

Apel Marszałka do Janusza Piechocińskiego

Apel Marszałka Województwa Podlaskiego Janusza Krzyżewskiego do Janusza Piechocińskiego – Przewodniczącego Sejmowej Komisji Infrastruktury, Posła na Sejm RP w sprawie działań zmierzających do przyśpieszenia budowy drogi ekspresowej S 8 określonej mianem „Via Baltica”.

W imieniu Samorządu Województwa Podlaskiego zwracam się do Pana z uprzejmą prośbą o wsparcie naszych działań zmierzających do przyśpieszenia budowy drogi ekspresowej S 8 określanej mianem „Via Baltica”.

Via Baltica to droga o statusie międzynarodowym, która ma powstać w ramach I-go ogólnoeuropejskiego korytarza transportowego łączącego kraje Europy zachodniej z południowo - zachodnimi krajami nadbałtyckimi. Jest to również ciąg drogi międzynarodowej E-67, a ponadto jest to trasa do przejść granicznych w Budzisku, Kuźnicy i Bobrownikach.

Dla województwa podlaskiego droga ta stanowi:

- połączenie województwa i dużej aglomeracji białostockiej ze stolicą i centrum kraju,
- na odcinku Białystok-Suwałki jest fragmentem osi komunikacyjnej województwa, na kierunku północ – południe, a jednocześnie odcinkiem trasy paneuropejskiej (łącznie z odcinkiem drogi Nr 19) północ-południe z krajów nadbałtyckich na południe Europy, do krajów bałkańskich.

W świetle zwiększającej się liczby wypadków samochodowych na istniejącej drodze Nr 8, potencjalnego dużego zagrożenia terenów chronionych przez istniejący ruch ciężarowy, a przede wszystkim transport substancji niebezpiecznych, wzrastający poziom hałasu, będący uciążliwością dla mieszkańców okolicznych terenów, jak również zagrożenia dla świata przyrody, wskazane jest, aby przebudowa drogi Nr 8, biegnącej poprzez okolice Białegostoku, miała miejsce jak najszybciej.

Licząc na zrozumienie naszych argumentów i na poparcie przez Pana stanowiska Samorządu Województwa Podlaskiego, pozostaję z szacunkiem.

W załączeniu:

1. Analiza problemu
2. Mapa pogładowa

Analiza Problemu

Istniejąca droga krajowa Nr 8 obciążona jest bardzo dużym ruchem w szczególności ruchem ciężkim (TIR-ów) do przejść granicznych, a jednocześnie charakteryzuje się bardzo dużą wypadkowością. W latach 1991-2004 na drodze Nr 8 Warszawa – Białystok - Budzisko (na odcinku przebiegającym przez woj. podlaskie) miało miejsce 1459 wypadków, w wyniku których zginęło 377 osób, a 1922 osoby zostały ranne. Po wejściu Polski do Unii Europejskiej, w 2004 roku na tym odcinku drogi zginęło aż 46 osób, co oznacza ponad 2-krotny wzrost ilości zabitych w stosunku do roku 2003.

Zasadniczy wzrost ruchu i uciążliwości wystąpiły od czasu uruchomienia przejścia granicznego w Budzisku w 1992 roku. Pojawiły się ogromne potoki ruchu ciężarowego z utrzymującą się tendencją dynamicznego wzrostu do chwili obecnej. Skokowy wzrost natężenia ruchu zanotowano w 2004 roku – o 28 % w zakresie pojazdów ciężkich i około 32 % pojazdów ogółem (po akcesji Polski i krajów nadbałtyckich do Unii Europejskiej). W 2004 roku granicę polsko-litewską przekroczyło ponad 860 tys. pojazdów. Przejście graniczne w Budzisku jest w Polsce na drugim miejscu - po Świecku - przejściem granicznym pod względem wielkości ruchu pojazdów ciężarowych.

Od lat trwa dyskusja na temat ustalenia przebiegu trasy szybkiego ruchu, która odciąży Podlasie i pozwoli rozładować rosnący z roku na rok ruch kołowy. Są zarezerwowane środki finansowe, firmy budowlane czekają na przetargi. Z punktu widzenia ekonomistów jak też i samorządu wojewódzkiego zrównoważony rozwój regionu zapewni przebieg trasy przez okolice Białegostoku. Wówczas obwodnice powstałyby przy takich miejscowościach jak Wasilków, Suchowola, Sztabin, Augustów i Suwałki. O takim przebiegu drogi jednoznacznie wypowiedział się w roku bieżącym Pełnomocnik Rządu RP ds. budowy dróg krajowych i autostrad - Jan Kurylczyk. Poza tym z punktu widzenia potrzeb ochrony przyrody w projektowanym przebiegu drogi zapewniono minimalizację wpływu na cenne przyrodniczo obszary, poprzez budowę wielu udogodnień (estakady, objazdy, tłumiące ścianki, tunele dla migracji zwierząt, ekrany, separatory niedopuszczające do zanieczyszczeń, itp.). Projektowany przebieg drogi pozwoli na ominięcie Puszczy Knyszyńskiej, jednego z największych kompleksów leśnych w Europie.

Droga Nr 8 powstała pół wieku temu i od tego czasu nie były przeprowadzone większe modernizacje. Nośność konstrukcji wynosi około 80 kN/oś, a szerokość jezdni na odcinkach wynosi 6,0 m. Warunki geometryczne trasy są takie jak drogi podrzędnej, a dostępność jest nieograniczona. Ruch drogowy na przejściach przez jednostki osadnicze jest wolny, powodując drgania, niedopuszczalne emisje hałasu i zanieczyszczenia powietrza. Znaczny ruch obsługuje duży ośrodek miejski Suwałki. Przez miasto przejeżdża aktualnie około 4 tys. pojazdów ciężarowych i autobusów na dobę. Istniejąca droga nie posiada żadnych zabezpieczeń przeciwdziałających szkodliwym wpływom na środowisko naturalne. Niszczony jest środowisko przyrodnicze, struktura zabudowy i środowisko człowieka.

Rozbudowa dróg krajowych Nr 8 i Nr 19 w rejonie aglomeracji białostockiej oraz rozbudowy drogi Nr 8 na kierunku Białystok – Augustów – granica państwa, wg. opracowanej dokumentacji techniczno – lokalizacyjnej jest gwarancją ochrony obszarów przyrodniczych, a co najważniejsze poprzez budowę obwodnic jest gwarancją ochrony siedzib ludzkich. Przygotowanie i podjęcie realizacji tych zadań pozostaje, zdaniem ekologów, w konflikcie z Naturą 2000. Droga ekspresowa S 8 „Via Baltica” stała się swego rodzaju symbolem dla organizacji ekologicznych, które protestowanie – jako formę działania - mają wpisane w swoje statuty. Ekolodzy kwestionują szczególnie przebieg tej drogi przez południową część Puszczy Augustowskiej, jak też przez

przebieg tej drogi przez porudniową część Puszczy Augustowskiej, jak też przez Biebrzański Park Narodowy na odcinku 500 metrów w okolicach miejscowości Sztabin.

Budowa obwodnicy wokół Augustowa zdaniem Naczelnego Sądu Administracyjnego jest zgodna z prawem, natomiast planowany przebieg trasy przez teren Biebrzańskiego Parku Narodowego, w tym projekt mostu przez rzekę Biebrzę, został uzgodniony przez Ministerstwo Środowiska. Niestety niepokoje przyrodników nie ustały. W dniach 14-15 października 2004 roku miała miejsce wizyta ekspertów Rady Europy: Przedstawiciela Instytutu Ochrony Przyrody w Brukseli oraz przedstawicielki Sekretariatu Europy. Wizyta połączona była z wizytacją wszystkich rozważanych wariantów przebiegu drogi Via Baltica. Odkonło się również spotkanie zainteresowanych stron - zarówno pozarządowych organizacji ekologicznych, jak również władz lokalnych. W czasie spotkania Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad potwierdziła gotowość przeprowadzenia procedury strategicznej oceny oddziaływania Via Baltica na środowisko. Komisja ekologów i drogowców pracuje od kilku miesięcy, przewiduje się, że ocena gotowa będzie pod koniec 2005 roku. Opracowanie to w sposób jednoznaczny zamknie wieloletnie bezprzedmiotowe dyskusje, a Komisja Europejska utwierdzi się w przekonaniu o racjonalności białostockiego wariantu przebiegu tej trasy.

Z punktu widzenia rozwoju całego regionu Podlasia przejście drogi ekspresowej przez skraj województwa w wariacie łomżyńskim zakłóciłoby układ sieci dróg, odcinając zachodnią część województwa i pozostawiając na uboczu Białystok, miasto o statusie metropolitalnym. Podlasie jest częścią obszaru Zielonych Płuc Polski i naszym zdaniem właśnie budowa tej drogi ekspresowej wg. przebiegu oznaczonego w załączonej mapie poglądowej zagwarantuje ochronę cennych obszarów przyrodniczych i przyczyni się do ochrony i rozwoju najważniejszego dobra tej ziemi - jej mieszkańców. Została już wykonana Analiza rozwoju trasy Via Baltica pod kątem usług turystycznych wraz z kreacją liniowego produktu turystycznego. Stworzenie standardu turystycznego ma służyć promocji obszarów znajdujących się wzdłuż planowanej trasy, a będących cennymi pod względem turystycznym i przyrodniczym. Analiza ta jest spójna z przyjętą w 2000 roku Strategią Rozwoju Województwa Podlaskiego do roku 2010, w której istotnym elementem jest podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej i turystycznej województwa.

maj 2005 r.

