



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.0530.12.2024

Warszawa, 12 maja 2025

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Państwa petycja dotycząca realizacji *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* została rozpatrzona w poniższy sposób.

UZASADNIENIE

Uprzejmie informuję, 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 wzmoczonych analiz i prac ze strony Ministerstwa Infrastruktury oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

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

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 ujęcia w nim S8 Białystok – Suwałki, bez strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Tym samym, Rada Ministrów usankcjonowała budowę na te-renie 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.

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.

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.

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.

Obecnie rząd zakłada, że możliwa byłaby realizacja ciągu drogi krajowej nr 8 jako drogi dwujezdniowej 2x2. Dodatkowo zaś 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. Należy zatem podkreślić, że Ministerstwo nie rezygnuje i nie podważa uzasadnienia dla poprawy klasy i standardu technicznego ciągu drogowego między Białymstokiem a Suwałkami. Jednak działania i inwestycje tam realizowane muszą być oparte o szczegółowe i obiektywne analizy w tym zakresie, a nadto zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, zarówno krajowego jak i europejskiego.

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.

Dodatkowo podkreślić należy, że już obecnie w ramach *Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* na ciągu drogi krajowej nr 8 na północ od Białegostoku realizowane są 3 zadania inwestycyjne obejmujące budowę obwodnic Sztabina, Suchowoli oraz Białobrzeg. Celem tych zadań jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z poza miejscowości, usprawnienie ruchu, poprawa bezpieczeństwa jak również warunków życia mieszkańców poprzez zmniejszenie uciążliwości wynikających z ruchu

pojazdów przez centra tych miejscowości. Zadania te znajdują się na zaawansowanym etapie procesu inwestycyjnego, zawarte zostały umowy z wykonawcami prac, i w przypadku Sztabina i Suchowoli rozpoczęte zostały już roboty budowlane w terenie. Przedmiotowe działania w sposób jednoznaczny dowodzą, że ciąg drogi krajowej nr 8 na północ od Białegostoku jest traktowany jako ważne połączenie komunikacyjne.

Odnosząc się do kwestii parametrów technicznych tych obwodnic, w kontekście ewentualnej późniejszej dobudowy drugiej jezdni, należy podkreślić, że wykonawcy tych zadań zostali zobowiązani w ramach zawartych umów, przed przystąpieniem do opracowań zasadniczych, do opracowania koncepcji wstępnych dla przekroju 2x2, których celem było takie zaprojektowanie rozwiązań aby w przyszłości umożliwić ich rozbudowę do parametrów odpowiednich dla przekroju 2x2, aby w możliwie największym na obecnym etapie minimalizować tzw. roboty tracone. Takie analizy i opracowania zostały zrealizowane i wprowadzone do dokumentacji zasadniczej, dzięki czemu realizowane w ramach wskazanych powyżej zadań obiekty inżynierskie (w szczególności poprzeczne nad ciągiem głównym) zostały zaprojektowane tak aby możliwa była ich rozbudowa w przyszłości o drugą jezdnię, z jednoczesną minimalizacją tzw. robót traconych.

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.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia MINISTRA INFRASTRUKTURY

Katarzyna Kościeszka

Dyrektor Departamentu Dróg Publicznych

Otrzymują:

- 1.
2. a/a.

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Państwa danych osobowych jest minister właściwy do spraw transportu z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Państwa dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.);
- 3) podstawą przetwarzania Państwa danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Państwa zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiadają Państwo prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Państwa dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Państwa dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Państwa danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.