



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.52.2025

Warszawa, 05 czerwca 2025

Szanowny Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 8895 Panów Posłów: Andrzeja Adamczyka, Rafała Webera i Kazimierza Gwiazdowskiego z 4 kwietnia br. dotyczącą problematyki realizacji dróg ekspresowych: S8 Białystok – Suwałki i S16 Ełk – Knyszyn, poniżej przekazuję informację w sprawie.

Kwestia wyznaczenia korytarzy dróg ekspresowych na terenie Podlasia jest problematyką sięgającą początku akcesji Polski do Unii Europejskiej. 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. 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. 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, 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.

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. Projekt uchwały przedstawił ówczesny Prezes Rady Ministrów. Następnie 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. 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 większego dociążenia ruchem tej trasy i mocniejszego efektu w postaci przejęcia 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 realizowane jest badanie natężenia ruchu drogowego w postaci Generalnego Pomiaru Ruchu 2025 (GPR). 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 prośby o przekazanie pisma z 14 stycznia 2025 r. uprzejmie informuję, że w dniu tym zostało przekazane do Komisji Europejskiej w formie elektronicznej stanowisko Ministerstwa Infrastruktury, na które Komisja Europejska odpowiedziała 4 lutego 2025 r. (w załączeniu). Zgodnie z treścią odpowiedzi przedstawicieli KE, stanowisko MI dot. zmiany w *Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą o 2033 r.)* poz. 39 z inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S8 odc. Knyszyn (Białystok) – Raczki (Suwałki)” i zastąpienie jej inwestycją pn. „Przebudowa drogi krajowej nr 8 odc. Knyszyn – Raczki” oraz wykreślenia poz. 25 pn. „Budowa drogi S16 Ełk – Białystok” zostało przyjęte przez KE do wiadomości.

W odniesieniu do pytania o korespondencję KPRM lub innych ministerstw, prowadzoną w przedmiotowym zakresie, uprzejmie informuję że Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje takową. Natomiast możliwe jest, że w tej sprawie korespondencja mogła się pojawić od innych uczestników procesu uzgodnień z Komisją Europejską, zgodnie z ich właściwością tj. Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej w zakresie dofinansowania UE z perspektywy 2021-2027 oraz Ministerstwa Klimatu i Środowiska/Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w zakresie zgodności polskich przepisów w zakresie ochrony środowiska lub też przepisów dotyczących inwestycji strategicznych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

Załącznik: Mail pn. *Załącznik_FW Odpowiedź MI na pytanie po spotkaniu DG ENV - DG REGIO - PL*