



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.15.2025

Warszawa, 10 marca 2025

Szanowny Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do pisma z 24 stycznia br., przy którym przekazana została do Ministerstwa Infrastruktury interpelacja Posła na Sejm RP Pana Michała Połubocza dotycząca problematyki drogi Białystok – Augustów – Raczki – interpelacja nr 7546, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Wolą rządu jest rozwój podstawowej sieci drogowej w każdym regionie kraju – w tym również na Podlasiu, tj. realizacja szkieletu dróg niezbędnych do rozwoju tego regionu. Natomiast, jak to było już wielokrotnie wyjaśniane, mając na uwadze rozwój sytuacji oraz potencjalne problemy jakie pojawiły się w związku z próbą skierowania do realizacji dwóch dróg ekspresowych S8 i S16, została podjęta decyzja o skierowaniu do realizacji drogi dwujezdniowej w ciągu drogi krajowej nr 8 oraz o przebudowie ciągu drogi krajowej nr 65. Intencją jest faktyczna realizacja inwestycji poprawiających sytuację w regionie.

Odnosząc się do problematyki parametrów technicznych ciągu drogowego pomiędzy Białymstokiem a Augustowem i przypisania konkretnej klasy drogi dla tej trasy informuję, że co do zasady przedmiotowe elementy powinny być wynikiem przeprowadzenia analiz, w tym w szczególności tych dotyczących aktualnego i prognozowanego natężenia ruchu jak i jego rozkładu na istniejącej sieci drogowej, z uwzględnieniem efektów powstania i oddania do ruchu obecnie realizowanych zadań, jak np. ciąg drogi ekspresowej S61.

W tym miejscu należy wskazać, że już obecnie 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 40% a nawet 50% w ciągu roku. Oznacza to, że ruch, w tym w szczególności ten najbardziej uciążliwy dotyczący pojazdów ciężarowych, przeniósł się na szlak S61 Via Baltica i to pomimo faktu, że na wysokości Łomży trasa udostępniona jest w przekroju 1x1. Po oddaniu przedmiotowego odcinka w przekroju 2x2 należy spodziewać się jeszcze większego dociążenia ruchem tej trasy i mocniejszego efektu w postaci przejęcia ruchu przez ten ciąg.

Dodatkowo należy wskazać, że co do zasady zarówno droga ekspresowa jak i zaproponowana obecnie do realizacji droga na tym ciągu, wyposażone będą w 2 jezdnie po 2 pasy ruchu w każdym kierunku.

Odnosząc do problematyki kosztów realizacji i utrzymania dróg o różnym standardzie (przekrój 2x2 oraz droga klasy S) uprzejmie informuję, że problematyka ta jest każdorazowo analizowana i stanowi przedmiot opracowań na etapie prac przygotowawczych. Podkreślić należy, że określone koszty realizacji zadania są zależne od wielu czynników takich jak teren w którym droga przebiega, jego ukształtowanie, budowa geologiczna podłoża, kwestia powiązań z przylegającym otoczeniem, w tym

w szczególności ilość niezbędnych obiektów inżynierskich itd. Kwestie te są w przypadku każdego zadania inwestycyjnego przedmiotem pogłębionych i szczegółowych analiz na etapie prac przygotowawczych i opracowywania dokumentacji technicznej.

W zakresie zmiany parametrów technicznych ciągu drogowego na północ od Białegostoku należy wskazać, że przedmiotowa zmiana powinna w szczególności wynikać z realnego zapotrzebowania i faktycznego uzasadnienia, wyrażającego się przede wszystkim w występujących i prognozowanych natężeniach ruchu. W celu zbadania tego parametru i ewentualnej identyfikacji potrzeb w zakresie rozbudowy istniejącej infrastruktury drogowej cyklicznie co 5 lat realizowane jest badanie natężenia ruchu drogowego w postaci Generalnego Pomiaru Ruchu (GPR). Obecnie realizowane są badania w ramach kolejnej edycji mianowicie GPR 2025. Wyniki tych badań i analiz dadzą aktualny obraz stanu natężenie i rozkładu ruchu na sieci drogowej, z uwzględnieniem nowopowstałych dróg, w tym np. drogi ekspresowej S61.

Przedmiotowa kwestia będzie miała również oddziaływanie i znaczenie przy określaniu parametrów technicznych drogi krajowej nr 8 na północ od Białegostoku, w tym w szczególności w zakresie jej przekroju. Parametr ten powinien wynikać z obiektywnych i uzasadnionych czynników, które są badane i szczegółowo analizowane na etapie prac przygotowawczych dla danej inwestycji. Jednym z podstawowych parametrów determinujących przyjęcie określonego standardu technicznego drogi, w tym jej przekroju i klasy, jest właśnie natężenie ruchu pojazdów.

W odniesieniu do problematyki oddziaływania poszczególnych klas technicznych dróg na środowisko naturalne (obszary cenne przyrodniczo) realizacja drogi klasy S jak i realizacja drogi dwujezdniowej (o czterech pasach ruchu) dłuższej niż 10 km wymaga przeprowadzenia bardziej szczegółowych analiz w zakresie ewentualnego oddziaływania w postaci obligatoryjnego opracowania raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Przedmiotowa kwestia została uregulowana w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, będącym aktem wykonawczym do 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.

Należy wskazać, że kwestie oddziaływania danego konkretnego przedsięwzięcia (np. zadania w zakresie budowy dróg) na środowisko naturalne (w tym jego zakresu) są przedmiotem szczegółowych analiz przeprowadzanych na etapie prac przygotowawczych, w odniesieniu do konkretnych możliwych wariantów przebiegu danej drogi. Nie jest zatem uzasadnione i zgodne z obowiązującymi przepisami i standardami oraz wiedzą techniczną, aby na obecnym poziomie ogólności wskazywać różnicę oraz preferencje co do stopnia oddziaływania poszczególnych klas dróg na środowisko naturalne, bez odniesienia się do konkretnego przypadku, czy też wariantu przebiegu, które to kwestie jak wskazano powyżej w przypadku drogi krajowej nr 8 na północ od Białegostoku, będą dopiero przedmiotem szczegółowych analiz.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu