



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.20.2025

Warszawa, 17 kwietnia 2025

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 7795 Posła na Sejm RP Pana Marcina Ociepy dotyczącą problematyki przygotowania i realizacji dróg ekspresowych S8 i S16, poniżej przedstawiam informacje w sprawie.

Kwestia wyznaczenia korytarzy dróg ekspresowych na terenie Podlasia jest problematyką sięgającą początku akcesji Polski do Unii Europejskiej. Wtedy to planowana była droga ekspresowa S8 w przebiegu Białystok – Augustów. W toku prac nad przebiegiem obwodnicy Augustowa (jako części trasy S8) miał miejsce głośny spór o przebieg drogi przez tereny cenne przyrodniczo. Doprowadziło to do konfliktu z Komisją Europejską i zablokowania środków unijnych. W tym kontekście opracowano ocenę oddziaływania na środowisko dla korytarza drogowego pomiędzy Warszawą a Suwałkami i Litwą. Korytarz ten został wówczas nazwany Via Baltica. W 2009 r. zmienione zostało rozporządzenie Rady Ministrów ws. sieci autostrad i dróg ekspresowych, w którym ukształtowano na nowo przebieg dróg ekspresowych na Podlasiu: dodano nową drogę ekspresową S61, skrócono przebieg drogi S8 (koniec na węźle Choroszcz przy Białymstoku) oraz zmieniono przebiegu drogi S19 na przebieg po północnej stronie Białegostoku. Kwestia przebiegu drogi w kierunku północnym, mając na uwadze doświadczenie z Doliny Rospudy, musiała być przygotowana od samego początku. Z uwagi na spory historyczne zakładano, że w tym rejonie powinien powstać jeden przebieg drogi.

Poprzedni Rząd wskazał ciąg obecnej drogi krajowej nr 65 (tzw. zakładany ciąg S16) jako docelowy przebieg Via Carpatia. Inicjatywa Via Carpatia, jak powszechnie wiadomo była inicjatywą wpierw polityczną dotyczącą budowy korytarza wzdłuż wschodniej flanki Unii Europejskiej. Ostatecznie 19 maja 2016 r. przyjęta została nowelizacja rozporządzenia Rady Ministrów ws. sieci autostrad i dróg ekspresowych, która dotyczyła m.in. rozszerzenia tej sieci o drogę S16 Ełk – Knyszyn. Taki układ dróg na terenie Podlasia zaproponowano podczas ostatniej rewizji transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, usankcjonowanej w *Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. [...]*. Przy czym, w przypadku połączenia Białegostoku z drogą ekspresową S61 nie wskazano żadnego konkretnego przebiegu, z uwagi na niezakończone prace przygotowawcze dla tego korytarza drogowego.

W tym miejscu warto jeszcze raz przypomnieć, że ww. *Rozporządzenie 2024/1679* określiło jeden korytarz drogowy łączący Białystok z S61. Tymczasem w grudniu 2022 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę w sprawie budowy drogi ekspresowej S8 Białystok – Suwałki, równocześnie przyjmując uchwałę ws. ustanowienia *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r.* obejmującego drogę S16 Ełk – Knyszyn. Minister Infrastruktury nie był autorem ww. uchwały ws. *S8 Białystok – Suwałki*. Projekt uchwały przedstawił ówczesny Prezes Rady Ministrów. Zatem MI nie dysponowało na tamtym etapie żadnymi informacjami czy analizami dotyczącymi skutków gospodarczych i komunikacyjnych wynikających z budowy tej drogi lub jej braku. Analizy w tym zakresie zostały przeprowadzone przez GDDKiA w późniejszym okresie.

We wrześniu 2023 r. Rada Ministrów przyjęła nowelizację ww. *Programu* w zakresie ujęcie w nim S8 Białystok – Suwałki, bez strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Tym samym, Rada Ministrów usankcjonowała budowę na terenie Podlasia dwóch dróg wysokoprzepustowych, bez właściwej oceny środowiskowej. Powyższe było sprzeczne z dotychczasowymi ustaleniami z KE. Dodatkowo, w tym samym czasie zostały dokonane zmiany prawne w sprawie ustanowienia inwestycji strategicznych oraz pojawiły się silne protesty społeczne dotyczące budowy drogi S16. Okoliczności te nie umknęły uwadze KE, która zagroziła możliwością wstrzymania środków UE z perspektywy 2021-2027 nawet dla całego sektora transportowego (nie tylko dla dróg).

Ministerstwo Infrastruktury chciało wyjaśnić całą sytuację związaną z budową dróg ekspresowych przez Biebrzę z Komisją Europejską. Spotkanie z przedstawicielami DG ENVI odbyło się w styczniu 2024 r. z udziałem Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Klimatu i

Środowiska oraz Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska oraz GDDKiA). Na spotkaniu ustalono m.in., że strona polska opracuje i podda konsultacjom społecznym analizę wielokryterialną układu dróg szybkiego ruchu w Polsce północno-wschodniej. Dokument o podobnym charakterze został opracowany przez GDDKiA w postaci *Studium sieciowego układu dróg szybkiego ruchu w północno-wschodniej Polsce*, który koncentruje się na aspektach funkcjonalno-ruchowych i ekonomiczno-finansowych. Jej wyniki nie wykazują konieczność rozbudowy tych korytarzy jako dróg ekspresowych w ramach priorytetów rządowych. Połączeniem priorytetowym powinno być połączenie drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Ełk.

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 mocniejszego efektu w postaci przejęcia ruchu przez ten ciąg.

Wolą Rządu jest jednak by rozwój podstawowej sieci drogowej następował w każdym regionie kraju – w tym również na Podlasiu. Celem podjętych działań w zakresie realizacji połączeń drogowych na północ do Białegostoku jest zaprojektowanie i realizacja rozwiązań, które będą zgodne z przepisami prawa i będą stanowiły rozwiązanie uzasadnionych i faktycznych potrzeb w zakresie rozwoju układu drogowego Polski północno-wschodniej.

Dlatego też została podjęta decyzja o skierowaniu do realizacji drogi dwujezdniowej w ciągu drogi krajowej nr 8 oraz o przebudowie ciągu drogi krajowej nr 65. Obie ww. inwestycje są nowymi przedsięwzięciami, dla których prace przygotowawcze dopiero się rozpoczną. W toku prac przygotowawczych przeprowadzona zostanie również analiza wielokryterialna w zakresie technicznym, ekonomicznym i środowiskowym. Na podstawie tych analiz zostanie ustalony zakres rzeczowy obu inwestycji. Należy zatem podkreślić, że Ministerstwo nie rezygnuje i nie podważa uzasadnienia dla poprawy standardu technicznego ciągu drogowego na północ od Białegostoku. 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 bezpośrednio do zarzutu o złamanie europejskiego prawa i sprzeniewierzenia się zasadzie, zgodnie z którą wszystkie państwa członkowskie są zobowiązane do ustalonych aktami prawa Unii Europejskiej uprzejmie potwierdzam, że Polska została zobowiązana w *Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniającym rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenie (UE) nr 1315/2013* do wybudowania połączenia drogowego Białegostoku z drogą S61 do 2040 r.

Niemniej, jak zostało już wcześniej wspomniane, przebieg tego połączenia został wskazany indykatywnie, co oznacza że wspomniane *Rozporządzenie* nie przesądza czy ma to być połączenie np. Ełk – Białystok czy Suwałki – Białystok. Należy też zwrócić uwagę, że parametry dla sieci TEN-T określone w przywołanym rozporządzeniu UE, nie przesądzają wprost o tym, że wszystkie odcinki na sieci TEN-T muszą automatycznie być autostradą lub drogą ekspresową. Ponadto, transeuropejska sieć TEN-T podlega okresowym rewizjom, podczas których możliwa jest zmiana określonej wcześniej sieci. Następną taką rewizja, musi zostać dokonana przed końcem 2033 r. Oznacza to, że Polska w uzasadnionej sytuacji może dokonać zmian w zakresie podjętych zobowiązań.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu