



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.4.2025

Warszawa, 16 lutego 2025

Szanowny Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 7269 posła na Sejm RP Pana Andrzeja Kosztowniaka dotyczącą problematyki realizacji korytarza drogowego Via Carpatia na północ od Białegostoku, należy wskazać, że określenie i realizacja układu dróg szybkiego ruchu w Polsce północno-wschodniej, w tym wyznaczenie korytarza drogi ekspresowej S16, w powiązaniu z koncepcją realizacji drogi ekspresowej S8 Białystok – Raczki, była przedmiotem wzmożonych analiz i prac ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

Podkreślić należy, że problematyka przebiegu drogi o wysokich parametrach na północ od Białegostoku była już blisko 20 lat temu w przeszłości przedmiotem sporu z Komisją Europejską i wstrzymania środków UE. Efektem uzgodnień z KE było wypracowanie nowego korytarza na Litwę przez Łomżę, omijającego Białystok, czyli tzw. korytarz S61 Via Baltica, jako optymalnego rozwiązania w tym terenie.

Poprzedni rząd od 2016 r. podjął prace nad wpisaniem nowego korytarza drogi ekspresowej na północ od Białegostoku. Był to tzw. korytarz S16 Ełk – Białystok. Korytarz ten został wpisany do rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie sieci i dróg ekspresowych, znajduje się również w najważniejszych dokumentach strategicznych. Korytarz S16 został wpisany w końcu do Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) w grudniu 2022 r. Dopiero wówczas pojawiła się kwestia wpisania drugiego korytarza S8 do tego dokumentu. W efekcie rząd we wrześniu 2023 r. przyjął wersję RPBKD 2030 z drogą ekspresową S8 i S16, natomiast nie uzupełnił wymaganej przez prawo strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Programu.

Dla drogi ekspresowej S8 nie rozpoczęły się żadne prace przygotowawcze i dokumentacyjne. Dla korytarza S16 rozpoczęły się jeszcze w 2019 r. wstępne prace przygotowawcze, które nie zakończyły się.

Ze względu na lokalizację na tym terenie obszarów o dużej wartości przyrodniczej, które podlegają ochronie w oparciu zarówno o przepisy krajowe, jak i unijne, kwestia ta stanowi przedmiot szczególnego zainteresowania Komisji Europejskiej. Priorytetem Polski było i jest odblokowanie środków unijnych z obecnej perspektywy finansowej 2021-2027 na inwestycje drogowe oraz dążenie do uzyskania i wydatkowania pełnej alokacji środków unijnych, których beneficjentem jest GDDKiA. Polska musi dążyć do pozostania wiarygodnym partnerem na forum europejskim.

Trwają rozmowy z KE, których przedmiotem jest wypracowanie rozwiązań, z jednej strony poprawiających sytuację drogową na terenie województwa warmińsko-mazurskiego i podlaskiego, z drugiej strony godzących interesy środowiska i stanowisko KE. Efektem dotychczasowych rozmów z KE było m.in. opracowanie analizy sieci drogowej zlokalizowanej w północno – wschodniej części Polski. Jej celem było zbadanie wpływu różnych rozwiązań na ruch drogowy i aspekty ekonomiczne. Zaproponowane inwestycje

oceniane były pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizacji ewentualnych konfliktów społecznych, środowiskowych i przestrzennych.

Analiza wykazała, że połączeniem priorytetowym powinno być połączenie drogi ekspresowej S16 Mrągowo–Ełk. Natomiast kryteria merytoryczne, w tym prognozowane natężenie ruchu, nie uzasadniają budowy zakładanego przez poprzedni rząd zakresu rzeczowego, tj. tak wielu dróg ekspresowych na tak niewielkim obszarze.

Na bieżąco prowadzone są badania natężenia ruchu przy pomocy m.in. Stacji Ciągłych Pomiarów Ruchu (SCPR). GDDKiA korzysta również z urządzeń systemu e-TOLL, które jako zasadę działania wykorzystują wideodetekcję pojazdów. Porównanie natężeń ruchu pojazdów, w szczególności pojazdów ciężarowych, po otwarciu S61 wskazuje znaczny spadek tych pojazdów. Na odcinku drogi ekspresowej S8 w kierunku Białegostoku odnotowano spadki na poziomie nawet 40% w ciągu roku. Oznacza to, że ruch, w tym w szczególności ten najbardziej uciążliwy dotyczący pojazdów ciężarowych, przeniósł się na szlak S61 Via Baltica.

Takie badania mogą poddawać w ogóle w wątpliwość budowy którejkolwiek drogi wysokoprzepustowej. Niemniej wolą rządu jest rozwój podstawowej sieci drogowej w każdym regionie kraju – w tym również na Podlasiu, tj. szkieletu dróg niezbędnych do rozwoju regionu.

Obecnie rząd zakłada, że możliwa byłaby realizacja ciągu drogi krajowej nr 8 jako drogi dwujezdniowej 2x2. Dodatkowo w korytarzu drogi krajowej nr 65 możliwe byłoby rozpatrzenie poprawy bezpieczeństwa poprzez budowę, np. tzw. drogi o przekroju 2+1 i co istotne z obejściami kluczowych miejscowości – MI wstępnie wskazało na Grajewo i Mońki. Założenia te zostaną poddane analizie i ewentualnie potwierdzone w toku prac projektowych dla tych inwestycji.

Kwestia przebiegu każdej drogi, w tym DK 8, powinna a nawet musi zawsze wynikać z analiz wielokryterialnych, uwzględniających czynnik środowiskowy, tak by zapewnić zgodność z krajowym i unijnymi przepisami w tym zakresie. Warto też zauważyć, że przepisy te umożliwiły już budowę wielu ważnych inwestycji drogowych w całym kraju, w tym na Podlasiu i innych regionach Polski na terenach cennych przyrodniczo.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu