

**PREZYDENT MIASTA
SUWAŁK**

RFZ.033.238.13



Suwałki, 22 stycznia 2014 r.

**Szanowny Pan
Zbigniew Rynasiewicz
Sekretarz Stanu
Ministerstwo Rozwoju
i Infrastruktury**

Szanowny Panie Ministrze!

W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi projektu *Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, uprzejmie proszę o rozpatrzenie i uwzględnienie poniższych uwag do przedmiotowego dokumentu.

1. Podniesienie priorytetu inwestycyjnego odcinka linii kolejowej E-75 Białystok – granica państwa.

Zgodnie z treścią Dokumentu Implementacyjnego, jedną z głównych wytycznych dla rozwoju sektora kolejowego w Polsce ma być zapewnienie dobrego połączenia kolejowego z granicą litewską ze względu na rozpoczętą w ostatnim okresie budowę w tym kraju linii normalnotorowej Szestokai – Kowno wraz z terminalami intermodalnymi (str. 13 dokumentu).

Jednocześnie na liście priorytetów najbliższej perspektywy finansowej w sektorze kolejowym znalazła się inwestycja na linii E-75 w zakresie modernizacji odcinka Sadowne-Białystok (str. 12 dokumentu). Dzięki temu, zdaniem autorów dokumentu, znacznemu usprawnieniu ulegną połączenia kolejowe z województwem podlaskim oraz dalej z Białorusią i Litwą.

Tymczasem odcinek E-75 stanowiący bezpośrednie połączenie z Litwą, tj. „Prace na linii kolejowej E-75 na odcinku Białystok-Suwałki-Trakiszki (granica państwa)” został sklasyfikowany na ostatnim miejscu (24) na liście podstawowej projektów kolejowych CEF (s. 53 dokumentu).

Moim zdaniem hierarchizacja priorytetów inwestycji kolejowych do realizacji jest niespójna z uzasadnieniem. Jeżeli szczególny nacisk jest położony na dobre połączenie kolejowe z Litwą, inwestycja na linii E-75 nie może się ograniczać do odcinka Sadowne-Białystok ale powinna obejmować również odcinek Białystok-Suwałki-Trakiszki.

Doprowadzenie trasy Rail Baltica z Warszawy do Białegostoku będzie miało znaczenie jedynie z punktu widzenia połączenia stolicy z Białymstokiem. W praktyce bowiem,

umieszczenie projektu dotyczącego odcinka Białystok-Suwałki-Trakiszki na ostatnim miejscu listy podstawowej oznacza, iż prawdopodobnie odcinek ten nie będzie realizowany. Jednocześnie informuję, iż w wersji Dokumentu Implementacyjnego z czerwca 2013 r. inwestycja na odcinku Białystok-Suwałki-Trakiszki była umiejscowiona na 6 miejscu listy podstawowej, co wskazywało na znacznie wyższy priorytet tej inwestycji niż obecnie.

Dlatego też wnoszę o traktowanie inwestycji na całym przebiegu trasy Rail Baltica w Polsce jako całości z punktu widzenia poprawy połączeń kolejowych z Litwą oraz przesunięcie odcinka Białystok-Suwałki-Trakiszki na wyższe miejsca w hierarchii inwestycji kolejowych objętych projektem dokumentu implementacyjnego.

2. Rozdzielenie zadań inwestycyjnych dot. obwodnicy Suwałk oraz odcinka Suwałki – granica państwa.

Wnoszę o uszczegółowienie zadania pod nazwą „Budowa drogi ekspresowej S-61: odc. obwodnica Suwałk - granica państwa” (str. 54 dokumentu) poprzez wskazanie dwóch etapów tj.:

- 1) Budowa odc. obwodnicy Suwałk;
- 2) Budowa odc. Suwałki-Budzisko z obwodnicą Szypliszek.

Uprzejmie informuję, iż prace nad obwodnicą Suwałk wkraczają w chwili obecnej w decydującą fazę. Zgodnie z danymi zaprezentowanymi w projekcie dokumentu implementacyjnego (tabela nr 7.4.3., str. 99 dokumentu) planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane to III kwartał 2014 r. natomiast zakończenie robót jest planowane na III kwartał 2017 r.

Odcinek Suwałki-granica państwa znajduje się w chwili obecnej na etapie wyboru wariantu lokalizacyjnego. Zgodnie z ww. tabelą planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane to IV kwartał 2015 r. podczas gdy zakończenie robót jest planowane na I kwartał 2020 r.

Łączenie obu tych projektów jest niecelowe nie tylko ze względu na ich różny stan zaawansowania ale również ze względu na odmienny sposób przygotowania tych projektów do realizacji (odcinek Suwałki – granica państwa ma być realizowany zgodnie z systemem projektuj i buduj).

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż środki na projekty w ramach CEF powinny być alokowane do końca roku 2016, może tak się zdarzyć że projekt ten nie uzyska dofinansowania w ramach tego instrumentu.

Dlatego też zwracam się z prośbą o uszczegółowienie zapisu na str 54 dokumentu implementacyjnego poprzez rozdzielenie obu zadań inwestycyjnych na dwa etapy.

Jednocześnie chciałbym wyrazić swoje zaniepokojenie przesunięciem w czasie realizacji inwestycji dotyczącej obwodnicy Suwałk. W wersji dokumentu z czerwca 2013 r. planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu na roboty budowlane to III kwartał 2014 r., a data zakończenia robót budowlanych to 2016 r.

Jednocześnie zgodnie z tabelą nr 7.4.3, str. 99 przesunięto termin realizacji odcinka obwodnicy Suwałk. Planowana data ogłoszenia pierwszego przetargu pozostała bez zmian (III kwartał 2014 r.), jednakże data zakończenia robót budowlanych została przesunięta na III kwartał 2017 r.

W związku z powyższym zwracam się z prośbą o wyjaśnienie tak znacznego opóźnienia harmonogramu realizacji tej kluczowej dla Polski północno-wschodniej inwestycji.

3. Brak wśród priorytetów inwestycyjnych przebudowy odcinka drogi krajowej nr 8 od obwodnicy Augustowa (węzeł Augustów) do Białegostoku.

W założeniach inwestycyjnych wskazanych w Dokumencie Implementacyjnym brakuje tego ważnego połączenia drogowego w województwie podlaskim. W konsekwencji w perspektywie do roku 2020 znaczne obszary północnej części województwa podlaskiego, w szczególności Miasto Suwałki jak również inne gminy zlokalizowane na terenie powiatu suwalskiego i sejneńskiego będą w dalszym ciągu znajdować się poza zasięgiem izochrony 90 minut dostępu do Białegostoku. Oznacza to, iż mieszkańcy Suwałk i regionu nie będą mogli czerpać korzyści z rozwoju ośrodka metropolitalnego jakim jest Białystok.

Problemem dla regionu jest również brak dobrego połączenia z głównym szlakiem tranzytowym do przejścia granicznego w Kuźnicy co w znacznym stopniu utrudnia skorzystanie z potencjalnych impulsów rozwojowych wynikających z relatywnie bliskiego położenia Suwałk w stosunku do granicy z Białorusią. Budowa tego połączenia jest również niezwykle istotna z punktu widzenia skomunikowania całego regionu Polski północno-wschodniej z systemem transportowym drogi S-19 od Białegostoku poprzez Lublin i Rzeszów do przejścia granicznego ze Słowacją w Barwinku (tzw. Via Carpatia) i dalej na południe Europy.

W związku z powyższym zwracam się z uprzejmą prośbą o ujęcie drogi krajowej nr 8 na odcinku Augustów-Białystok wśród zadań inwestycyjnych planowanych do realizacji w ramach Dokumentu Implementacyjnego do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020.

PREZYDENT

Czesław Renkiewicz

NACZELNIK WYDZIAŁU
Rozwoju i Relacji z Zagranicą

Marcin Bonisławski