



Warszawa, dnia 18 września 2008 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TA4-AK-0701-3506/08

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 22. 09. 08.

nr 5499 podpis. *Parasolka*

RECEPCJA
Dziura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 23. 09. 08.
nr 6877 podpis. *M*

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na pismo z dnia 13 sierpnia 2008 r. nr BPS/DSK-043-789/08 w sprawie oświadczenia senatora Bohdana Paszkowskiego odnośnie przebiegu trasy Via Baltica, złożonego w dniu 7 sierpnia 2008 r. podczas 17 posiedzenia Senatu RP, uprzejmie przekazuję następujące informacje.

Przebieg trasy Via Baltica w I Pan-Europejskim Korytarzu Transportowym prowadzącym przez Budzisko – Białystok – Warszawę został ustanowiony w czasie Konferencji Ministrów Transportu Europy w roku 1994 i następnie zapisany w Traktacie Akcesyjnym. Zgodnie z przyjętymi wówczas wstępnymi założeniami trasa ta ma bieć po śladzie drogi ekspresowej S-8. Jednocześnie, strona polska została zobowiązana do opracowania strategii rozwoju przedmiotowego korytarza, w tym analizy innych wariantów jego przebiegu. Wypełniając nałożone na stronę polską zobowiązania, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zleciła w drodze przetargu firmie Scott Wilson Kirkpatrick & Co. Ltd. sp. z o.o. przygotowanie analizy pn. „Strategia rozwoju I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego. Część I: korytarz drogowy” wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko skutków realizacji ww. „Strategii”.

Ponieważ zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.) konieczne jest przeprowadzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko skutków realizacji ww. „Strategii”, w raporcie znalazło się porównanie wariantów pod kątem środowiskowym, czyli tzw. Prognoza

oddziaływania na środowisko. Scott Wilson uznał za najlepszy pod względem środowiskowym wariant 42: „*Na obecnym etapie procesu oceny strategicznej I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego podstawową propozycją za strony przyrodniczej jest wariant 42 (Budzisko - Suwałki - Raczek - Elk - Szczuczyn - Stawiski - Łomża - Ostrów Mazowiecka - Wyszków - Radzymin - Warszawa.)*”. Jednocześnie potwierdzono konieczność modernizacji drogi krajowej nr 8 do Białegostoku oraz konieczność rozwiązania węzła białostockiego, z uwzględnieniem planowanej drogi ekspresowej S-19.

Zgodnie z art. 34 ust. 1 oraz art. 43 ust. 2 ww. ustawy, w dniach od 8 maja do 13 czerwca br. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadziła konsultacje społeczne dla projektu „*Strategii rozwoju I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego. Część I: korytarz drogowy*” oraz Prognozy oddziaływania na środowisko. Pierwszym etapem konsultacji była konferencja prasowa informująca o rozpoczęciu konsultacji oraz uruchomienie strony internetowej. Następnie organizowane były spotkania terenowe w gminach i powiatach przez które miałyby przechodzić ww. trasa. Przez cały okres trwania konsultacji społecznych zbierane były opinie, wnioski i postulaty dotyczące przebiegu trasy Via Baltica. Warto zaznaczyć, że wnioski z konsultacji społecznych nie zmieniły rekomendacji firmy Scott Wilson - wariantem rekomendowanym pozostał wariant 42.

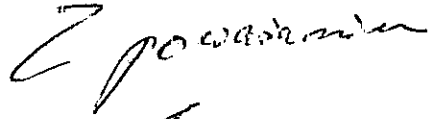
Dnia 29 lipca br. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w trybie art. 43 ust. 1 ww. ustawy, przekazał projekt dokumentu strategicznego pn. "*Strategia rozwoju I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego. Część I: korytarz drogowy*" wraz z Prognozą oddziaływania na środowisko Ministrowi Środowiska i Głównemu Inspektorowi Sanitarnemu do zaopiniowania. Wskazany dokument uwzględnia postulaty i uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji społecznych (do ww. materiałów dołączony został również Raport z konsultacji społecznych). Należy podkreślić, że opinie Ministra Środowiska i Głównego Inspektora Sanitarnego mogą wpłynąć na ostateczny kształt "Strategii".

Zgromadzona dokumentacja ma stanowić podstawę wyboru najbardziej optymalnego przebiegu trasy Via Baltica, który będzie zaproponowany we wnioskach o wydanie decyzji administracyjnych, koniecznych do uruchomienia procesu inwestycyjnego.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że wszystkie opracowane dotąd materiały dostępne są na stronie internetowej <http://www.viabaltica.scottwilson.com.pl/>.

Warto zaznaczyć, że zgodnie z art. 55 ww. ustawy, ostatecznie o przebiegu trasy Via Baltica orzeknie organ administracji publicznej, właściwy do wydania decyzji

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia tzw. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na mocy art. 46a ust. 7 pkt 1 ww. ustawy, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiotowej sprawie jest wojewoda.



Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Paweł Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów,
2. Biuro Ministra.