



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.50.2024

Warszawa, 17 lipca 2024

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z 10 czerwca br. skierowanego do Ministerstwa Infrastruktury, przy którym przekazana została interpelacja Pana Posła Jarosława Zielińskiego dotycząca problematyki realizacji drogi ekspresowej S8 Białystok – Suwałki w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) – interpelacja nr 2769, przedstawiam poniżej wyjaśnienia i szczegółowe odpowiedzi na poszczególne poruszone przez Pana Posła sprawy.

Ad. pyt. 1.

Należy wskazać, że Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (dalej Program) został przyjęty przez Radę Ministrów 13 grudnia 2022 r., zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w tym w szczególności ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2023 poz. 1094). Dla projektu przedmiotowego Programu przeprowadzona została procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przed jego przyjęciem.

Procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko poddany został cały zakres rzeczowy zawarty w projekcie Programu, a więc także realizacja drogi ekspresowej S16.

W ramach tej procedury opracowany został sam dokument prognozy oddziaływania na środowisko Programu, w którym przeprowadzona została szczegółowa analiza możliwego wpływu realizacji zakresu rzeczowego Programu na całokształt środowiska naturalnego, ze wszystkimi jego czynnikami i elementami, w tym zweryfikowano i przeanalizowano m.in. oddziaływania skumulowane, transgraniczne oraz ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska.

Projekt tego dokumentu został poddany procesowi konsultacji społecznych, w ramach których wszystkie zainteresowane podmioty miały po pierwsze możliwość zapoznania się zarówno z treścią projektu Programu jak i projektu prognozy oddziaływania na środowisko tego Programu, a po drugie możliwość wniesienia uwag, wniosków oraz wyrażenia swojej opinii na ich temat. Zgodnie z wymogami prawa z konsultacji tych sporządzony został raport, w którym m.in. wszelkie złożone uwagi i wnioski zostały rozpatrzone i zawarte zostały stosowne merytoryczne odniesienia do nich.

Natomiast po włączeniu do zakresu rzeczowego programu odcinka drogi ekspresowej S8 taka ocena nie została przeprowadzona. Strategiczna ocena, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczy całości inwestycji objętych Programem.

Ad. pyt. 2.

Podjęte zostały przez Ministerstwo Infrastruktury działania, których celem jest opracowanie analizy wielokryterialnej możliwych przebiegów dróg szybkiego ruchu w województwie warmińsko-mazurskim i podlaskim wraz z wybranymi elementami strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla zmiany Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.

Ad. pyt. 3.

Wśród organizacji pozarządowych (społecznych), które kierują i występują m.in. do Ministerstwa Infrastruktury z postulatami w zakresie uregulowania i odmiennego określenia sieci dróg szybkiego ruchu na terenie Polski północno-wschodniej, w kontekście zachowania i ochrony cennych przyrodniczo terenów m.in. Puszczy Biebrzańskiej, Puszczy Knyszyńskiej oraz Puszczy Augustowskiej można wymienić: Fundację Dla Biebrzy, Fundację Greenmind, Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu Kulturowego Mazur Sadyba, Stowarzyszenie Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków.

Treść wystąpienia przedmiotowych podmiotów skierowanego m.in. do Ministerstwa Infrastruktury w postaci złożonej petycji jest publicznie dostępna na stronie internetowej Ministerstwa, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Ad. pyt. 4.

Przebieg drogi ekspresowej S16 jest od wielu lat przedmiotem protestów, szczególnie ze strony organizacji ekologicznych. Chodzi przede wszystkim o przebieg drogi przez tereny cenne przyrodniczo (obszary Natura 2000, w tym szczególnie przez Biebrzę). Inwestycja ta była przedmiotem skargi organizacji do Komisji Europejskiej, która od dłuższego czasu kierowała do Polski zapytania o wyjaśnienia jeśli chodzi o wariantowanie przebiegów dróg ekspresowych przez Biebrzański Park Narodowy, co ma również bezpośrednie przełożenie na inwestycję drogi S8.

Polska otrzymała od Komisji Europejskiej pismo z 11 lipca 2023 r., w którym KE zwraca uwagę m.in. na potencjalną niezgodność realizacji inwestycji drogowych w Polsce oraz ściśle wariantowania budowy dróg ekspresowych w północno-wschodniej Polsce z przepisami UE. W piśmie tym, Komisarz UE ds. środowiska Virginijus Sinkevičius zwraca uwagę na kwestie dot. przebiegu inwestycji przez tereny cenne przyrodniczo oraz wysiłki strony polskiej do ustanowienia rozporządzeń w sprawie inwestycji strategicznych. Z pisma wynika, że KE ocenia te działania jako próbę ominięcia lub uniknięcia problemów środowiskowych na tych inwestycjach. W przypadku podjęcia działań, które KE odczyta jako niezgodne z dyrektywami UE, możliwa jest utrata środków unijnych dla całego sektora transportu.

Mając na uwadze poważne ryzyko utraty środków UE na projekty transportowe, w Ministerstwie Infrastruktury zorganizowano spotkanie z przedstawicielami KE, którego celem było wyjaśnienie całości sytuacji i przekonania KE, co do właściwych działań podjętych przez Polskę, by możliwe było skierowanie inwestycji drogowych do realizacji bez ryzyka utraty środków UE na cały sektor transportu.

Na spotkaniu tym, oprócz przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, obecni byli przedstawiciele Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Komisja Europejska reprezentowana była przez przedstawicieli Dyrekcji Generalnej ds. Środowiska.

Ad. pyt. 5.

Zwracam uwagę, że w dotychczas udzielanych odpowiedziach wskazywaliśmy na niezgodność z przepisami krajowymi jak i europejskimi. Środki unijne są ważnym elementem finansowania dróg w Polsce. Polska jako członek Unii Europejskiej zobowiązał się do przestrzegania przepisów, w tym przepisów środowiskowych. Są to przepisy przyjęte i wdrożone do przepisów polskich od wielu lat a ich stosowanie nie budziło do tej pory znacznych kontrowersji. Poprzednim istotnym przypadkiem, który przerodził się w procedurę naruszenia przepisów unijnych była tzw. sprawa Doliny Rospudy. Jest to de facto znów ten sam odcinek drogi krajowej nr 8 pomiędzy Białymstokiem a Suwałkami. Kwestia zainteresowania służb Komisji Europejskiej została wyjaśniona w odpowiedzi na poprzednie pytanie.

Odnosząc się do kwestii przebiegu Via Carpatia, wielokrotnie przedstawiane były wyjaśnienia dotyczące wytyczania przebiegu korytarza Via Carpatia w Polsce. Wskazywano w nich tło historyczne, jakie zostały podjęte decyzje dotyczące wytyczenia przebiegu dróg ekspresowych na północ od Białegostoku, w tym ujęcie drogi S16 Ełk-Knyszyn w rozporządzeniu Rad Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz rozpoczęcie prac projektowych dla tej inwestycji.

Nie jest natomiast uzasadnione twierdzenie, że wyznaczony dawno temu został już przebieg korytarza Via Carpatia, ponieważ przebieg dokładny będzie mógł zostać ustalony dopiero w drodze wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dodatkowo, jak już wskazano powyżej, strategiczna ocena również ocenia wpływ całości inwestycji na otoczenie przyrodnicze. Kwestie przebiegu drogi regulują odpowiednie przepisy i ustawy, a układ sieci autostrad i dróg ekspresowych jest regulowany w odpowiednim rozporządzeniu Rady Ministrów.

Oczywiście połączenie to w obecnej sytuacji geopolitycznej jest niezwykle istotne, niemniej, nawiązując do wspomnianej Doliny Rospudy, głównym połączeniem państw bałtyckich jest trasa Via Baltica idąca przez Łomżę. Prócz tego korytarza w ramach sieci TEN-T już znajdują się przebiegi S16 od Olsztyna do Ełku a także w ramach sieci Military Mobility odcinek dk 16 od Augustowa do granicy państwa w Ogrodnikach. Nowy przebieg na północ od Białegostoku jest przewidziany w ramach korytarza Bałtyk-Morze Czarne-Morze Egejskie, natomiast nie ma on ostatecznie wyznaczonego przebiegu. Warto zauważyć, że układ i przebieg dróg powinien wynikać z analiz wielokryterialnych oraz z poszanowania przepisów prawa, w tym przepisów środowiskowych.

Warto też ponownie zauważyć, że uwzględnienie w Programie przebiegu S8 na północ od Białegostoku, prócz problemów prawnych i środowiskowych spowodowało też problemy natury formalnej. Konieczne jest formalne rozpoczęcie prac projektowych dla tego odcinka, co powoduje że nawet w przypadku braku ww. problemów, ewentualne ogłoszenie przetargu jest perspektywą odległą i wieloletnią. Nie ma obecnie ważnych i wiążących decyzji administracyjnych dla tej nowej inwestycji. Pojawił się też problem co zrobić z już rozpoczętymi pracami projektowymi w ramach S16 Ełk-Knyszyn wraz z wariantem 4 a także jak ew. wytyczenie korytarza wpłynie na już rozpoczęte prace dla obwodnic Suchowoli, Sztabina i Białobrzegów.

Wszystkie wskazane powyżej kwestie i okoliczności stanowią wyzwanie do rozwiązania, w sposób zgodny z regulacjami ujętymi w ramach prawa krajowego oraz regulacji unijnych, z jednoczesnym zachowaniem finansowania ze środków UE dla całego sektora transportu.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Przemysław Koperski
Podsekretarz Stanu