franciszka Kuczewskiego, burmistrza Czyżewa. Witam pana Łukasza Zubika, wicestarostę siemiatyckiego. Witam pana Błażeja Buńkowskiego, wicestarostę monieckiego. Witam pana Henryka Tomasza Czmuta, zastępcę burmistrza miasta Siemiatycze. Witam pana Karola Pileckiego, radnego województwa podlaskiego. Witam pana Tomasza Drejera, dyrektora zarządu dróg i zieleni w Suwałkach. Witam serdecznie pana Marcina Bielskiego, kierownika Wydziału Dróg Starostwa Powiatowego w Mońkach. Witam pana Władysława Żero, prezesa Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia.

Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Proszę bardzo, pan marszałek Żywno, później pan poseł Niedźwiedzki, pani posłanka Łepkowska-Gołaś i pan poseł Weber.

Wicemarszałek Senatu Maciej Żywno:

Dziękuję uprzejmie. Ja mam trzy szybkie pytania i jedną prośbę.

Po pierwsze – bo gdzieś mi może to uciekło – pytanie do pana dyrektora, czy jest planowane w najbliższym czasie na obszar wyjścia z Białegostoku na Korycin... Bo jest to fragment drogi mocno obfity w wypadki, szczególnie na trasie między Jurowcami a Przewalanką. Mówię też z okazji tego, że jako OSP 90% wyjazdów do wypadków mamy właśnie na tej drodze. Czy jest to element brany pod uwagę?

Drugie pytanie też pewnie odrobinę bardziej do ministerstwa – pytanie o obwodnicę Augustowa. Akurat podpisywałem ZRID jako wojewoda podlaski. A więc moje pytanie brzmi: Co się zmieniło w ustaleniach z Komisją Europejską co do potencjalnej zmiany nowej obwodnicy Augustowa? Obszary chronione są te same i w tym samym miejscu. To byłoby ciekawe. Jest też drugie pytanie, które w tym momencie bym postawił: Jak nowy przebieg obwodnicy Augustowa ma się do potencjalnych postępowań sądowych, które jeszcze trwają, dotyczących wywłaszczeń pod obwodnicę Augustowa, która w tej chwili funkcjonuje? Czy państwo to analizujecie?

Trzecia prośba – to właściwie do pana dyrektora – o informowanie i zapraszanie wszystkich parlamentarzystów na kolejne otwarcia. Byłoby to bardzo eleganckie ze strony ministerstwa i GDDKiA. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie marszałku.

Poseł Niedźwiedzki, proszę bardzo.

Poseł Jacek Niedźwiedzki (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie dyrektorze, do pana pytanie.

Na jakim etapie jest droga Białystok – węzeł Raczki? Już pan tu wcześniej wspominał o tym. Jaka to będzie droga? Proszę podać jakieś ramy czasowe na budowę tej drogi.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Pani posłanka Alicja Łepkowska-Gołaś.

Poseł Alicja Łepkowska-Gołaś (KO) – spoza składu podkomisji:

Dziękuję.

Panie przewodniczący, moje dwie sugestie i jedna prośba do dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Bardzo dziękuję za współpracę, za to, jak to wyglądało. Jeśli chodzi o obwodnicę Łomży, wielka ulga dla mieszkańców, poprawa komfortu funkcjonowania – nie tylko mieszkańców Łomży, ale też miejscowości okolicznych. Dziękuję też za to, że udało nam się w tak szybkim terminie przeprowadzić zmiany dotyczące zjazdów w miejscowościach okolicznych, co spowoduje, że ten ruch tranzytowy, flota nie będzie przyjeżdżała z powrotem

przez nasze miejscowości. I tu, panie dyrektorze, wielkie podziękowania za taką szybką reakcję i zmianę w ostatnim możliwym momencie. Mam na myśli również rondo w Jeziorku.

Moje pytanie dotyczy może mniej spektakularnej inwestycji, ale rzeczywiście ważnej dla mieszkańców gminy Rutki. To jest węzeł Mężenin, który został chyba kiedyś nieprzemyślenie skonstruowany w ciągu drogi, co odcięło od dojazdu do drogi mieszkańców miejscowości, jak również gminy Rutki, którzy muszą nadrabiać kilkanaście, kilkadziesiąt kilometrów, żeby się pojawić na drodze ekspresowej. Wiem, że już jakieś ustalenia trwały, wiem, że w tych rozmowach pojawiło się również Ministerstwo Infrastruktury. Oprócz tych sugestii, które zgłaszaliśmy... A więc chciałabym się dowiedzieć, czy już się udało wypracować jakieś postanowienia, czy te drogi dojazdowe będą spełniały swoje funkcje, czy może coś innego?

No i oczywiście powielam pytanie dotyczące obwodnicy Augustowa. Ostatnio widzieliśmy się z panią dyrektorem oraz z panem burmistrzem i ten temat był poruszany. Rzeczywiście to też pilna sprawa i wyjaśnienia dotyczące wyłączeń też nas interesują, bo pojawiają się u nas – myślę, że u wszystkich parlamentarzystów z województwa podlaskiego – osoby, których ten temat dotknął. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, pani posłanko.
Pan poseł Weber.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, państwo samorządowcy, przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, mam pytania natury zasadniczej do Ministerstwa Infrastruktury. Dotyczą one „Rządowego programu budowy dróg krajowych do 2030 r.”. Czy na przestrzeni ostatnich dwóch lat, powiedzmy od stycznia 2024 r., nastąpiły jakiejkolwiek zmiany w „Rządowym programie budowy dróg krajowych”? Czy Rada Ministrów – bo to kompetencje Rady Ministrów – podjęła jakąkolwiek uchwałę związaną z tym programem? Żeby prowadzić proces inwestycyjny, trzeba opierać się na „Rządowym programie budowy dróg krajowych”. Obie inwestycje – mówię tutaj o S8 Białystok–Suwałki, a także S16 Białystok–Ełk – w tym programie zostały zawarte. Pytanie, czy którakolwiek z nich formalnie została wykreślona? To jest pytanie nr 1.

Pytanie nr 2. Czy wyobrażacie sobie, czy my sobie wyobrażamy, szanowni państwo, jako ci, którzy interesują się infrastrukturą drogową i wiedzą, jak ona wygląda w Polsce, sytuację, w której Via Carpatia na pewnym odcinku nie będzie drogą ekspresową? Via Carpatia, która jest szlakiem międzynarodowym, chyba po tylu latach dyskusji nie trzeba podkreślać jej znaczenia. Jej znaczenie zostało sprawdzone w ostatnim czasie od momentu pełnoskalowego ataku Rosji na Ukrainę. To szlak, który komunikuje państwa bałtyckie.

Najdłuższy odcinek w Polsce zmierza w kierunku południowym. Via Carpatia w naszym kraju ma składać się z trzech dróg ekspresowych. S19 to jest ten zasadniczy szlak, zasadnicza długość – zbudowana S19 albo już będąca w fazie budowy. Wszystkie odcinki S19 właśnie są w formule drogi szybkiego ruchu. Nadrabiamy zaległości, które zostały spowodowane decyzją z roku 2014, aby jeden z tych odcinków zbudować w standardzie 2+1 na Podkarpaciu, między Rzeszowem, a dokładnie między Stobierną i Jasionką. Po oddaniu do użytkowania tego odcinka 2+1 w ciągu 13 miesięcy siedem wypadków ze skutkiem śmiertelnym.

Tak że trzeba być pomnym na to, co się działo wtedy na tej trasie. Podjęliśmy szybką decyzję, aby ten odcinek został poszerzony do pełnego standardu drogi ekspresowej – i to się dzieje, rozbudowa S19 na tym odcinku trwa. Mniej więcej rok i zostanie zakończona. Tak że S19 będzie miała formułę 2+2 na całym swoim odcinku.

S61, czyli Via Baltica, również zbudowana cała w formule 2+2. A to połączenie między S19 a S61, jak rozumiem, nie będzie drogą szybkiego ruchu, nie będzie drogą ekspresową. Rozumiem, że nie ma w tej chwili jeszcze porozumienia z Komisją Europejską, w jakiej formule ta droga ma zostać zbudowana. Mówię oczywiście o parametrach.

Swoją drogą jak to się stało, że Komisja Europejska wpisała w sieć TEN-T całą Via Carpatię, uznając to za szlak priorytetowy, a teraz podobno blokuje jej powstanie? Blokuje powstanie tej drogi w parametrze drogi ekspresowej. Czy wyobrażamy sobie taką sytuację? To pytanie do wszystkich, do Ministerstwa Infrastruktury również.

Czy rozmawiają państwo, jeżeli chodzi o ten układ drogowy, z Ministerstwem Obrony Narodowej? Nie muszę przekonywać, szczególnie państwa z Podlasia, w jakim położeniu znajduje się województwo podlaskie, jakie zagrożenia ze strony wschodniej mogą wystąpić. W mojej ocenie infrastruktura głównych szlaków komunikacyjnych powinna być budowana na zastosowanie *dual-use*. Zresztą nie jest to tajemnicą, że takie rozmowy z Ministerstwem Obrony Narodowej były prowadzone. Nawet jeden z ministrów spraw zagranicznych na Komisji Obrony Narodowej, kiedy mówiliśmy o systemie SAFE, o wykorzystaniu 44 mld euro, mówił, że jest możliwe, aby budować infrastrukturę drogową i kolejową, używając tego narzędzia.

Droga ekspresowa S16 na odcinku Białystok–Ełk, a także droga ekspresowa S8 na odcinku Białystok–Suwałki posiada zabezpieczenie finansowe. Pieniądze nie powinny odgrywać głównego znaczenia – coś, co z reguły było problemem, tutaj tym problemem nie jest. Natomiast potrzeba decyzyjności, aby formułę drogi ekspresowej zachować i kontynuować.

Pytanie do Ministerstwa Infrastruktury: Czy jesteście państwo w dialogu z Ministerstwem Obrony Narodowej, żeby wzmocnić szeroko pojęte bezpieczeństwo województwa podlaskiego i całej Polski? Nie tylko bezpieczeństwo w ruchu drogowym, nie tylko bezpieczeństwo transportowe i komunikacyjne, ale szeroko pojęte bezpieczeństwo. To też może być klucz do tego, aby tę trasę zbudować w formule drogi ekspresowej. Zresztą – już powiem w liczbie mnogiej – powstały ustawy, które ułatwiają procesy inwestycyjne, jeżeli chodzi o infrastrukturę *dual-use*. Te przepisy prawa też można w tym kontekście wykorzystać.

Pytanie kolejne jest do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Co się stało z umową na przygotowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla połączenia drogi ekspresowej S19 i S61? Czy ta umowa jest kontynuowana? Czy te prace przygotowawcze trwają? Czy po decyzji Ministerstwa Infrastruktury, która została zakomunikowana na początku tego roku, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad tego zadania nie prowadzi? Ta umowa została rozwiązana albo została wstrzymana. Co się dzieje – pytanie do dyrektora oddziału – z umową, jeżeli chodzi o studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, dla połączenia drogi ekspresowej S19 z drogą ekspresową S61?

Szanowni państwo, tak już konkludując swoją wypowiedź, naprawdę ponad podziałami politycznymi, ponad tymi bieżącymi sporami, powinniśmy zrobić wszystko, aby oczywiście województwo podlaskie i generalnie Polska w tym miejscu została skomunikowana drogami szybkiego ruchu. Jako wiceminister infrastruktury w poprzednim rządzie odbierałem dziesiątki interpelacji posłów Koalicji Obywatelskiej, generalnie ówczesnych partii opozycyjnych. To bardzo dobrze, że takie interpelacje i takie starania były podejmowane. Ja wiem, że prowadzenie procesu inwestycyjnego ze względów środowiskowych w tym miejscu nie należy do najłatwiejszych. Ale naprawdę są argumenty, są przesłanki, które przemawiają za tym, aby jednak ten proces polegający na budowie dróg szybkiego ruchu, dróg ekspresowych w tym miejscu robić. Te przesłanki, te argumenty od trzech lat są jasne, klarowne i powinny być wykorzystane do tego, żeby ten proces inwestycyjny kontynuować.

Proszę o informację, proszę odpowiedź na moje pytania, które zadałem w swojej wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle.

Proszę o zabranie głosu pana posła Gwiazdowskiego.

Poseł Kazimierz Gwiazdowski (PiS) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pierwsze rozporządzenie o budowie drogi ekspresowej S16 jest z 2016 r. Były kontynuowane prace i uważam, że dalej powinny być kontynuowane. Natomiast co stało się takiego, że ta droga została wpisana do sieci TEN-T? Przez te wszystkie lata Komisja Europejska jakoś nie zgłaszała zastrzeżeń, jeśli chodzi o przebieg tej drogi, a nagle się okazało, że w roku 2025 są jakieś zastrzeżenia, że tej drogi nie można z jakichś przyczyn środowiskowych budować. To czemu ta droga została wpisana do sieci TEN-T? Wpisany został odcinek Knyszyn–Ełk, przypominam, ten odcinek został wpisany do sieci TEN-T.

Nie, nie. Do sieci TEN-T została wpisana w 2024 r., panie pośle, niech pan to sprawdzi. Już za waszych rządów, 10 czerwca, została wpisana do sieci TEN-T. Proszę mnie nie poprawiać, proszę sprawdzić w dokumentach, tak to jest. Dlaczego państwo wystąpiliście do Komisji Europejskiej o to, żeby drogę ekspresową S8 zamienić na drogę krajową S8? Natomiast o drodze ekspresowej S16 nie mówi się, na co zamienić.

Chciałbym ponowić pytanie pana ministra Webera, czy jest nowy program budowy dróg i kiedy ewentualnie drogi nie ekspresowe, a krajowe będą w krajowym programie budowy dróg, kiedy te drogi powstaną?

Dla mnie jest to dziwne, że będziemy jechać z Europy Południowej, dojedziemy do Knyszyna drogą ekspresową, przesiądziemy się w malucha i dalej będziemy jechać do Augustowa, do Raczek, ewentualnie do Gut, żeby wjechać na drogę ekspresową ponownie. Uważam, że to jest po prostu jakaś nienormalna rzecz. Powinniśmy uczynić wszystko jako posłowie z województwa podlaskiego.

W poprzedniej kadencji wszyscy posłowie zabiegali o to, żeby były drogi ekspresowe. Zostały wpisane aż dwie drogi – droga ekspresowa S16 i S8. Powinniśmy, już nie patrząc na to, która to będzie droga ekspresowa, czy to będzie S8, czy S16, połączyć północ Europy z południem Europy – żebyśmy się po prostu nie ośmieszali na skalę światową i europejską. Jeżeli dzisiaj w okolicach Sztabina możemy budować na drodze krajowej obwodnicę i jakoś to miłośnikom przyrody nie przeszkadza, to pytam, jaki jest problem, żeby dobudować drugi pas? Jeśli chodzi o bezpieczeństwo zwierząt, uważam, że przy budowaniu dróg ekspresowych zwierzęta są bardziej bezpieczne niż obecnie przy drogach krajowych. Buduje się przejścia dla zwierząt, przejścia podziemne i zwierzęta się czują bardzo bezpieczne.

Jeśli chodzi o przejście w Osowcu, nie ma tam żadnego problemu. Przecież tam i tak jest droga i jest kolej. Nie ma tam żadnych problemów środowiskowych. O czym my mówimy? O Biebrzańskim Parku Narodowym? Tego parku tam jest tylko 500 m szerokości czy długości. To naprawdę nie jest duża odległość. Nie mówcie o tym, że to Komisja Europejska ze względu na uwarunkowania przyrodnicze powoduje, że te drogi ekspresowe nie będą budowane. Powiedzcie wprost, że nie chcecie tego realizować – to będzie najprostsze dla mieszkańców województwa podlaskiego. Uważam, że w interesie nas wszystkich powinno być to, żeby przynajmniej ta jedna droga ekspresowa powstała. Chodzi o to, żeby to powstało jak najszybciej, bo mieszkańcy województwa podlaskiego tego oczekują. Nie tylko mieszkańcy województwa podlaskiego, również mieszkańcy Europy.

Tyle, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie pośle. Bardzo żałuję, że przez 8 lat rządów PiS ta droga nie powstała. Ale nie chcę wchodzić w politykę.

Szanowni państwo, ja też mam kilka pytań i za chwilę oddam głos samorządowcom.

Pierwsze z moich pytań jest oczywiście o drogę S8 między Białymstokiem a Augustowem aż do węzła Raczek – jakie jest zaawansowanie tej trasy? W jakim standardzie będzie budowana? Czy są zabezpieczone środki finansowe? Kiedy program inwestycyjny, o którym mówił pan dyrektor GDDKiA w Białymstoku, będzie zaakceptowany? No i pytanie podstawowe: Kiedy ruszy budowa i kiedy zostanie ta arteria wybudowana?

Bardzo dobrze, że budowane są obwodnice. Szkoda oczywiście, że zostały one zaplanowane jako drogi o standardzie 1+1. Bo jeżelibyśmy od razu budowali 2+2, to już by to ułatwiło dalszą część inwestycji.

Kolejne moje pytanie. Na jakim etapie są prace projektowe drogi Knyszyn–Korycin? Ponad rok temu została podpisana umowa na prace projektowe. Proszę powiedzieć, kiedy się zakończą i kiedy będzie kolejny etap tej inwestycji.

Jeżeli chodzi o Knyszyn–Ełk, to w jakim standardzie planowana jest ta droga i jakie są planowane obwodnice? Czy obwodnice Moniek i Grajewa będą budowane?

Chciałbym również zapytać o drogę 63, przejście przez Czyżew. Ostatnio na Komisji do Spraw Unii Europejskiej pan minister Bukowiec mówił o tym, że są zabezpieczone środki finansowe na tę inwestycję. Proszę o informację, czy ta inwestycja będzie realizowana, czy są środki finansowe i kiedy rozpoczną się prace.

Obwodnica Białegostoku i S19 w stronę Bielska Podlaskiego – wiemy, że decyzja środowiskowa została wydana, ale proces inwestycyjny, taki realny, jeszcze nie ruszył. Kiedy możemy się spodziewać tego, że ta droga zacznie być budowana? Bo rzeczywiście Via Carpatia buduje się w bardzo szybkim i dobrym tempie, ale niestety ten odcinek obwodnicy Białegostoku i później Denisek nie ruszył. To nam bardzo opóźnia cały układ drogowy.

Teraz oddam głos samorządowcom, bardzo proszę o zgłaszanie się. Odpowiedzi później zbiorczo. Niestety mamy głosowania o godzinie 13:15, za pół godziny, więc będziemy musieli albo posiedzenie przerwać, albo zakończyć. Mam nadzieję, że na tę chwilę zakończyć, ewentualnie wrócimy

do tematów dróg podlaskich na kolejnym posiedzeniu podkomisji lub Komisji Infrastruktury. Mam nadzieję, że pan przewodniczący Suchoń pozytywnie tę prośbę rozpatrzy.

Dobrze. Zaczniemy od pana wicestarosty monieckiego. Bardzo proszę.

Później pan burmistrz Tomanek, pan burmistrz Kuczewski i pan Władysław Żero – taka kolejność.

Wicestarosta moniecki Błażej Buńkowski:

Dwa pytania i jedna uwaga do tego, co przed chwilą wysłuchaliśmy.

Jedno pytanie do pana dyrektora Borzuchowskiego. Przed chwilą stwierdził pan, że w tym programie inwestycyjnym, który jest planowany dla województwa podlaskiego, jest planowane wyłącznie przełożenie S8 w standardzie 2+2. Przypominam sobie, że jako powiat moniecki wysłaliśmy pismo dotyczące tego, że chcemy, żeby rozważyć nasze propozycje dotyczące przeciągnięcia i dalszej budowy drogi S16 w standardzie drogi krajowej od Knyszyna w kierunku Grajewa i Ełku. Nie wiem, czy te uwagi do państwa dotarły, czy nie, natomiast jest dla nas bardzo istotne i bardzo potrzebne.

W kwestii takiego sprostowania powiem szczerze, że ostatnio uczestniczyłem też w Komisji Infrastruktury online dotyczącej przełożenia tej drogi z Knyszyna do Krynicy. Czy ona będzie nazywała się drogą krajową, czy drogą ekspresową, standard wykonania i standard, w którym jest projektowana, pokazuje, że to będzie droga w standardzie drogi ekspresowej. Dlatego też pytanie do Ministerstwa Infrastruktury – na czym polega wypracowanie tego kompromisu z Komisją Europejską? Bo jeżeli kompromis ma być wypracowany, to powinniście państwo mieć jakieś założenia dotyczące tego, że w jakiejś formule tę drogę S16 chcecie budować, a na chwilę obecną tego nie widzimy. Można byłoby tę drogę S16 nawet kontynuować w standardzie drogi ekspresowej, bo w trakcie konsultacji społecznych i środowiskowych dla terenu otuliny Biebrzańskiego Parku Narodowego przechodzącego przez gminę Mońki, dochodzącego do gminy Goniądz, nie pojawiły się żadne głosy i żadne obiekcje dotyczące tego, że ta infrastruktura miałaby powstać w innym standardzie.

Przychylam się też do tego, co przed chwilą wybrzmiało, jeżeli chodzi o kwestie bezpieczeństwa kraju. Mamy tam jednostkę wojskową i ta jednostka, z tego, co patrzymy, może być jednostką wykorzystywaną do obronności naszego kraju.

Te wszystkie argumenty były przez nas podnoszone. Wysyłaliśmy do państwa pisma i prosiliśmy, żeby popatrzeć zdroworozsądkowo na to, żeby nie urywać tej inwestycji w Knyszynie. Jeżeli teraz program inwestycyjny, o którym z panem dyrektorem rozmawiałem, ma wyłącznie być przełożeniem drogi S8 z Augustowa do Białegostoku, wpuszczając ruch na Knyszyn, i odcięciem komunikacji Europy, południa Europy, ale też południa naszego kraju z polskimi portami, połączenia z warmińsko-mazurskim, to jest trochę niekoniecznie trafna inwestycja z naszej perspektywy.

Jeżeli za chwilę też dowiemy się, że są planowane obwodnice Moniek czy Grajewa, to powiem państwu tak – jeżeli chodzi o kwestię ruchu tranzytowego i tirów, mamy tam dosyć dużą uciążliwość, natomiast w naszym przypadku jest największy ruch turystyczny. Jeżeli mamy tam zbudować obwodnicę, to nie wiem, czy mieszkańcy powiatu monieckiego – jeszcze w takim standardzie, że to miałyby być 1+1 albo 2+1 – będą zachwyceni z tego powodu, że nagle ten ruch z Moniek wyjdzie. Lokalne sklepy nie będą miały możliwości sprzedaży swoich towarów. Chodzi o to, żebyśmy nie skończyli tak jak Zambrów.

Zatem to też jest ważne, żeby w pewnym momencie popatrzeć z perspektywy prorozwowej, żebyśmy mogli być w końcu skomunikowani jako centralna część naszego województwa. O nic więcej nam nie chodzi, tylko żeby to po prostu było w miarę sensownie zorganizowane z wykorzystaniem walorów środowiskowych albo braków przeciwwskazań środowiskowych do tego, żeby ta droga w standardzie przynajmniej 2+2 powstała. I w takim założeniu, jak mieliśmy okazję ostatnio opiniować – droga od Knyszyna do Korycina. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie starosto.

Pan burmistrz Tomanek.

Burmistrz Zabłudowa Adam Tomanek:

Szanowni państwo, wiele kwestii się pojawiło i myślę, że są to tematy strategiczne z punktu widzenia możliwości rozwoju województwa podlaskiego, kwestii bezpieczeństwa. Chciałbym na jedną rzecz zwrócić uwagę – myślę, że strategiczną z perspektywy chyba wszystkich gmin,

przez które przychodzą ciągi komunikacyjne. Zwłaszcza mówię o drogach ekspresowych oraz drogach krajowych.

Pojawiło się pytanie dotyczące południowej obwodnicy Białegostoku. Tego elementu na dzień dzisiejszy brakuje. Jest to niesłychanie istotne z punktu widzenia w ogóle rozwoju całej sieci komunikacyjnej i możliwości rozwoju gmin, przez które przechodzą te trasy. Chodzi mi przede wszystkim o parametry techniczne tzw. dróg technicznych albo serwisowych. Mogę mylić się w samym nazewnictwie, ale to jest bardzo istotne.

Jeszcze gdy były podpisane pierwotne umowy z wykonawcami na budowę fragmentów południowej obwodnicy Białegostoku, okazało się, że te drogi techniczne mają być wykonane w standardzie emulsja, szerokość 3,5 m i mijanki co 400–500 m. Tranzyt może będziemy mieli, ale z punktu widzenia gmin, przez które będą przechodziły te drogi, myślę, że również bardzo istotną kwestią jest zachowanie określonych parametrów technicznych dla dróg serwisowych.

Już nie mówię o kwestii ciągłości tych dróg serwisowych – co też jest bardzo istotne – ale chodzi o same parametry techniczne. Wiemy, że praktycznie zmienia się charakter terenów zlokalizowanych wokół tych dróg i w chwili obecnej praktycznie wszystkie gminy opracowują plany ogólne. Nie wiem, czy one wejdą w życie, czy nie. Jedne mają więcej wniosków, drugie mniej, ale jest wielki pęd na to, aby zmienić przeznaczenie gruntów rolnych w różnych oczywiście lokalizacjach.

W przypadku przebiegu na przykład południowej obwodnicy Białegostoku wystosowałem pismo już wcześniej z informacją, że planujemy opracowanie miejscowego planu zagospodarowania terenu z przeznaczeniem gruntów już na przykład nie pod budownictwo mieszkaniowe, nie pod budownictwo zagrodowe, ale przede wszystkim z myślą o działalności produkcyjno-usługowej. Ale do prowadzenia biznesu... Każdy przedsiębiorca powie, nie tylko zresztą... W chwili obecnej nawet myśląc o rolnictwie, o wyposażeniu gospodarstw rolnych – sprzęty, które będą poruszały się po tych drogach, są na tyle już ciężkie, że praktycznie funkcjonowanie takich dróg w takich standardach pierwotnych jest wręcz bez sensu.

Wobec tego jakie są możliwości poprawy tych parametrów i dostosowania? Załóżmy w betonie asfaltowym, szerokość 5 m. Być może jedna z opcji, o której też rozmawialiśmy, to na przykład przejęcie przynajmniej części tych dróg przez samorządy gminne. Jeżeli to wchodziłoby w grę, to z pewnością byłoby to lepsze rozwiązanie niż pozostawienie nas akurat z drogami technicznymi w takim pierwotnym zakładanym standardzie. Tranzyt, jeszcze raz podkreślę, już kończąc, będzie wcześniej czy później, ale korzyści, które możemy osiągnąć – mówię w perspektywie wszystkich praktycznie gmin, przez które przechodzą Via Carpatia, Via Baltica – byłyby zdecydowanie większe, gdyby poprawić parametry dróg serwisowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie burmistrzu.

Pan Franciszek Kuczewski, burmistrz Czyżewa.

Szanowni państwo, niestety czas nas bardzo goni, więc bardzo proszę o krótkie wypowiedzi, żebyśmy mieli chociaż te 15 minut na wysłuchanie odpowiedzi Ministerstwa Infrastruktury i przedstawicieli GDDKiA.

Burmistrz Czyżewa Franciszek Kuczewski:

Dziękuję za udzielenie głosu. Ja bardzo krótko dopytam.

Pan poseł już zapytał o drogę nr 63 przez Czyżew. Droga jest w tej chwili już zaplanowana. Są uzgodnienia z mieszkańcami, wszystko jest uzgodnione w tej chwili. Jest tylko sprawa finansowania i tego, kiedy będzie budowa. Po prostu chciałem dopytać bardziej o szczegóły, bo mieszkańcy zgodzili się na pewne rzeczy, zrobili pewne ustępstwa. Niektóre domy trzeba będzie nawet wyburzyć, dlatego chcą wiedzieć, kiedy mogą oczekiwać przebudowy tej drogi. Bardziej po prostu chodzi o precyzję – kiedy będzie to robione?

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie burmistrzu.

Na koniec pan prezes Żero. Bardzo proszę o krótką wypowiedź.

Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysław Żero:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, mam takie typy jako przewoźnik tyle lat w ruchu międzynarodowym – nam chodzi o tranzyt. I teraz powiem krótko. Na rzece Bug wybudowany został piękny

most drogowy – nie ma połączenia. Zaczęliśmy przy tym moście rozmawiać ze starostami, z marszałkami. Oni też uznali... Do Sokołowa mamy 14 km, do Brańska, do drogi krajowej – 34. Mało tego, z Grannego do Brańska pas drogowy wycięty nazywają traktem królewskim – 34 m. Tylko budować, nie trzeba pozwoleń.

Teraz pytam – my dzisiaj, przewoźnicy... Tu chodzi o Hajnówkę, Bielsk, bardzo duże zakłady. My wjeżdżamy do Warszawy, stoimy po parę godzin, tranzyt nam się rwie. Wiecie, co w Warszawie się dzieje. A moi koledzy mówią tak: „Jak my wyjechaliśmy z Brańska na Granne, most jest piękny, do Sokołowa, do Mińska Mazowieckiego – A2, lecimy na zachód. Mamy czyste drogi, otwarte, nie trzeba do Warszawy wjeżdżać”.

Ja tylko o to proszę, żeby wzięli państwo pod uwagę, że polscy przewoźnicy dają zarabiać, bo dzięki polskim przewoźnikom te drogi istnieją. Tu pan dał przykład – minęliśmy Zambrów i Zambrów pusty stoi. Tak samo tutaj – tranzyt to jest tranzyt. Prosimy jako środowisko moje podlaskie... Hajnówka, Bielsk – my się dusimy. Mało tego, w Brańsku na rzece Nurzec most się praktycznie sypie, choć to droga wojewódzka. Trudno, ale tu trzeba, tak jak profesor powiedział... Na początku budowy tego mostu było w Grannem spotkanie, był starosta i powiedział: „Panowie, ten most musi być połączony z drogą krajową, bo inaczej ten most się nie utrzyma”. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo.

Witam serdecznie na posiedzeniu podkomisji pana ministra Stefana Krajewskiego. Dzień dobry, panie ministrze.

Przekazuję głos dla pani dyrektora i pana dyrektora. Bardzo proszę o odpowiedź na pytania. Jeżeli któreś z pytań było za bardzo szczegółowe, to oczywiście poprosimy o odpowiedzi na piśmie.

Zastępca dyrektora departamentu MI Magdalena Fitak:

Oczywiście.

Zacznę troszeczkę od końca, to znaczy od rozmów z Ministerstwem Obrony Narodowej na temat finansowania dróg na Podlasiu. Oczywiście rozmawiamy nie tylko z naszym Ministerstwem Obrony Narodowej, ale także z naszymi partnerami po stronie litewskiej. Na dzień dzisiejszy szczegółów nie mogę państwu przekazać, ale są prowadzone takie rozmowy i są takie plany, aby w ramach także tych instrumentów dostępnych z Komisji Europejskiej na drogi *dual-use* i na drogi istotne z powodu obronności były przeznaczane pieniądze.

Jeżeli chodzi o sieć TEN-T, drogi na północ od Białegostoku w sieci TEN-T są wyznaczone wyłącznie kierunkowo, nie jest wskazany konkretny przebieg żadnej z tych dróg, także w związku z prowadzonymi z Komisją rozmowami.

Jeżeli chodzi program budowy dróg – w programie budowy dróg, nie dokonano na ten moment żadnych zmian. Podobnie jak w przypadku poprzednich programów planowana jest jego nowelizacja, a tak naprawdę kolejna edycja, która będzie realizacją, kontynuacją teraz rozpoczętych inwestycji oraz nowych inwestycji. W ramach tej aktualizacji planowane jest wykreślenie dwóch inwestycji, które Komisja uznaje za kontrowersyjne. W tym kierunku prowadzone są w tej chwili przygotowania.

Należy także zaznaczyć, że po otwarciu drogi S61 ruch samochodów ciężarowych przeniósł się właśnie na ten ciąg drogowy i z prowadzonego obecnie generalnego pomiaru ruchu – to nie są jeszcze kompleksowe wyniki, bo jest to pomiar prowadzony przez cały rok – widzimy, że około 40%, nawet 50% ruchu ciężarowego przeniosło się na drogę S61. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, realizując obecnie generalny pomiar ruchu na wszystkich drogach krajowych w całym kraju, zamierza na wynikach tego pomiaru oprzeć dalsze plany realizacyjne. Przy czym należy podkreślić, że parametry techniczne drogi głównie uzależnione są od natężenia ruchu, który po danej drodze się odbywa. A więc droga, jej parametry, liczba pasów i jezdnia zależy od obliczeń i przesłanek czysto technicznych.

Tak jak panowie posłowie wspomnieli, są inwestycje, które realizowane są w obszarach wrażliwych środowiskowo, które wyposażone są w przejścia dla zwierząt, przepusty dla zwierząt. Przy czym należy brać pod uwagę, że koszty takiej inwestycji znacznie rosną, a uzasadnienie ekonomiczne musi uwzględniać właśnie ten ruch.

Jeżeli chodzi o drogę krajową nr 63 – panowie pytali – jest na etapie prac przygotowawczych. Z tych prac wynikają bardzo duże wzrosty kosztów realizacji tych inwestycji. Będziemy jeszcze z GDDKiA rozmawiać. Mamy trochę pytań. Na pewno realizacja tych inwestycji będzie możliwa, jak tylko zabezpieczymy na ten cel środki.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Pan dyrektor Borzuchowski – czy chce pan coś dodać?

Dyrektor Oddziału GDDKiA w Białymstoku Wojciech Borzuchowski:

Szanowni państwo, panie przewodniczący, powiem tak. Wiele tych pytań pewnie ogranicza nas tu czasowo, żeby szczegółowiej odpowiedzieć na wszystkie w ciągu tak krótkiego czasu.

Ale po kolei. Pan senator Żywno pyta o DK8 na trasie w kierunku Korycina – spora liczba wypadków. Owszem, tak, jest spore obciążenie ruchem na tym dwujezdniowym odcinku. Jak wiemy, tam jest dalej przebieg jednojezdniowy. Ale mówiłem o tym w swojej pierwszej części wypowiedzi, że na odcinku Knyszyn–Korycin trwają prace przygotowawcze, projektowe dla przekroju 2x2. Nastąpi tu tzw. zastąpienie, ponieważ przewidywany przebieg przyszłej drogi 8, bez określenia ekspresowa czy GP, ma być na kierunku Knyszyn–Korycin z pominięciem wjazdu do Białegostoku. Odcinek do Katrynki, aż do Korycina przestanie być drogą krajową. Mogę powiedzieć, że droga w trakcie funkcjonowania jest wyposażona we wszystkie elementy bezpieczeństwa ruchu. Niestety, zdarzenia przykre w postaci wypadków się zdarzają.

Drugie pytanie dotyczyło kwestii wypłat, procesów sądowych, wykupów obwodnicy Augustowa i tego, jak się mają nowe planowane kwestie. Ja bym tutaj tego nie wiązał. Chcę powiedzieć państwu, że każda procedura związana z budową dróg, z reguły na podstawie decyzji ZRID, czyli takiej, która powoduje wykup nieruchomości, jest poprzedzona tym, że w momencie, kiedy właściwy wojewoda podpisuje decyzję ZRID, jednocześnie zatwierdza podziały. To wojewoda zatrudnia biegłego, który dokonuje szacunków. Ten precedens, o którym pan senator wspomniał, jest chyba jedynym, który ma taki szeroki charakter i dyskusję. W pozostałych przypadkach aż takich problemów nie było. Te szacunki są, że tak powiem, osobno dla każdego zadania i dla każdej nieruchomości są prowadzone. Ja bym tutaj nie upatrywał jakiegś ciągłości.

Kwestia zapraszania parlamentarzystów na wydarzenia. Chcę państwu powiedzieć, że my rzecznikowi GDDKiA przekazujemy informacje o planowanych wydarzeniach i dalej już na linii rzecznik oraz GDDKiA i ministerstwo dochodzi do ustaleń szczegółowych w tym zakresie. A więc chcę powiedzieć, że to ustalanie listy gości odbywa się, można powiedzieć, poza oddziałem GDDKiA.

Następna sprawa. Tam było pytanie o Raczkę, o to, jaka droga i w jakim czasie. Chcę powiedzieć, tak jak wspomniałem w pierwszej części swojej wypowiedzi, że złożyliśmy za pośrednictwem naszej centrali program inwestycyjny na proces przygotowawczy drogi nr 8 w przekroju 2x2. Uruchomienie czynności przygotowawczych jest uwarunkowane zatwierdzeniem tego programu i przeznaczeniem stosownych środków. My jesteśmy przygotowani jako Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad do podjęcia tych czynności.

Pani poseł Alicja Łepkowska-Gołaś wspomniała o obwodnicy Łomży. Mówiłem o tym – wielka ulga dla mieszkańców, ale i użytkowników ruchu. Znaczna poprawa bezpieczeństwa, pewnie zmiana struktury rodzajowej ruchu na terenie Podlasia. GPR, czyli generalny pomiar ruchu, który jest w roku 2025 prowadzony, na pewno udzieli szeregu odpowiedzi i wskazówek w tym zakresie.

Pytanie o węzeł w Rutkach. Chcę powiedzieć, że takie analizy prowadziliśmy i przygotowaliśmy spojrzenie na ten temat. Tam rzeczywiście jest tak, że węzeł Mężenin jest w szczerym polu, tak został kiedyś wyrzucony, bo określono normatywną odległość od sąsiedniego węzła, zamiast wystąpić o tzw. odstępstwo, żeby wykonać go w miejscu, gdzie jest ten przejazd istotny. Jest to możliwe, ale to są też nakłady finansowe i myślę, że to jest temat, o którym na pewno warto rozmawiać, bo tego typu sygnały do nas trafiają. Jest to możliwe według mnie, tylko jak mówię, to jest kwestia decyzji i finansowania.

Kwestia pytań zadanych przez pana ministra Webera – w znacznej części te pytania w mojej ocenie są kierowane pod adresem ministerstwa. My jako oddział, tak jak powiedziałem, realizujemy program przygotowawczy dla S8 w przekroju 2x2. Póki co to jest przekrój i założenie GP – takie jest założenie. Natomiast odcinek Knyszyn–Korycin posiadał decyzję środowiskową. Przypomnę, stara decyzja środowiskowa, której ważność była przedłużona, obowiązuje do 3 lutego 2026 dla drogi ekspresowej.

Któreś kolejne pytanie było właśnie o to, co z tym odcinkiem. Chyba pan Błażej Buńkowski, starosta moniecki, o to pytał. Chcę powiedzieć, że umowę na to zadanie zawarliśmy 3 września 2024 r. z terminem 15 miesięcy, czyli to wypada 3 grudnia i chyba z dwa tygodnie dodatkowego czasu wykonawcy. Prace idą intensywnie. Zależy nam na tym, żeby zdążyć z tą sprawą, żeby ta decyzja po prostu nie przepadła. Natomiast kluczową sprawą, czy będzie możliwe złożenie

wniosku o ZRID, jest to, czy w programie inwestycyjnym będą przeznaczone środki na wykupy. Chcę powiedzieć, że złożenie wniosku o ZRID powoduje zaciągnięcie zobowiązania, w następstwie którego wojewoda podpisujący ZRID dokonuje podziału – on zatwierdza podział, a tym samym pociąga to konieczność dokonania wykupów, czyli zapłaty.

Tutaj pytanie, czy Via Carpatia będzie drogą ekspresową – to nie do GDDKiA.

O MON pani dyrektor mówiła.

STEŚ. Tutaj chcę powiedzieć, że to już w zasadzie wybrzmiało na podstawie informacji, które padły. STEŚ został przygotowany. Natomiast dalsza realizacja jest uzależniona od tego, czy zostanie podjęta decyzja o przygotowaniu. Tak jak powiedziałem, chodzi o proces przygotowawczy i kwestię uruchomienia realizacji. Na tę chwilę jesteśmy, że tak powiem, w momencie przed tymi decyzjami jako oddział, który to realizuje.

Cóż tu jeszcze... Pan przewodniczący Truskolaski – S8. Już mówiłem, w zasadzie odpowiedziałem na to.

Knyszyn–Korycin, też powiedziałem. Etap taki, że przygotowujemy projekt i chcielibyśmy to realizować.

Przejście przez Czyżew – uściślając wypowiedź pani dyrektor, sytuacja jest taka, że byliśmy absolutnie przygotowani do podjęcia czynności związanych z budową tej drogi. Natomiast oczywiście nakłady, które zostały przewidziane, nie pokrywają w pełni możliwości zrealizowania tego zadania. Jeśli zostaną zwiększone, będziemy składać wniosek o ZRID. Mamy przygotowany projekt i wniosek o ZRID, natomiast złożenie wniosku o ZRID może nastąpić w sytuacji, gdy będziemy mieli gwarancję, że jest pokrycie na sfinansowanie tej realizacji. Niemniej ten program inwestycyjny jest w trakcie i mamy nadzieję, że to zostanie uruchomione.

Dalej było pytanie o to, kiedy obwodnica Białegostoku. Też już o tym mówiłem. Jak wiemy, ta decyzja, która była uchylona i decyzja reformatoryjna wydana przez GDOŚ... Czekamy aż minie ten okres 30 dni po tym obwieszczeniu – czy nie nastąpią dalsze odwołania w tym zakresie do wojewódzkich sądów administracyjnych. Jeśli nie nastąpią, to będziemy do końca pierwszego kwartału w podziale na trzy zadania ogłaszać postępowania przetargowe.

Mońki, Grajewo, Knyszyn. W tej chwili jest taka sytuacja, że rzeczywiście w RPBDK jest wpisana droga ekspresowa, natomiast decyzji, jaka ona będzie, w tym momencie nie ma. Tak że jest to wszystko przed nami. Była informacja taka, że będzie to droga z obwodnicą Moniek i Grajewa w standardzie 2+1, ale na razie jesteśmy przed realizacją tego przedsięwzięcia.

Pan Burmistrz Tomanek z Zabłudowa pytał o kwestie dróg serwisowych. Chcę powiedzieć, że taką formułę wprowadzono. Jest możliwość zawierania porozumień z samorządami, zwłaszcza w tych miejscach typu obwodnica Białegostoku. Pojawiają się głosy, że standardy dróg powinny obsługiwać przyległe tereny czy ułatwiać dojazd do projektowanych węzłów – jest taka możliwość. Na poprzednim posiedzeniu podkomisji, panie przewodniczący, pan burmistrz, chyba z Juchnowca, jak pamiętam, pytał o to, więc ja sugerowałem, żebyśmy na tym etapie procesu przygotowawczego... Bo im wcześniej, tym lepiej. Łatwiej wtedy rozmawiać o sposobie rozwiązań niż w sytuacji, gdy już ten proces projektowy i wykonawczy jest zaawansowany. Wtedy to są sprawy niezwykle trudne. Ewentualne porozumienia na podniesienie ewentualnego standardu z założeniem, że te drogi byłyby docelowo przejęte przez samorządy...

Jeśli chodzi o most w Grannem – pytał pan przewodniczący naszych przewoźników podlaskich – chcę powiedzieć, że most powstał poza ciągiem dróg krajowych. Zatem ja tu się nie będę wypowiadał. Wiem, że było spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury, w trakcie którego próbowano poszukiwać rozwiązań w zakresie sposobu finansowania tego przedsięwzięcia. Natomiast nie bardzo wiem, jak się do tego odnieść, bo nie znam tych ustaleń.

To chyba tak pokrótce. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, na pewno będziemy jeszcze spotykać się na posiedzeniach podkomisji w sprawach dróg krajowych i ekspresowych w województwie podlaskim z uwagi na to, że nie na wszystkie pytania, które zostały zadane, zostały udzielone odpowiedzi. Może jest jeszcze za wczesny etap, ale myślę, że my, jako posłowie, ale również jako samorządowcy z województwa podlaskiego, chcemy wiedzieć, na jakim etapie jesteśmy.

Na pytania, na które odpowiedzi nie udało się udzielić, bardzo proszę o szczegółowe odpowiedzi na piśmie.

Bardzo dziękuję za dzisiejszą obecność. Zamykam posiedzenie podkomisji.