



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.63.2024

Warszawa, 19 lipca 2024

Szanowny Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z 21 czerwca br. skierowanego m.in. do Ministerstwa Infrastruktury, przy którym przekazana została interpelacja Pani Poseł Alicji Łepkowskiej-Gołaś dotycząca problematyki budowy drogi ekspresowej S8 Białystok – Suwałki – interpelacja nr 3366, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że obecnie obowiązuje Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) (dalej Program), w którym jako tytuł inwestycyjny została ujęta realizacja ciągu drogi S8 Białystok – Suwałki, dodana do zakresu rzeczowego przez Radę Ministrów we wrześniu 2023 r. Należy jednak pamiętać, że zmiana zakresu rzeczowego Programu, aby była skuteczna wymaga nie tylko samej zmiany treści, ale także spełnienia procedur określonych w przepisach prawa, w tym tych związanych z przeprowadzeniem strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Brak spełnienia wszystkich wymogów określonych przez przepisy zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym może zagrozić możliwości pozyskania środków UE na drogi czy nawet na cały sektor transportu. Ministerstwo prowadzi niezbędne pilne prace, aby został wykonany optymalny zakres rzeczowy Programu, rozwiązujący problemy komunikacyjne tego regionu Polski, przy poszanowaniu przepisów prawa. W tym celu trwają niezbędne konsultacje i uzgodnienia z odpowiednimi organami.

Działania Ministerstwa Infrastruktury są skoncentrowane na realizacji optymalnej sieci drogowej, która będzie przenosiła istniejące i prognozowane potoki ruchu, w tym w szczególności ruchu tranzytowego (ciężkiego), a jednocześnie będzie służyła poszczególnym regionom Polski i ich mieszkańcom w zakresie wspomaganie ich rozwoju i tworzenia dodatkowych uwarunkowań w obszarze lokowania i rozwijania inwestycji. Przedmiotowe dotyczy także sieci komunikacyjnej Polski północno-wschodniej, czego wyrazem są podejmowane działania inwestycyjne w ramach programów wieloletnich, zarówno te już zrealizowane, jak np. ciągi dróg ekspresowych S8 i S61, jak również te obecnie realizowane – odcinki drogi ekspresowej S19 oraz obwodnice Suchowoli i Sztabina, a także planowane np. pozostałe odcinki drogi S19.

Ujęcie w zakresie rzeczowym programu wieloletniego realizacji drogi ekspresowej S8 na północ od Białegostoku, bez uprzedniego spełnienia wszystkich wymogów określonych przez przepisy zarówno krajowe, jak i unijne wywołało sprzeciw

organizacji pozarządowych oraz zainteresowanie przebiegiem dróg ekspresowych na Podlasiu ze strony przedstawicieli Komisji Europejskiej.

Obecnie prowadzone są działania, których celem jest opracowanie analizy układu dróg szybkiego ruchu w Polsce północno-wschodniej z elementami strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Dalsze prowadzenie procesu inwestycyjnego dla wskazanego zadania inwestycyjnego będzie możliwe i uwarunkowane opracowaniem przedmiotowych dokumentów oraz wyników analiz.

Odnosząc się szczegółowo do pytań Pani Poseł przedstawiam co następuje.

Ad. pyt. 1, 3 i 5

Należy wskazać, że wspomniana przez Panią Poseł decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, uzyskana w grudniu 2015 r. na odcinku Białystok Zachód – Knyszyn – Korycin, uzyskiwana była dla ciągu drogi ekspresowej S19, w sytuacji gdy zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych, kierunkowy przebieg drogi ekspresowej S19 wskazany został w tzw. dalekim północnym obejściu Białegostoku. Przedmiotowa decyzja jest ostateczna i skuteczna do lutego 2026 r. Jednocześnie w międzyczasie nastąpiło włączenie drogi ekspresowej S16 Ełk – Knyszyn do sieci dróg szybkiego ruchu, a ostateczny przebieg drogi S19 w rejonie Białegostoku został określony w wariantcie bliższym miasta, mianowicie Białystok – Dobrzyniewo – Czarna Białostocka – Sokółka – granica państwa.

Tym samym na odcinku Dobrzyniewo – Krynice – Knyszyn obecnie przewidywane jest prowadzenie ciągu drogi ekspresowej S16 Ełk – Białystok, który to odcinek był objęty zakresem rzeczowym Programu, a tym samym objęty został strategiczną oceną oddziaływania na środowisko. Dlatego też dla odcinka od Krynicy do Knyszyna możliwe było ogłoszenie postępowania przetargowego w formule Projektuj i Buduj. Odcinek od Knyszyna do Korycina w przyszłości może być elementem ciągu drogi ekspresowej S8 Białystok – Raczek (Augustów). Mając na uwadze jednak fakt, że realizacja tego ciągu drogi, ze względów wskazanych powyżej, a dotyczących naruszenia przepisów środowiskowych, krajowych i wspólnotowych, nie została w sposób ostateczny przesądzona, a jednocześnie biorąc pod uwagę kwestię upływu terminu skuteczności posiadanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na tym odcinku w lutym 2026 r., podjęto działania, których celem jest opracowanie dokumentacji w stadium projektu budowlanego i uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, które to w sposób skuteczny umożliwi wykorzystanie wskazanej decyzji środowiskowej, bez konieczności uzyskiwania nowej.

Realizacja takiego zakresu opracowań jest jednocześnie podjęciem procesu inwestycyjnego dla przedmiotowego odcinka drogi, co niejako jest wypełnieniem uchwały Rady Ministrów z września 2023 r., na mocy której ciąg drogi S8 Białystok – Suwałki został włączony do zakresu rzeczowego Programu.

Niemniej jednak, mając na uwadze przytaczane powyżej zasadne wątpliwości natury środowiskowej, obecnie skierowanie odcinka Knyszyn – Korycin do realizacji (ogłoszenie przetargu na wybór wykonawcy) obarczone byłoby dużym ryzykiem niepowodzenia i mogłoby pociągnąć za sobą znaczne konsekwencje finansowe, w tym obejmujące zagrożenie co do braku finansowania projektów transportowych ze

środków UE w odniesieniu do całego sektora transportu a nie tylko tej jednej inwestycji.

Ad. pyt. 2

Uprzejmie informuję, że korespondencja dotycząca problematyki układu dróg szybkiego ruchu na terenie Polski północno-wschodniej, w tym w szczególności dotycząca wyznaczenia korytarza drogi szybkiego ruchu przez tereny cenne przyrodniczo woj. podlaskiego, jakimi są Puszcza Biebrzańska, Puszcza Knyszyńska czy Puszcza Augustowska, podlegające szczególnej ochronie prawnej, spływała m.in. do Ministerstwa Infrastruktury już wcześniej w 2022 r. czy też ostatnia petycja złożona przez organizacje ekologiczne w marcu 2024 r. Wystąpienia strony społecznej kierowane były także do Komisji Europejskiej.

Ich wynikiem była np. korespondencja z 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 polityką i dyrektywami UE, możliwa jest utrata środków unijnych dla całego sektora transportu a nie tylko skutki dla konkretnej jednej inwestycji (niespełnienie warunku podstawowego).

Ad. pyt 4

W związku z brakiem opracowania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla projektu Programu, który swoim zakresem obejmuje także realizację drogi S8 Białystok – Suwałki, jak również mając na uwadze fakt zgłaszania przez organizacje społeczne postulatów i wniosków dotyczących układu dróg szybkiego ruchu w Polsce północno-wschodniej, jednocześnie mając w pamięci kontrowersje dotyczące przedmiotowej problematyki, które miały miejsce w przeszłości a obejmowały sprawę tzw. Doliny Rospudy, podjęte zostały przez Ministerstwo Infrastruktury działania, których celem jest analiza problemu oraz 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. Podkreślić należy, co wskazane zostało powyżej, że obowiązek wykonania procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wynika bezpośrednio z przepisów prawa krajowego, nie został on narzucony arbitralną decyzją Komisji Europejskiej.

Ad. pyt. 6

Połączenie to w obecnej sytuacji geopolitycznej jest 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 ona ostatecznie wyznaczonego przebiegu. Warto zauważyć, że układ i przebieg dróg powinien wynikać z analiz wielokryterialnych oraz z poszanowania przepisów prawa, w tym przepisów środowiskowych.

Ad. pyt. 7

Uprzejmie informuję, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła postępowanie przetargowe na realizację drogi dwujezdniowej. Prace będą polegały na zaprojektowaniu dwujezdniowej drogi z dwoma pasami ruchu i pasem awaryjnym na każdej jezdni, na parametrach drogi ekspresowej. Warto też zwrócić uwagę, że dotychczas uzyskana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana na drogę ekspresową S19 Białystok – Knyszyn – Krynice, która miała następnie iść z przebiegiem w kierunku granicy z Białorusią w Kuźnicy Białostockiej. W związku ze zmianą przebiegu drogi ekspresowej S19, a także planowaną budową S16 odcinek Knyszyn – Korycin będzie wymagał zaprojektowania odpowiedniego układu komunikacyjnego dla powiązania z siecią dróg (ew. dalszym odcinkiem S16 oraz realizowaną obwodnicą Suchowoli).

Z poważaniem

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