



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.18.2025

Warszawa, 02 kwietnia 2025

Szanowny Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 7758 Posła na Sejm RP Pana Kazimierza Gwiazdowskiego, dotycząca problematyki budowy drogi ekspresowej S16, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że określenie i realizacja układu dróg szybkiego ruchu w Polsce północno-wschodniej była przedmiotem wzmożonych analiz i prac ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). 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. 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 tych działań jest faktyczna realizacja inwestycji poprawiających sytuację w regionie.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, jako zarządca całości sieci dróg krajowych i inwestor zadań na niej opracowała analizę 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. I to ten ciąg drogowy w najbliższej perspektywie powinien być jak najszybciej realizowany, ponieważ ma ogromne znaczenie dla całości układu dróg w tym rejonie, w szczególności w kontekście przenoszenia ruchu, jego rozkładu i ewentualnych natężeń na całej sieci drogowej w regionie. Realizacja drogi dwujezdniowej w ciągu drogi krajowej nr 8 oraz przebudowa ciągu drogi krajowej nr 65 planowane są w dalszej kolejności.

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 przejścia ruchu przez ten ciąg.

Parametry techniczne ciągu drogowego na północ od Białegostoku powinny w szczególności wynikać z realnego zapotrzebowania i faktycznego uzasadnienia, wyrażającego się przede wszystkim w występujących i prognozowanych natężeniach ruchu. Należy wskazać, że 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 natężenia 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 szczegółowych parametrów technicznych jak również rodzaju działań niezbędnych do podjęcia na połączeniu drogowym pomiędzy Białymstokiem a Ełkiem.

Obecne założenia przewidują, że 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 – Ministerstwo wstępnie wskazało na Grajewo i Mońki. Założenia te zostaną poddane analizie i ewentualnie potwierdzone w toku prac projektowych dla tych inwestycji. Jednocześnie wskazują, że już obecnie prowadzone są działania związane z rozbudową odcinka drogi krajowej nr 65 na terenie woj. warmińsko-mazurskiego.

Należy zatem podkreślić, że Ministerstwo nie rezygnuje i nie podważa uzasadnienia dla poprawy klasy i standardu technicznego ciągu drogowego między Białymstokiem a Ełkiem. Jednak działania i inwestycje tam realizowane muszą być oparte o szczegółowe i obiektywne analizy w tym zakresie, a nadto zgodne z obowiązującymi przepisami prawa.

Odnosząc się do problematyki oddziaływania zaproponowanych rozwiązań na tereny przyległe, jak również konsultowania prowadzonych prac ze społeczeństwem uprzejmie informuję, że kwestie te, co do zasady, są zawsze przedmiotem analiz przeprowadzanych na etapie procesu przygotowawczego dla danego zadania.

W ramach tych działań inwestor zadania (GDDKiA), opierając się na dotychczasowych doświadczeniach jak również wykorzystując opracowane tzw. dobre praktyki, włącza w proces inwestycyjny jak najszersze grono potencjalnie zainteresowanych podmiotów (stron), w tym szczególnie lokalne władze samorządowe oraz społeczeństwo. Przeprowadzane są tzw. akcje informacyjne, w ramach których opracowana dokumentacja i rozwiązania prezentowane są możliwie najszerszemu gronu podmiotów, celem zapoznania ze szczegółami zaprojektowanych rozwiązań, oraz pozyskania uwag, wniosków postulatów. Wszystkie zebrane głosy i propozycje są zawsze analizowane i rozpatrywane pod kątem możliwości ich uwzględnienia.

W przypadkach uzasadnionych i zgodnych z przepisami techniczno-budowlanymi, są one oczywiście uwzględniane.

Dodatkowo uprzejmie informuję, że etap formalnych konsultacji społecznych, przewidzianych przepisami prawa, realizowany jest na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia przez organ prowadzący przedmiotowe postępowanie administracyjne. W ramach tego postępowania również istnieje możliwość składania uwag i wniosków, które podlegają rozpatrzeniu. Wskazane powyżej uwarunkowania odnoszą się do wszystkich inwestycji realizowanych na sieci dróg krajowych, a więc będą miały również zastosowanie do działań i rozwiązań planowanych dla ciągu drogi krajowej nr 65.

Kwestia przebiegu każdej drogi 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.

Reasumując wskazuję, że celem podjętych działań w zakresie realizacji połączeń drogowych na północ do Białegostoku jest zaprojektowanie i realizacja rozwiązań, które będą stanowiły rozwiązanie uzasadnionych i faktycznych potrzeb w zakresie rozwoju układu drogowego Polski północno-wschodniej.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu