

UCHWAŁA NR VII/58/15
RADY MIASTA HAJNÓWKA
z dnia 24 czerwca 2015 r.

w sprawie przyjęcia stanowiska Rady Miasta Hajnówka dotyczącego budowy drogi krajowej S19 – Kuźnica – Białystok – Rzeszów oraz drogi krajowej 66 – Zambrów – Połowce.

Na podstawie § 19 ust. 1 pkt 3, § 20 ust. 1 Regulaminu Rady Miasta stanowiącego załącznik Nr 2 do Statutu Miasta Hajnówka stanowiącego załącznik do uchwały Nr X/47/07 Rady Miasta Hajnówka z dnia 27 września 2007 r. w sprawie uchwalenia Statutu Miasta Hajnówka (Dz. Urz. Woj. Podl. Nr 225 poz. 2304, z 2008 r. Nr 108, poz. 1121, z 2009 r. Nr 93, poz. 1005, z 2010 r. Nr 5, poz. 78, z 2011 r. Nr 68, poz. 781) Rada Miasta Hajnówka uchwala, co następuje:

§1. Przyjmuje się stanowisko Rady Miasta Hajnówka dotyczące budowy drogi krajowej S19 – Kuźnica – Białystok – Rzeszów oraz drogi krajowej 66 – Zambrów – Połowce, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

§2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady

Jakub Ostapczuk

Stanowisko Rady Miasta Hajnówka dotyczące budowy drogi krajowej S19 – Kuźnica – Białystok –
Rzeszów oraz drogi krajowej 66 – Zambrów – Połowce.

Rada Miasta Hajnówka popiera stanowisko Sejmiku Województwa z dnia 25 maja 2015 r. w sprawie dotychczasowej polityki rządu przy realizacji zadań drogowych na terenie województwa podlaskiego. Sejmik Województwa Podlaskiego w swoim stanowisku zwrócił uwagę na niepokojące ustalenia i zapisy zawarte w dokumencie implementacyjnym do „Strategii rozwoju transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) dotyczące realizacji warunkowe drogi krajowe S19 odcinki Białystok – Lublin oraz granica Państwa – Białystok na terenie województwa podlaskiego, tzn. realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”, o ile alokacja środków pochodzących z UE (w ramach środków Funduszu Spójności) będzie wystarczająca. Rada Miasta nie zgadza się z zapisem zawartym w uzasadnieniu do Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023, że dzięki realizacji tegoż Programu z końcem 2023 r. szlak komunikacyjny S19 – Lublin – Rzeszów zyska ciągłość. Dlaczego nie ma mowy o szlaku komunikacyjnym Białystok – Lublin, bądź o całym odcinku tej drogi czyli od granicy państwa (Białoruś) do granicy Państwa (Słowacja)? Bezsprzecznym jest fakt, iż dopiero cały odcinek S19 od Białegostoku do Rzeszowa zapewni spójność społeczną, gospodarczą i terytorialną przygranicznych województw Polski Wschodniej.

Istotą jest realizacja korytarza transportowego (od trasy S61 obwodnica Augustowa do Rzeszowa) obsługującego komunikacyjnie województwa Polski Wschodniej, z którego również będą mogli korzystać międzynarodowi przewoźnicy w relacjach zwrotnych: państwa nadbałtyckie (Litwa, Łotwa i Estonia) – Europa Południowa (Słowacja, Węgry, Rumunia, Bułgaria i Grecja), bez obciążania dróg w centrum kraju, a zwłaszcza układu drogowego wokół Warszawy. Warto przypomnieć, że idea budowy S19 w proponowanym przebiegu nawiązuje do zaniechanej niestety koncepcji stworzenia transeuropejskiego korytarza transportowego zwanego „Via Carpathia”. Być może przykład Polski otworzy możliwości uznania tej trasy za jeden z priorytetów komunikacyjnych państw UE.

Budowa wnioskowanego odcinka drogi ekspresowej S19 zgodna jest, zarówno z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 i Strategią Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.), jak również z wojewódzkimi strategiami rozwoju. Z pewnością poprawi się zewnętrzna dostępność komunikacyjna Polski Wschodniej. Zlikwidowane zostaną liczne wąskie gardła tej trasy, szczególnie dokuczliwe przy przejściach istniejącej DK19 przez małe miejscowości. Stworzone zostanie wysokiej jakości połączenie komunikacyjne między największymi na wschodzie kraju ośrodkami wojewódzkimi, powiązane z siecią dróg o znaczeniu międzynarodowym. Trasa ta służyć będzie zwiększeniu spójności gospodarczej i społecznej tych regionów, a także sprzyjać wzrostowi ich konkurencyjności. Nastąpi odczuwalny wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego i poprawa efektywności ekonomicznej transportu drogowego.

Odraczanie terminu budowy S19 jest bezzasadne, gdyż jakość i stan obecnej infrastruktury już dzisiaj zniechęca potencjalnych użytkowników do masowego korzystania z tej trasy, co skutkuje poważnym ograniczeniem przepływu towarów i usług na tym kierunku. Nie bez znaczenia pozostaje rejestrowana rokrocznie na tym ciągu drogowym duża wypadkowość i brak obwodnic.

Niepokojącym jest także fakt braku zainteresowania drogą krajową S8 na odcinku Białystok – Augustów oraz drogą krajową nr 16 na odcinku Ełk – Granica Państwa.

Realizacja przebiegu trasy Via Baltica po nowym śladzie, po trasie drogi S61 wymaga nowelizacji przebiegu dróg ekspresowych. Wcześniejsze apele dotyczyły także realizacji drogi S-8 w proponowanym przebiegu z bezwzględnym utrzymaniem standardu drogi S-8, jako drogi

ekspresowej i klasy S dwujezdniowej również na odcinku Suwałki – Białystok przez Augustów i nieograniczenie jej standardu do niższych parametrów.

Wykonanie wskazanych odcinków dróg ekspresowych jest warunkiem niezbędnym rozwoju województw podlaskiego, lubelskiego i podkarpackiego oraz ma znaczenie strategiczne dla spójności komunikacyjnej kraju.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o podjęcie bardziej intensywnych działań polegających na uwzględnieniu w możliwie największym stopniu zgłoszonych propozycji, tak aby zarówno cele główne Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 czyli budowa spójnego nowoczesnego systemu dróg krajowych zapewniającego efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego oraz cele szczegółowe takie jak zwiększenie spójności sieci dróg krajowych (kontynuacja istniejących odcinków, budowa węzłów), wzmocnienie efektywności transportu drogowego (skrócenie średniego czasu przejazdu), wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków i ich ofiar) oraz poprawa dostępu do rynków i usług (połączenie miast wojewódzkich z Warszawą), możliwe były do realizacji na przedmiotowych drogach w zakładanym okresie czasowym.