

Bartosz ZAKRZEWSKI, Gabriel NOWACKI, Rafał KOPCZEWSKI

VIA BALTICA I JEJ ZNACZENIE DLA BEZPIECZEŃSTWA I ROZWOJU POLSKI PÓŁNOCNO-WSCHODNIEJ

W artykule omówione zostały problemy dotyczące infrastruktury transportu drogowego Polski północno-wschodniej, przede wszystkim województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego i podlaskiego, na przykładzie międzynarodowego korytarza transportowego Via Baltica. Przedstawiono argumenty, że powstająca w tym korytarzu infrastruktura drogowa jest kluczowym czynnikiem bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego północno-wschodniej Polski oraz strategicznym elementem bezpieczeństwa naszych sojuszników z NATO i Unii Europejskiej: Litwy, Łotwy i Estonii.

WSTĘP

Drogowy ruch pasażerski i towarowy w Polsce dynamicznie narasta z każdym rokiem. Wynika to przede wszystkim z: zamożności naszego społeczeństwa, atrakcyjności turystycznej naszego kraju, rozwoju handlu zagranicznego, intensyfikacji inwestycji i kontaktów biznesowych oraz szybkości i wygody podróży [4]. Istniejąca sieć drogowa oraz połączeń komunikacyjnych, zarówno w ruchu krajowym, jak również w międzynarodowym, od lat napotyka jednak wiele trudności w dalszym rozwoju, pomimo oddania do eksploatacji w 2017 r. 356 km nowych dróg ekspresowych i autostrad oraz modernizacji dróg wojewódzkich i powiatowych [1]. Szczególnie dotyczy to tranzytowej infrastruktury drogowej. Wzrost liczby pojazdów w Polsce cały czas postępuje a rynek motoryzacyjny pozostaje w dalszym ciągu nienasycony [8, 9]. Dodatkowo występuje tu zjawisko kongestii współczesnych miast, które nie mogą poradzić sobie z narastającym ruchem miejskim [7]. Stąd rysuje się pilna potrzeba budowy nowych dróg na terytorium Polski, zwłaszcza na wciąż niedoinwestowanym wschodzie naszego kraju.

W artykule skupiono się na rozbudowywanej drodze łączącej Unię Europejską i Polskę z państwami bałtyckimi, którą nazwano Via Baltica. Twierdzimy, że szybka rozbudowa i modernizacja tej drogi do parametrów magistralnej drogi autostradowej wpłynie w istotny sposób na dotychczasowy przewóz ładunków i pasażerów w relacji międzynarodowej Polska – państwa bałtyckie (Litwa, Łotwa i Estonia). Poprawi się w istotny sposób dostęp obywateli tych państw do stolicy Polski Warszawy (jako hubu przesiadkowego), będą miały także istotny wpływ o charakterze regionalnym dla mieszkańców województw podlaskiego, warmińsko-mazurskiego i wschodniej części województwa mazowieckiego [2]. **Twierdzimy tym samym, że nakłady poniesione na budowę tej drogi szybko się zwrócą.**

Celem tego artykułu jest przywołanie argumentów za pilną potrzebą rozbudowy trasy Via Baltica. **Struktura tego materiału** to jeden punkt (składający się z czterech podpunktów), dotyczący charakterystyki inwestycji drogowych na trasie Via Baltica (S61) podzielonej na cztery odcinki: pierwszy podpunkt dotyczy odcinka Ostrów Mazowiecka – Łomża; drugi opisuje obwodnicę Łomży, trzeci podpunkt charakteryzuje modernizację odcinka drogowego Łomża – Szczuczyn; w końcu czwartym fragmentem omawianej trasy jest odcinek obwodnicy Suwałk. Całość kończy stosowne zakończenie z wnioskami i propozycjami.

Bazą dla czynionych analiz są zebrane informacje statystyczne z dostępnych źródeł i raportów. Główną **metodą badawczą** jest obserwacja, wnioskowanie oraz rachunek efektywności ekonomicznej inwestycji drogowej przeprowadzony dla opisywanych odcinków dróg w ITS [2, 6]. Prezentowane informacje należy traktować jako zarys podjętego problemu i przyczynek do szerszej dyskusji w tym obszarze wiedzy.

1. VIA BALTICA

Via Baltica to popularna nazwa drogi międzynarodowej E67, z Warszawy do Tallinna w Estonii, biegnąca z Polski przez Litwę i Łotwę do Estonii. Pełni ona rolę najważniejszego połączenia drogowego pomiędzy krajami bałtyckimi i Polską. Via Baltica wraz z połączeniem kolejowym Rail Baltica jest elementem I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego.

Pod koniec kwietnia 2017 r. w Ostrowi Mazowieckiej ówczesny wiceminister infrastruktury Jerzy Szmít podpisał dokumenty o rozpoczęciu przetargów na budowę 36,5 km drogi ekspresowej S61 z Ostrowi Mazowieckiej do Łomży. Ogłoszenie o przetargach na zaprojektowanie i budowę dwóch odcinków S61 między Ostrowią a Łomżą GDDKiA opublikowała na początku maja 2017 r. Na zaprojektowanie i budowę drogi wykonawca będzie miał maksimum 37 miesięcy, ale może ten termin skrócić o pół roku. Inwestycja ma się rozpocząć w 2018 r. i zakończyć po trzech latach w 2021 r. Jedynym ukończonym obecnie odcinkiem Via Baltica jest obwodnica Augustowa. W 2017 r. rozpoczęła się budowa mierzącej 13 km obwodnicy Suwałk. Ta ekspresowa trasa będzie połączona z obwodnicą Augustowa i ma być zakończona do wiosny 2019 r. Cała nowa droga ekspresowa S61 będzie miała ponad 200 km długości [14].

6 czerwca 2017 r. podpisano umowy na budowę odcinka drogi ekspresowej S61 Suwałki - Budzisko oraz skierowano do drugiego etapu przetargu inny fragmentu tej trasy: Szczuczyn–Raczkki. Podpisanie umowy na projekt i budowę odcinka S61 Suwałki – Budzisko oznacza, że cały niemal 37-kilometrowy odcinek przygraniczny od istniejącej obwodnicy Augustowa do Budziska jest w fazie realizacji: obwodnica Suwałk od lutego 2017 r., a odcinek do Budziska od 6 czerwca 2017 r. na etapie przygotowania materiałów do zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. W realizacji jest również druga jezdnia obwodnicy Szczuczyna (umowa podpisana 26 maja 2017 r.) [12].

Pozostała część Via Baltici – od Ostrowi Mazowieckiej aż po obwodnicę Augustowa od dzisiaj znajduje się w decydującej fazie postępowania przetargowych. Zgoda na II etap przetargu dla odcinka Szczuczyn - Raczek (realizuje oddział GDDKiA w Olsztynie) oznacza, że wykonawcy startujący w przetargu będą składać oferty cenowe. Z kolei na podlaskich odcinkach S61 od Ostrowi do Szczuczyna stopniowo wyłaniani są wykonawcy, którzy złożyli najkorzystniejsze oferty.

23.02.2018 r. w siedzibie olsztyńskiego oddziału GDDKiA rozstrzygnięto przetargi na projekt i budowę kolejnych dwóch odcinków drogi ekspresowej S61 – Szczuczyn – Elk Południe i Elk Południe - Wysokie. Tym samym wszystkie trzy odcinki drogi Via Baltica realizowane przez olsztyński oddział GDDKiA weszły w ostatnią fazę postępowania przetargowego. Po ewentualnych odwołaniach i kontroli uprzedniej Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych będzie można podpisać umowy na realizację tych zadań.

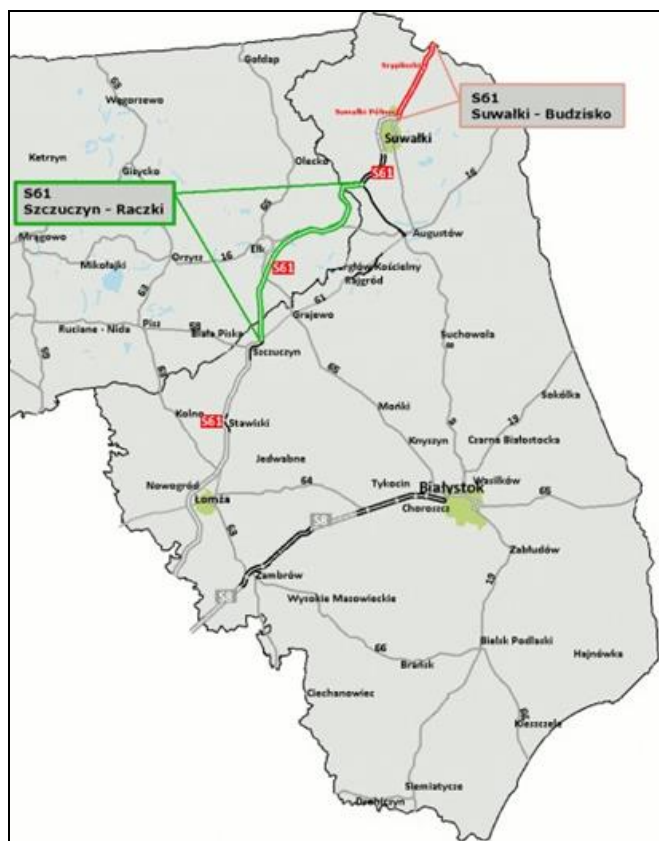
Najkorzystniejsze oferty na wykonanie dwóch odcinków S61 złożyła firma POLAQUA Sp. z o.o. z Wólki Kozodawskiej. Firma ta zaoferowała wykonanie zadania 1 (Szczuczyn – Elk Płd.) za kwotę 534,3 mln zł, natomiast zadanie 2 (Elk Płd. – Wysokie) zamierza zrealizować za 613,2 mln zł. Planowany czas realizacji obu zadań to 29 miesięcy z wyłączeniem okresów zimowych. Przypomnijmy, że 13 lutego 2018 r. rozstrzygnięty został przetarg na realizację odcinka S61 w zadaniu 3. Najkorzystniejszą ofertę na wykonanie tego ok. 20-kilometrowego fragmentu trasy od węzła Wysokie do Raczek złożyła firma Budimex SA z kwotą 484,3 mln zł. Planowany czas realizacji zadania to 29 miesięcy.

Inwestycja realizowana będzie w systemie „Projektuj i buduj”. Zakończenie robót budowlanych planowane jest na początku roku 2021. Budowa drogi ekspresowej S61 Szczuczyn - Budzisko, odc. Szczuczyn – Raczek jest współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Instrumentu „Łącząc Europę” (Connecting Europe Facility - CEF).

Ponieważ Via Baltica jest częścią międzynarodowej europejskiej drogi E67 i łączy Finlandię, Estonię, Łotwę i Litwę przez Polskę z Europą Centralną i Zachodnią, droga ta ma strategiczne znaczenie pod względem obronności nie tylko dla Polski północno-wschodniej, ale także dla całego regionu państw bałtyckich. Zapewnia połączenie krajom bałtyckim z resztą Europy przez tzw. „przesmyk suwalski”, zagrożony militarnie. Poprzez przejście graniczne w Budzisku i litewską drogę A5 prowadzącą w kierunku Kowna i Rygi Via Baltica umożliwia krajom bałtyckim połączenie z siecią europejskich dróg szybkiego ruchu.

W ostatnim czasie prace nad inwestycją Via Baltica przyspieszyły: oddano do użytku dwa ważne odcinki – obwodnicę Stawisk i obwodnicę Augustowa. Ponadto droga znalazła się na liście najważniejszych inwestycji drogowych w nowym „Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 - 2023”, co oznacza, że zostaną zapewnione pieniądze na jej realizację. Zgodnie z zapisami dokumentu droga S61 ma powstać do 2021 r.

W podpunktach poniżej scharakteryzowano najważniejsze, naszym zdaniem, odcinki Via Baltica (S61) na terytorium naszego kraju, o kluczowym znaczeniu zarówno regionalnym jak i międzynarodowym.



Rys. 1. Fragmenty trasy Via Baltica w województwach warmińsko-mazurskim i podlaskim [17]

1.1. Ostrów Mazowiecka – Łomża (S61)

Odcinek magistralnej drogi autostradowej Ostrów Mazowiecka – Łomża (obecnie w przygotowaniu przez GDDKiA) przebiega w ciągu drogi ekspresowej S61, która docelowo będzie liczyć 235 km i jest popularnie nazywana trasą Via Baltica. Odbijając od drogi ekspresowej S8 w miejscowości Ostrów Mazowiecka prowadzi do granicy z Litwą w Budzisku przez Łomżę, Elk i Suwałki, biegnąc przez województwa: mazowieckie, podlaskie i warmińsko-mazurskie.

Odcinek trasy Via Baltica Ostrów Mazowiecka – Łomża na terenie woj. mazowieckiego i podlaskiego liczy ok. 38 km. Początkiem projektowanej trasy jest droga ekspresowej S8 w miejscowości Ostrów Mazowiecka (przebudowa istniejącej obwodnicy w ciągu S8 na odcinku ok. 3,8 km), końcem - projektowana obwodnica Łomży w ciągu drogi ekspresowej S61. W przedmiotowym zadaniu znajduje się również budowa łącznika S61 do drogi wojewódzkiej DW627 klasy G o długości około 3.6 km. Inwestycja ta nie obejmuje budowy obwodnicy Łomży o długości około 20 km w ciągu drogi ekspresowej S61 na terenie województwa podlaskiego, która jest odrębnym projektem inwestycyjnym.



Rys.2 Schemat odcinka miasta Ostrów Mazowiecka (węzeł „Podborze”) – Śniadowo [20]



Rys.3 Plan orientacyjny przebiegu trasy Śniadowo – Łomża [20]

Tab. 1. Dane techniczne projektu Ostrów Mazowiecka - Łomża

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	38 km
Klasa drogi	S
Nacisk na oś	115 kN/oś
Obiekty inżynierijne	Budowa i przebudowa dróg poprzecznych, dróg dojazdowych, ciągów komunikacyjnych krzyżujących się z inwestycją m. in. łącznik S-61 do drogi wojewódzkiej DW627 klasy G o długości około 3,6 km Węzły: „Podborze”, „Komorowo”, „Śniadowo”, MOP-y: „Sulęcín Zachód”, „Chomentowo”.
Termin realizacji	2018-2021
Obiekty środowiskowe proekologiczne	W tym zakresie: trasa zostanie wygradzona, budowa przejścia dla zwierząt, zbudowane zostaną ekrany akustyczne i przeciwolśnieniowe, nasadzenia zieleni, zarówno przy przejściach dla zwierząt a także ozdobnej i funkcjonalnej. Wykonane będą urządzenia do ochrony wód, powstaną przejścia dla zwierząt dużych i małych (przejścia górne duże oraz przejścia dolne duże, średnie, i małe).
Koszt (w zł)	860 000 000,00

W ITS przeprowadzono rachunek efektywności ekonomicznej tej inwestycji. Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkości 860 000 000,00 zł, długość analizowanego odcinka 38 km oraz roczne zyski wynikające z realizacji tej inwestycji w wysokości 71 662 076,85 zł otrzymujemy czas zwrotu inwestycji, który wskazuje, że koszt budowy odcinka drogi pomiędzy Ostrowią Mazowiecką a Łomżą zwróci się w przeciągu 12 lat.

To nieduży czas zwrotu jak na warunki europejskie, tym bardziej że odcinek miasto Ostrów Mazowiecka – obwodnica Łomży jest kluczowym fragmentem drogi popularnie zwanej Via Baltica. Trasa Via Baltica jest ponadto elementem I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, w ciągu którego przemieszcza się cały drogowy transport ciężki z państwa bałtyckich do Polski i dalej na zachód Europy.

Pod koniec kwietnia 2017 r. w Ostrowi Mazowieckiej podpisano dokumenty o rozpoczęciu przetargów na budowę 36,5 km (do tego

należy doliczyć ok. 1,5 km węzeł w Śniadowie) drogi ekspresowej S61 z Ostrowi Mazowieckiej do Łomży. Ogłoszenie o przetargach na zaprojektowanie i budowę dwóch odcinków S61 między Ostrowią a Łomżą GDDKiA opublikowała na początku maja 2017 r. Na zaprojektowanie i budowę drogi wykonawca będzie miał maksimum 37 miesięcy, ale może ten termin skrócić o pół roku. Inwestycja może się rozpocząć w 2018 r. i zakończyć po trzech latach w 2021 r.

Droga magistralna S61 z Ostrowi Mazowieckiej do Łomży łączy województwo mazowieckie a tym samym stolicę kraju Warszawę z zachodnią częścią województwa podlaskiego - Kurpiami. Obecnie podróż z Łomży do Warszawy trwa 2 godziny i 10 minut z czego aż 45 minut trwa przejechanie 38-km odcinka z Łomży do Ostrowi Mazowieckiej. Dzięki budowie drogi S61 z Ostrowi do Łomży skróci się przejazd m.in. z Warszawy do miejscowości turystycznych nad Narwią, w tym przede wszystkim do Łomżyńskiego Parku Narodowego. Ważne jest także zmniejszenie uciążliwości dla otoczenia transportu ciężkiego, który z państw bałtyckich, głównie z Litwy i Łotwy, przemieszcza się na zachód Europy. Po wybudowaniu nowej drogi zmniejszy się wypadkowość a zwiększy się bezpieczeństwo ruchu drogowego zarówno w transporcie międzynarodowym jak i lokalnym. Tym samym zmniejszą się koszty transportu samochodowego i będzie on bardziej opłacalny dla firm z Polski i państw bałtyckich. Zmniejszy się także czas przejazdu pomiędzy państwami bałtyckimi a Polską, co ułatwi wymianę towarową i jej obsługę logistyczną [10].

Poza czynnikami międzynarodowymi budowa drogi S61 będzie też miała gospodarczo wymiar regionalny. W Ostrowi Mazowieckiej od 25 lat zlokalizowana jest duża Fabryka Mebli Forte, która w 2016 r. sprzedała blisko 4 mln mebli, m.in. eksportując je do 40 krajów w Europie i na świecie (np. do Ameryki Północnej i Indii). Dla fabryki ważne jest dobre połączenie drogowe z Suwałkami, gdzie w Suwalskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (SSSE) zlokalizowana jest nowa fabryka mebli Forte wraz z wydziałem produkcji płyty wiórowej oraz infrastrukturą logistyczną (koszt budowy ok. 700 mln zł) [15]. Dzięki tej inwestycji Forte stworzyło ok. 1000 nowych miejsc pracy. Budowa drogi S61 ułatwi przemieszczanie się ludzi i ładunków pomiędzy siedzibą firmy w Ostrowi a jej filią w Suwałkach, co przyczyni się do poprawy wyników finansowych tej rodzimej, polskiej firmy.¹

Budowa odcinka drogi autostradowej Ostrów Mazowiecki – Łomża w ramach I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego ma charakter ogólnoeuropejski, międzynarodowy, ale także krajowy i regionalny. Jest to także ważne połączenie drogowe z punktu widzenia strategicznego (obronności państwa) gdyż przebiega przez tzw. „przesmyk suwalski” łączący Polskę z Litwą. Jest potencjalnie zagrożony militarnie ze strony wojsk stacjonujących w Obwodzie Kaliningradzkim oraz na Białorusi.

Szacunkowy koszt inwestycji – 860 000 000,00 PLN, odległość – ok. 38 km, a roczne zyski wynikające z budowy autostrady – 71 662 076,85 PLN. Przyjmując tego typu wyliczenia widać, że zwrot całej wartości projektu, budowy autostrady pomiędzy Ostrowią Mazowiecką a Łomżą nastąpi po 12 latach. Inwestycja ta zwróci się zatem dość szybko jak na zachodnioeuropejskie standardy.

1.2. Obwodnica Łomży (S61)

Droga magistralna S61 na odcinku obwodnicy Łomży jest ważnym elementem trasy Via Baltica. Obecnie cały tranzytowy ruch ciężki, w tym potok TIR-ów, przechodzi przez sam środek miasta korkując je i stwarzając zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz dla życia i zdrowia jego mieszkańców. Ruch tranzyto-

¹ Opinia uzyskana w Ostrowi Mazowieckiej w 2017 r. przez dr B. Zakrzewskiego w trakcie spotkań osób zainteresowanych rozwojem regionu.

wy utrudniają liczne przejścia dla pieszych, światła i ronda na skrzyżowaniach a ruch odbywa się na drodze jednojezdniowej dwukierunkowej, co zwiększa ryzyko chociażby zderzenia czołowego. Jednym słowem Łomża to „wąskie gardło” położone na ważnym międzynarodowym szlaku transportowym.

Obwodnica Łomży na terenie województwa podlaskiego będzie liczyła ok. 20,2 km. Początkiem projektowanej trasy jest węzeł „Łomża Zachód” w ciągu Via Baltica - drogi ekspresowej S61. Na planowanej obwodnicy Łomży zaprojektowano kilka węzłów drogowych. Do tego dochodzi most drogowy na rzece Narew. Budowa obwodnicy Łomży, która jest częścią drogi ekspresowej S61 (Via Baltica), według GDDKiA podzielona została na dwa zadania. Poza budową samej drogi ekspresowej S61 o długości ok. 20,2 km budowane będą także 16 km jednojezdniowych łączników zapewniających jej połączenie z drogami krajowymi: DK nr 63 w kierunku Zambrowa i DK nr 64 w kierunku Jeżewa. Przetargi na ich zaprojektowanie i budowę GDDKiA ogłosiła pod koniec marca 2017 r. Zgodnie z planami drogowców obwodnica Łomży i cała Via Baltica mają zostać ukończone do 2021 r.

Dwa odcinki obwodnicy Łomży, zostaną zlokalizowane po zachodniej stronie tego miasta. Pierwszy odcinek liczy 7,2 km drogi ekspresowej oraz niemal 9 km drogi krajowej nr 63. W drugim przetargu będzie budowane 13 km drogi ekspresowej S61 z trzema węzłami oraz najdłuższym na Podlasiu mostem o długości 1206 m nad rzeką Narwią. Dodatkowo wykonawca tego zlecenia ma zbudować prawie 7 km drogi krajowej nr 64. Te dwa odcinki S61 to fragmenty - od węzła „Łomża Południe” do węzła „Łomża Zachód” (7,17 km eski) oraz od węzła „Łomża Zachód” do węzła „Kolno” (12,99 km eski), na którym powstanie m.in. najdłuższy, most w woj. podlaskim - nad doliną Narwi. Oba odcinki stanowią całościową obwodnicę Łomży, dzięki czemu po ich wybudowaniu ruch tranzytowy ominie miasto od północy i zachodu zwiększając komfort życia mieszkańców Łomży jak i przejeżdżających obecnie codziennie przez miasto tysiące kierowców z Polski i zagranicy.

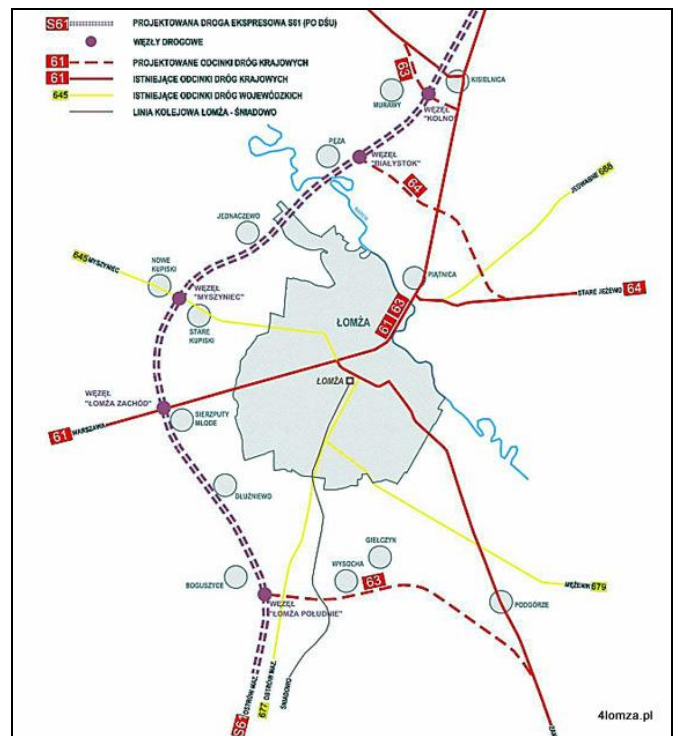


Rys. 4. Plan orientacyjny przebiegu obwodnicy [20]

Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkości 660 905 688,56 zł, długość analizowanego odcinka 20,2 km oraz roczne zyski wynikające z realizacji tej inwestycji w wysokości 260 289 029,13 zł otrzymujemy czas zwrotu inwestycji, który wskazuje, że koszt budowy obwodnicy Łomży zwróci się w przeciągu 2,54 lat. To tempo ekspresowe.

Budowa obwodnicy miasta to obecnie jeden z najważniejszych celów strategicznych dla władz miasta Łomża. Na obwodnicę mieszkańcy tego miasta czekają od kilkudziesięciu lat. Po wybudowaniu trasy, pojazdy jadące od granicy Polski z Litwą trasą S61 i dalej poprzez S8 w kierunku stolicy (i odwrotnie) ominą Łomżę a miasto zyska m.in. dobre połączenie z Warszawą, a stamtąd choćby

z południową, czy zachodnią częścią kraju. Współcześnie wzrastający ruch tranzytowy przez najstarszą część miasta powoduje obniżenie jakości życia mieszkańców. Brak obwodnicy miasta wraz z przeprawą mostową w ciągu drogi krajowej, wymusi także przebieg ruchu tranzytowego poza centrum Łomży.



Rys. 5. Plan orientacyjny przebiegu obwodnicy [21]

Tab. 2. Dane techniczne projektu – obwodnica Łomży

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	20,2 km
Klasa drogi	S
Nacisk na oś	115 kN/oś dla drogi S61
Obiekty inżynierskie	Inwestycja będzie polegała na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S 61 wraz z infrastrukturą towarzyszącą – obiektami inżynierskimi, urządzeniami ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Odcinek 3, w sumie 15 obiektów inżynierskich, z czego 6 na DK63; 1 przepust z funkcją przejścia dla zwierząt. Odcinek 4, w sumie 3 węzły: „Łomża Zachód”, „Nowogród”, „Łomża Północ” (przywrócony do projektu ze względu na oczekiwania społeczne); najdłuższy most w województwie podlaskim nad doliną Narwi 1206 m. W sumie 20 obiektów inżynierskich, z czego 4 na DK64 oraz 13 przepustów służących za przejścia dla zwierząt.
Termin realizacji	2018-2021
Obiekty środowiskowe proekologiczne	W ramach inwestycji powstaną m.in.: ekrany energochłonne tłumiące hałas, roślinność, przepusty dla zwierząt, system odwodnienia korpusu drogowego.
Koszt (w zł)	660 905 688,56

Obecnie brak obwodnicy drogowej miasta powoduje większe zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego i nadmierny hałas spowodowane tranzytowym ruchem samochodowym przez miasto. Budowa obwodnicy miasta doprowadzi do wyprowadzenia ruchu ciężarowego poza jego granice. Koszty ruchu dla przedsiębiorstw transportowych znacznie spadną.

Warto przy tym podkreślić korzystne położenie Łomży na głównym szlaku transportowym o znaczeniu międzynarodowym oraz na

szlaku turystycznym w kierunku Suwalszczyzny i Mazur. Obwodnica Łomży jest istotnym fragmentem drogi popularnie zwanej Via Baltica. Ta lokalizacja może przyciągnąć do Łomży i okolic szereg inwestycji związanych z szeroko pojętym sektorem TSL – w tym centra magazynowe, usługowe i logistyczne. Przy obwodnicy powstaną także stacje benzynowe, restauracje czy parkingi i hotele dla jadących tranzytem kierowców.

W ciągu trasy S61 Via Baltica powstanie także nowy, trzeci łomżyński most na Narwi, który planowany jest do budowy w oddaleniu od granic miasta. Jego północny przyczółek planowany jest w połowie drogi między wsiami Michałowo a Pęzą, na południowy w okolicach Jednaczewa. Narew powyżej proponowanej lokalizacji mostu ma prostoliniowy przebieg, ale w miejscu przeprawy rzeka gwałtownie zmienia kierunek przepływu tworząc poniżej liczne meandry. W sąsiedztwie występują też liczne starorzecza. To wszystko sprawia, że budowa mostu w tym miejscu będzie kosztowna. Most nad Narwią i jej starorzeczem ma zostać zbudowany w wariacie technologicznym WT1-Z (most belkowy, z betonu sprężonego), wykonany metodą betonowania nawisowego (inaczej metodą wspornikową). W tej technologii najpierw buduje się podpory, a potem z każdej z podpór w obu kierunkach betonuje się segmentami tak, aby się połączyły. Istotą jest, aby jak najmniej ingerować w dno rzeki. Most będzie zatem wyglądał jak betonowa kładka wsparta na kilku betonowych słupach. Budowa tego mostu przyczyni się do lepszej ochrony środowiska.

Obwodnica Łomży, poza poprawą życia dla mieszkańców miasta, ocali od zniszczenia tereny wyjątkowo atrakcyjne dla turystów i miłośników przyrody. U podnóża miasta szerokimi zakolami płynie rzeka Narew, w bliskiej odległości mamy cieki Pisy i Biebrzy. Unikalne wartości przyrodnicze chronione są w rezerwatach przyrody o łącznej powierzchni 12,5 tys. ha, a także na 46 tys. ha należących do Biebrzańskiego Parku Narodowego. Do obszarów przyrody chronionej należą także położone w sąsiedztwie miasta: Narwiański Park Narodowy, Kurpiowska Puszcza Zielona, Czerwony Bór i Łomżyński Park Krajobrazowy Doliny Narwi. Budowa drogi Via Baltica i obwodnicy miasta sprawi, że ułatwiony będzie dojazd do Łomży jako doskonałej bazy wypadowej w głąb zielonej krainy obszaru funkcjonalnego „Zielone Płuca Polski”. Budowa obwodnicy zaktywizuje w Łomży rozwój przemysłu spożywczego, przetwórstwa płodów rolnych (produkcja zdrowej żywności, pasz, browarnictwo) [15], organizacji skupu płodów rolnych, przemysłu drzewnego, meblowego, związanego z ochroną środowiska oraz obsługi kwalifikowanej turystyki a także szeroko pojętej branży TSL. Zapowiedziana jest w Łomży budowa kilku hoteli, z których dwa mają powstać w formie zajazdów przy obwodnicy Łomży.

Budowa obwodnicy Łomży w ramach I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego ma charakter ogólnoeuropejski, międzynarodowy, ale także regionalny, istotny dla mieszkańców tego miasta. Szacunkowy koszt inwestycji 660 905 688,56 PLN, odległość – ok. 20,2 km, a roczne zyski wynikające z budowy autostrady 260 289 029,13 PLN. Przyjmując tego typu wyliczenia widać, że zwrot całej wartości projektu, budowy magistralnej drogi autostradowej obwodnicy Łomży nastąpi po 2,54 latach. Inwestycja ta zwróci się bardzo szybko, co potwierdza jej niezbędność i narastające spóźnienie realizacyjne.

Z punktu widzenia rozwoju miasta Łomża i całego regionu zachodniej części województwa Podlaskiego budowa fragmentu drogi autostradowej obwodnicy Łomży przyczyni się do znacznego poprawy życia mieszkańców miasta. Ruch tranzytowy zostanie wprowadzony z Łomży – poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego zmniejszy się zanieczyszczenie powietrza i hałas. Ponadto budowa tej obwodnicy będzie niezwykle korzystna dla międzynarodowego i krajowego ruchu tranzytowego – kierowcy taboru ciężkie-

go, a także samochodów osobowych, nie będą tracili cennego czasu na przejazd przez zakorkowany węzeł drogowy. Zmniejszy się czas przejazdu pomiędzy państwami bałtyckimi a stolicą kraju Warszawą tym samym mniejsze będą koszty (benzyna, olej napędowy i inne materiały eksploatacyjne zużycie hamulców itp.) funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych jak i prywatnych użytkowników samochodów. Zwiększy się bezpieczeństwo ruchu drogowego.

1.3. Łomża - Szczuczyn (S61)

Odcinek drogi autostradowej S61 Łomża - Szczuczyn będzie w ciągu I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. Odcinek Łomża - Szczuczyn to kolejny odcinek drogowy tej ważnej drogi międzynarodowej, który będzie do granicy z Litwą i dalej do państw bałtyckich w ramach szlaku komunikacyjnego popularnie nazywanego „Via Baltica”. Obecnie przygotowywany do realizacji przez GDDKiA odcinek Łomża - Szczuczyn nie obejmuje już zrealizowanych lub realizowanych: obwodnicy Szczuczyna (8 km) i obwodnicy Stawisk (6,5 km). Budowa tych dwóch obwodnic usunęła ruch tranzytowy z tych miejscowości, zwiększyła bezpieczeństwo ruchu drogowego, ograniczyła emisję spalin i hałasu.

Obecnie od miejscowości Kisielnica (węzeł „Kolno” na północ od Łomży, gdzie ma się kończyć obwodnica tego miasta) do obwodnicy Szczuczyna przejechanie 34,5 km zajmuje około 25 minut. Budowa drogi Łomża-Szczuczyn znacząco skróci ten czas do ok. 15 minut.

Analizowany odcinek drogi S61 Łomża – Szczuczyn obejmuje budowę drogi ekspresowej S61 na terenie województwa podlaskiego od węzła „Kolno” na północ od Łomży do obwodnicy Stawisk - ok. 12,5 km. Obwodnicę Stawisk o długości 6,5 km oddano do ruchu w grudniu 2013 r. Obwodnica powstała w niespełna 1,5 roku za ok. 141 mln zł. Droga omija miejscowość Stawiski od zachodu i północno-zachodu. W pierwszym etapie, została wybudowana jedna jezdnia, po jednym pasie ruchu w każdą stronę, z rozszerzeniem do dwóch jezdni na długości około 2 km w rejonie węzła „Stawiski”, bezkolizyjnego skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 647 Kolno - Stawiski. W dalszej przyszłości planowana jest budowa drugiej jezdni, pod którą został też wykupiony teren.

Od obwodnicy Stawisk realizowany będzie drugi odcinek drogi S61 do (także już ukończonej) 8 km obwodnicy Szczuczyna, gdzie powstanie magistralna droga autostradowa o długości 16,5 km wraz z węzłem „Grabowo”. Obecnie te dwa odcinki są na etapie wyboru najkorzystniejszej oferty.



Rys.6 Mapa orientacyjna inwestycji Łomża - Szczuczyn [20]

Od obwodnicy Stawisk realizowany będzie drugi odcinek drogi S61 do (także już ukończonej) 8 km obwodnicy Szczuczyna, gdzie powstanie magistralna droga autostradowa o długości 16,5 km wraz z węzłem „Grabowo”. Obecnie te dwa odcinki są na etapie wyboru najkorzystniejszej oferty.



Rys.7. Mapa orientacyjna inwestycji Łomża - Szczuczyn [17]

Tab. 3. Dane techniczne projektu inwestycji Łomża - Szczuczyn

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	34,5 km
Klasa drogi	S
Nacisk na oś	115 kN/oś
Obiekty inżynierskie	Kolno – Stawiski W ramach odcinka drogi ekspresowej o długości 16,4 km powstanie węzeł drogowy „Kolno”. Zadanie obejmuje także wykonanie części drugiej nitki obwodnicy Stawisk oraz przebudowanie fragmentu istniejącej jezdni obwodnicy. W ramach inwestycji powstanie 16 obiektów inżynierskich, Wartość kontraktu budowlanego to 288,3 mln. zł. Stawiski – Szczuczyn W ramach odcinka drogi ekspresowej S61 o długości 18 km powstanie węzeł drogowy „Grabowo”. Zadanie obejmuje także wykonanie części drugiej nitki obwodnicy Stawisk oraz przebudowanie fragmentu istniejącej jezdni obwodnicy. Realizacja zadania obejmuje budowę 21 obiektów inżynierskich, Wartość kontraktu budowlanego to 342,1 mln zł
Termin realizacji	2018-2021
Obiekty środowiskowe proekologiczne	Kolno – Stawiski – 33 przepusty (w tym zespolone z przejściami dla zwierząt), – infrastruktura ochrony środowiska (w tym ekrany akustyczne), zbiorniki retencyjne, – ogrodzenie drogi ekspresowej. Stawiski – Szczuczyn – 59 przepustów (w tym zespolonych z przejściami dla zwierząt), – elementów infrastruktury ochrony środowiska (w tym ekranów akustycznych, zbiorników retencyjnych), – ogrodzenia drogi ekspresowej.
Koszt (w zł)	630 400 000,00
Inne uwagi	Obwodnica Stawisk z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej).

Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkości 630 400 000,00 zł, długość analizowanego odcinka 34,5 km oraz roczne zyski wynikające z realizacji tej inwestycji w wysokości 79 086 339,49 zł otrzymujemy czas zwrotu inwestycji, który wskazuje, że koszt budowy odcinka Łomża - Szczuczyn zwróci się w przeciągu 7,97 lat.

Przyszła trasa poprawi komfort i bezpieczeństwo podróży, m.in. wyprowadzając ruch ciężki z miejscowości oraz wpłynie na skrócenie czasu przejazdu. Co ważne, przyczyni się do uaktywnienia całego, północno-wschodniego regionu kraju. Patrząc szerzej po-

zwoli także na realizację korytarzy komunikacyjnych w układach południkowym i równoleżnikowym zarazem, łącząc granicę Polski z Litwą z autostradami A2 i A4 po zachodniej stronie kraju.

W ramach odcinka drogi S61 z Łomży do Szczuczyna od końca 2013 r. kierowcy mogą już korzystać z **obwodnicy miejscowości Stawiski**, w ciągu planowanej drogi ekspresowej S61 Ostrów Mazowiecka - Łomża - Augustów - Budzisko. Pierwsze pojazdy przejechały nową drogą 19 grudnia 2013 r. Dzięki zrealizowanej inwestycji ruch tranzytowy z Litwy w stronę Warszawy (i na odwrót) omija centrum tej miejscowości, przez którą w 2015 r. przejeżdżało około 10800 pojazdów średnio na dobę. Obwodnica Stawisk licząca 6,5 km długości powstała w niespełna półtora roku, za 141 mln. zł. Projekt otrzymał dofinansowanie unijne z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej), które wyniosło 34,2 mln. zł. Droga omija miejscowość Stawiski od zachodu i północnego-zachodu, a jej wykonawcą była firma Budimex. Obecnie najkorzystniejszą ofertę w przetargu na zaprojektowanie i budowę drogi ekspresowej S61 na odcinku od węzła Stawiski do początku obwodnicy Szczuczyna złożyła ta sama firma Budimex S.A. W sumie 16,5 km „eski” firma wybuduje za 342,13 mln zł. Jesienią 2017 r. powinna zostać podpisana umowa na realizację odcinka S61 Stawiski - Szczuczyn. Od tego momentu wykonawca będzie miał 31 miesięcy na wykonanie projektu, uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych oraz realizację drogi ekspresowej (nie wliczając okresów zimowych w fazie prac budowlanych). Inwestycja powinna zostać ukończona w IV kwartale 2020 r.

Nowobudowany odcinek Łomża – Szczuczyn wraz z obwodnicą Stawisk w znacznej części przejmie ruch tranzytowy z istniejącą drogą krajową 61, która obciążona jest międzynarodowym ruchem ciężarowym od przejścia granicznego w Budzisku z Litwą w kierunku Warszawy oraz międzynarodowym ruchem samochodowym od powyższego przejścia granicznego i przejścia granicznego w Ogródnikach. DK 61 stanowi główne połączenie drogowe miast: Ostrów Mazowiecka, Łomża, Grajewo, Augustów. Służy również jako droga dojazdowa do największego rejonu wypoczynkowo-turystycznego województwa podlaskiego, na: Pojezierze Suwalskie, Augustowskie, Sejneńskie oraz do Puszczy Augustowskiej. Dzisiejszy stan techniczny nawierzchni tej drogi, jej wytrzymałość, parametry łuków i skrzyżowań z drogami gminnymi i powiatowymi nie odpowiada przepisanej jej funkcji, zwłaszcza w zakresie tranzytowego ruchu ciężarowego. Obecna trasa stwarza duże zagrożenie dla mieszkańców i użytkowników terenów przyległych, zwłaszcza w mieście Łomża, Stawiska czy Szczuczyn. Po wybudowaniu drogi S61 w całości nastąpi przystosowanie tej trasy do standardów europejskich. Zwiększy to także szanse rozwojowe dla ludności Łomży, Stawisk czy Szczuczyna. W Szczuczynie znaczna liczba osób pracujących, znajduje zatrudnienie w sektorach publicznych i istnieje tylko jeden prywatny pracodawca zatrudniający 140 osób, przedsiębiorstwo „Victoria”, produkująca domki letniskowe i sauny z drewna. Budowa tego odcinka drogi może zatem przyciągnąć kolejnych prywatnych inwestorów krajowych i zagranicznych.

Położenie przy drodze krajowej nr 61 o dużym natężeniu ruchu tranzytowego krajowego i międzynarodowego oraz turystycznego w kierunku Pojezierza Augustowskiego i Suwalskiego to duża szansa dla miejscowości położonych na szlaku tej trasy. Doprowadzi drogi S61 do Stawisk, Szczuczyna i dalej na północ kraju doprowadzi do zwiększenia atrakcyjności turystycznej, budowy przy trasie hoteli, moteli oraz kwater agroturystycznych, pozwoli też na wyznaczenie terenów pod inwestycje wraz z pełną infrastrukturą, co, jak już wspomniano, może zaowocować przyciągnięciem inwestorów krajowych i zagranicznych

Budowa drogi S61 z Łomży do Szczuczyna sprawi, że w zachodniej części województwa podlaskiego zwiększą się możliwości do rozwoju turystyki: aktywnej, poznawczej, kulturowej, religijnej, wypoczynkowej, rekreacyjnej oraz zdrowotnej. Budowa tego fragmentu odcinka Via Baltica podniesie konkurencyjność województwa podlaskiego jako regionu turystycznego i wzmocni istniejącą ofertę turystyczną. Pozwoli ją także uzupełnić o nowe formy aktywności (np. turystyka konferencyjna i biznesowa, czy turystyka transgraniczna);

Budowa odcinka drogi S61 Łomża - Szczuczyn (a w dalszej kolejności całej Via Baltica) zapewni lepsze warunki do inwestowania dla potencjalnych przedsiębiorców. Wysokiej jakości infrastruktura komunikacyjna poprawi również warunki bytowe i oraz bezpieczeństwo (w tym BRD) mieszkańców Łomży, Stawisk i Szczuczyna (a także kierowców jadących tranzytem), ponieważ przyczyni się do ułatwienia transportu w regionie. Dlatego tak ważne jest zadbanie o zjazd z autostrady do przyległych miejscowości.

Budowa Via Baltica na odcinku Łomża-Szczuczyn przyczyni się do budowy nowoczesnych obiektów infrastruktury szlaków turystycznych, infrastruktury uzdrowskiej w tym towarzyszącej jej infrastruktury obiektów SPA & Wellness. Zwiększy też wykorzystanie potencjału turystycznego terenów Północnej Suwalszczyzny, Puszczy Augustowskiej, Doliny Rospudy, Pojezierza Sejneńskiego w ramach marki turystycznej pn. „Suwalszczyzna”, oraz terenów Jezior Rajgrodzkich, Doliny Biebrzy, Dolina Narwi, Puszczy Knyszynskiej, Zbiornika Siemianówka, Puszczy Białowieskiej, Doliny Bugu [11] i Nurca w ramach marki turystycznej pn. „Podlasie” oraz Puszczy Kurpiowskiej, Doliny Pisy i Doliny Narwi w ramach marki pn. „Ziemia Łomżyńska”.

Budowa obwodnicy Łomży w ramach I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego i trasy Via Baltica ma charakter ogólnoeuropejski, międzynarodowy, ale także regionalny, istotny dla mieszkańców regionu. Szacunkowy koszt inwestycji – 630 400 000,00, odległość – ok. 34,5 km, a roczne zyski wynikające z budowy autostrady – 79 086 339,49 PLN. Przyjmując tego typu wyliczenia widać, że zwrot całej wartości projektu, budowy magistralnej drogi autostradowej obwodnicy Łomży nastąpi po 7,97 latach. Inwestycja ta zwróci się zatem dość szybko jak na zachodnioeuropejskie standardy, co potwierdza jej niezbędność i narastające opóźnienie realizacyjne.

Budowa drogi S61 na odcinku Łomża - Szczuczyn dla ludności mieszkającej w strefie ciężenia tej drogi (m.in. Łomża, Stawiski, Szczuczyn) zwiększy szanse na:

- pozyskanie inwestorów;
- rozwój działalności pozarolniczej i usługowej;
- rozwój agroturystyki;
- rozwój usług transportowych z zakresu obsługi podróżnych;
- powstawanie inkubatorów przedsiębiorczości;
- stymulowanie rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw prywatnych;
- przebranżowienie osób pozostających bez pracy,
- rozwój nowych branż w regionie;
- tworzenie nowych miejsc pracy;
- rozwój branży turystycznej.

1.4. Obwodnica Suwałk (S61)

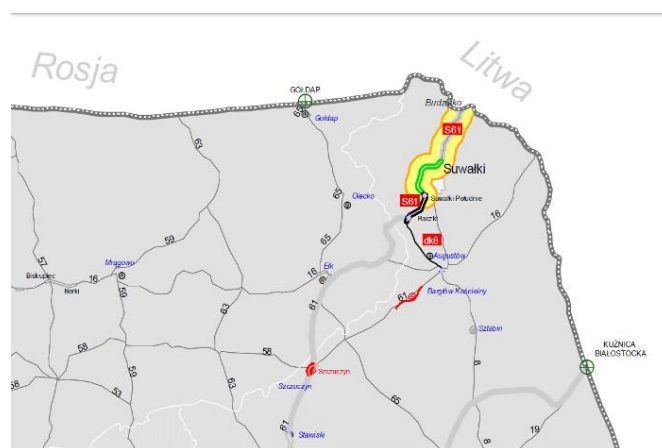
Odcinek drogi autostradowej S61 obwodnica Suwałk będzie w ciągu I Paneuropejskiego Korytarza Transportowego. To kolejny odcinek drogowy tej ważnej trasy międzynarodowej, który będzie do granicy z Litwą i dalej do państw bałtyckich w ramach szlaku komunikacyjnego popularnie nazywanego „Via Baltica”.

Umowa na realizację odcinka obwodnicy Suwałk została podpisana 29 września 2015 r. pomiędzy GDDKiA, a wykonawcą firmą Budimex. Będzie ona miała długość 12,83 km w standardzie dwu-

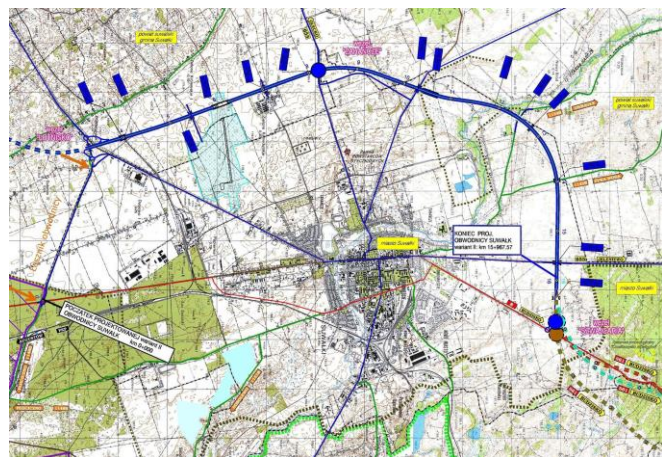
jezdniowej drogi ekspresowej S61 (nawierzchnia wykonana w technologii betonu cementowego). Obwodnica Suwałk jest realizowana w systemie „Projektuj i Buduj”. Za kwotę 299,4 mln. zł., przedsiębiorstwo Budimex zobowiązało się do zrealizowania inwestycji w 34 miesiące (nie licząc trzymiesięcznych okresów zimowych dotyczących samej budowy).

Obwodnica ominie Suwałki od zachodu i północy – dwujezdniowa droga ekspresowa S 61 o nawierzchni betonowej będzie zaczynała się na węźle „Suwałki Południe” (koniec obwodnicy Augustowa) i kończyła na węźle „Suwałki Północ” (bez tego węzła), a z istniejącą drogą krajową nr 8 będzie się łączyła jednojezdniowym łącznikiem, tzw. łącznika węzła „Suwałki Północ”. W ramach przedsięwzięcia rozbudowany zostanie węzeł „Suwałki Południe”, powstanie też nowy węzeł „Suwałki Zachód”. Planowana jest budowa 7 obiektów inżynierskich w ciągu obwodnicy, 5 nad nią i jednego nad torami PKP.

Budowa obwodnicy Suwałk w ciągu trasy Via Baltica ma duże znaczenie w strategii obrony i odstraszenia Polski i państw bałtyckich będących członkami NATO.



Rys. 8. Mapka orientacyjna inwestycji - obwodnica Suwałk [19]



Rys. 9. Mapka orientacyjna inwestycji - obwodnica Suwałk [18]

Przyjmując łączny koszt inwestycji w wielkości 299 454 570,00 zł, długość analizowanego odcinka 12,83 km oraz roczne zyski wynikające z inwestycji w wysokości 239 508 824,97 zł otrzymujemy czas zwrotu inwestycji, który wskazuje, że koszty budowy obwodnicy Suwałk zwrócą się w przeciągu 1,25 lat.

Na budowę obwodnicy Suwałk jej mieszkańcy czekali przeszło 30 lat. Generalny pomiar Ruchu z 2010 r. pokazał że przez miasto przejeżdża codziennie ponad 4000 pojazdów tzw. taboru ciężkiego, co stanowi duże zagrożenie dla blisko 70 tys. mieszkańców Suwałk.

Tab. 4. Dane techniczne projektu – obwodnica Suwałk

Wyszczególnienie	Dane
Długość odcinka	11,83 km
Klasa drogi	S
Nacisk na oś	115 kN/oś
Obiekty inżynierskie	W ramach inwestycji powstaną: węzły drogowe Suwałki Południe, Suwałki Zachód oraz Suwałki Północ; 7 obiektów inżynierskich w ciągu obwodnicy, 5 obiektów inżynierskich nad obwodnicą, 1 obiekt inżynierski nad torami kolejowymi PKP
Termin realizacji	2015-2019
Obiekty środowiskowe proekologiczne	W ramach inwestycji powstaną: zabezpieczenia akustyczne,
Koszt (w zł)	urządzenie do podczyszczania wód opadowych, przejścia dla zwierząt, nasadzenia zieleni.
Inne uwagi	299 454 570,00

W ramach inwestycji powstanie obwodnica miasta Suwałki w ciągu drogi ekspresowej S61 o długości około 11,83 km. W jej ciągu powstaną trzy węzły drogowe:

- węzeł „Suwałki Północ”. Droga krajowa nr 8 będzie krzyżować się z drogą ekspresową i przebiegać pod drogą ekspresową.
- węzeł „Suwałki Zachód”. Droga wojewódzka nr 653 będzie krzyżować się z drogą ekspresową w km 4+661,67 i przebiegać nad drogą ekspresową. Wykonany węzeł zapewni relacje Olecko – Suwałki, Augustów – Budzisko.
- węzeł „Suwałki Południe”. W ramach budowy drogi ekspresowej powstanie element węzła „Suwałki Południe” w postaci budowy łącznic do istniejącego węzła.

Obwodnica Suwałk będzie łączyła się z dwujezdniowym fragmentem obwodnicy Augustowa (12 km) na węźle „Suwałki Południe” (dawniej „Lotnisko”). Następnie ominie Suwałki od zachodu i północy i połączy się z istniejącą drogą krajową nr 8 (Suwałki - Budzisko).

Realizacja drogi ekspresowej S61 zwanej popularnie drogą „Via Baltica” ma charakter międzynarodowy i regionalny, i będzie znaczącym czynnikiem sprzyjającym ożywieniu gospodarcemu północnej części Podlasia, ze względu na wiążące się z nią możliwości wzrostu popytu na usługi i towary krajowe, a w zakresie inwestycji budowlanych, przyczyni się do rozwoju przedsiębiorstw wykonawczych, jak również innych podmiotów gospodarczych obsługujących budownictwo [15]. Bezpośrednie korzyści wynikające z funkcjonowania magistralnej drogi autostradowej na odcinku obwodnica Suwałk, będą następujące:

- przejście części ruchu z istniejących dróg krajowych i wojewódzkich północnego Podlasia;
- odsunięcie ruchu ciężkiego od obszarów zabudowanych miasta Suwałki;
- skrócenie czasu podróży zarówno w aspekcie transportu międzynarodowego (tranzytu) jak i mieszkańców regionu;
- oszczędności paliwa;
- zapewnienie większego komfortu jazdy;
- zmniejszenie ryzyka wypadków a tym samym zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ograniczenie emisji spalin i hałasu tym samym ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu;
- przyspieszenie rozwoju przylegających do obwodnicy terenów.

Ponadto eksploatacja nowowybudowanego odcinka trasy Via Baltica wpłynie pozytywnie na środowisko poprzez przejście znacznej części międzynarodowego ruchu tranzytowego, który w obecnej chwili porusza się po drogach sąsiednich, w tym ruchu szczególnie uciążliwych samochodów ciężkich. Spowoduje to poprawę klimatu akustycznego, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód na terenach znajdujących się w pobliżu dróg, które zostaną odciążone przez obwodnicę.

Zastosowanie nowoczesnych materiałów i technologii, w tym wysokiej jakości nawierzchni, systemów odwodnienia, systemów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz efektywnych urządzeń ochrony środowiska (zabezpieczeń akustycznych, urządzeń do podczyszczania wód opadowych, przejść dla zwierząt, nasadzeń zieleni itd.) przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drogi ekspresowej dla środowiska oraz polepszy warunki bezpieczeństwa zarówno dla pieszych jak i dla ruchu samochodowego.

Celem inwestycji jest: stworzenie bezpiecznego odcinka drogi ekspresowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży; wybudowanie odcinka drogi ekspresowej o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi.

Budowa drogi Via Baltica w całości ułatwi wielu suwalskim firmom eksport produktów na rynki wschodnie i do krajów zachodniej Europy. Ponieważ w Suwałkach z transportem samochodowym krzyżują się także linie kolejowe z Sokółki, Olecka i z Szostakowa a przez stację w Suwałkach ma przebiegać międzynarodowa linia kolejowa Rail Baltica będzie to doskonale miejsce do lokalizacji na terenie miasta nowoczesnych z informatyzowanych centrów logistycznych i magazynowych. Zaktywizowany zostanie także Park Naukowo-Technologiczny Polska-Wschód w Suwałkach Sp. z o.o. a także Euroregion Niemen oraz Suwalska Specjalna Strefa Ekonomiczna (SSSE). SSSE oferuje bogatą i zróżnicowaną ofertę inwestycyjną. Jest jednym z najlepiej przygotowanych infrastrukturalnie i najszybciej rozwijających się obszarów gospodarczych w Polsce. Świetna lokalizacja - w bezpośrednim sąsiedztwie wschodniej granicy Unii Europejskiej, bliskość granic Rosji, Litwy i Białorusi - jest ogromnym atutem Strefy, funkcjonującej w regionie o dużym potencjale ekonomicznym. SSSE S.A. swoim działaniem sprzyja rozwojowi gospodarczemu poprzez tworzenie nowoczesnych ośrodków przemysłowych oraz wydawanie zezwoleń na prowadzenia działalności gospodarczej na preferencyjnych warunkach. Zaangażowanie kapitałowe w tereny inwestycyjne, objęte preferencjami Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, umożliwi inwestorom zwolnienie z podatku dochodowego do 70% wartości zainwestowanego kapitału. W liczącej 664 ha SSSE w 2017 r. funkcjonuje ponad 100 przedsiębiorstw i prawie 10 tys. pracowników w nich zatrudnionych. Inwestorzy strefy do tej pory zainwestowali w nią ponad 3 mld złotych. To firmy z Polski, Niemiec, Danii, Szwajcarii, Litwy, Holandii, Szwecji i Ukrainy. Jedni swoje produkty sprzedają na rynku krajowym inni eksportują na cały świat. Budowa całej drogi Via Baltica, w tym obwodnicy Suwałk, przyczyni się do dalszego systematycznego rozwoju tej strefy.

Budowa trasy Via Baltica, w tym obwodnicy Suwałk, zwiększy bezpieczeństwo militarne [3], oraz gospodarcze i społeczne Polski oraz państw nadbałtyckich, które są częścią NATO. Według armii Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej Przesmyk Suwalski należy do potencjalnie najbardziej zapalnych punktów w Europie. Wojskowi amerykańscy wskazują na niedostatki infrastrukturalne i organizacyjne, które uniemożliwiają państwom NATO dość szybkie reagowanie w razie zagrożenia tego obszaru i przytaczają informacje wywiadowcze, wskazujące, że Rosjanie i Białorusini wykazują zainteresowanie tym obszarem w razie eskalacji potencjalnego konfliktu z państwami NATO. Prezydent Estonii Toomas Hendrik Ilves porównał rejon suwalski do przesmyku Fulda podczas zimnej wojny.

Szacunkowy koszt inwestycji – 299.454.570,00 PLN, odległość – ok. 12,83 km, a roczne zyski wynikające z budowy autostrady – 239 508 824,97 PLN. Przyjmując tego typu wyliczenia widać, że zwrot całej wartości projektu, budowy magistralnej drogi autostradowej obwodnicy Suwałk nastąpi po 1,25 latach. Inwestycja ta zwróci się zatem bardzo szybko jak na zachodnioeuropejskie stan-

dardy, co potwierdza jej niezbędność i narastające opóźnienie realizacyjne.

Budowa drogi S61 na odcinku obwodnicy Suwałk dla ludności Suwałk i okolic mieszkającej w strefie ciężenia tej drogi zwiększy szanse na:

- pozyskanie kolejnych inwestorów do Suwalskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej;
- rozwój branży turystycznej, w tym uprawnienie komunikacji nad Jezioro Wigry,
- rozwój działalności pozarolniczej i usługowej;
- rozwój agroturystyki na Pojezierzu Suwalskim i w Puszczy Augustowskiej;
- rozwój usług transportowych z zakresu obsługi podróży;
- stymulowanie rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw prywatnych Północnego Podlasia;
- przebranżowienie osób pozostających bez pracy, rozwój nowych branż w regionie Północnego Podlasia;
- tworzenie nowych miejsc pracy;
- zwiększenie bezpieczeństwa państwa i zabezpieczenie komunikacji pomiędzy Polską a państwami nadbałtyckimi w tzw. Przesmyku Suwalskim.

PODSUMOWANIE

W artykule przedstawiliśmy ogólną charakterystykę prac nad infrastrukturą drogową w północno-wschodniej części naszego kraju. Twierdzimy z całą stanowczością, że w okresie kilku lat ruch osób i ładunków na trasie Polska – kraje bałtyckie zwiększy się [16]. Jedynym wyjściem jest myślenie już dziś o szybkiej rozbudowie Drogi Krajowej 61 w magistralną drogę autostradową Via Baltica.. Jej rozbudowa pozwoli na pobudzenie społeczno-gospodarcze regionów wschodniego Mazowsza, Podlasia i wschodniej części województwa warmińsko-mazurskiego [10, 13, 14]. Zmniejszy bezrobocie, wyzwoli nowe miejsca pracy, pobudzi inicjatywę lokalną oraz poprawi dostępność klientów do transportu samochodowego. Będzie miała też wpływ w relacjach międzynarodowych na naszych partnerów z Litwy oraz Łotwy i Estonii. Oczywiście rozbudowa drogi S61 Via Baltica ma wymiar strategiczny co oznacza akceptację polityczną. Do takiego właśnie podejścia skłaniamy się i adresujemy ten materiał ku rozważaniu mając na uwadze przyszłe pokolenia. Myślenie perspektywiczne w obszarze transportu drogowego jest tu pilnie potrzebne.

Z punktu widzenia strategicznego, obronności państwa a także polityki zrównoważonego rozwoju Polski północno-wschodniej budowa fragmentu drogi autostradowej Via Baltica pomiędzy Warszawą a granicą państwa z Litwą przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa kraju a także państw bałtyckich. Wzmacnianie dróg Polski północno-wschodniej musi uwzględniać w analizie skutków inwestycji wyjątkowość czynnika obronnego [3]. W tym wypadku sama analiza ekonomiczna nie jest wystarczająca. Nie można także dopuścić do opóźnienia analizowanej inwestycji (np. poprzez przewlekłość postępowań przetargowych). Via Baltica musi stać się elementem sieciowego zagospodarowania autostradowego Polski północno-wschodniej, jeżeli ma mieć znaczenie ponadregionalne.

Magistralna droga autostradowa **Via Baltica udostępnia komunikacyjnie wschodnie tereny Pojezierza Mazurskiego i ułatwia dostanie się do Wlk. Jezior Mazurskich, co ma niebagatelne znaczenie turystyczne.** Wszelkie opóźnienia analizowanej inwestycji będą miały doniosłe znaczenie ze względu na kluczowe znaczenie Via Baltici w strategii obronnej państwa polskiego w sojuszu NATO i położenie w kluczowym dla obronności państw bałtyckich tzw. Przesmyku Suwalskim.

Tym samym uważamy, że **cel tego artykułu został w pełni zrealizowany.** Niemniej jednak zdajemy sobie sprawę, że wiele szczegółowych wątków zostało tylko wspomnianych i czeka na dalsze rozwinięcie. Najważniejszym dla nas jest podjęcie decyzji o pilnej i jak najszybszej realizacji międzynarodowej drogi Via Baltica. Obyśmy nie odkładali tej decyzji na później, bowiem wówczas będzie ją tylko trudniej wykonać, a ruch drogowy i tak będzie się zwiększał.

BIBLIOGRAFIA

1. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., *Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów*, Poznań: Instytut Magazynowania i Logistyki, „Logistyka” 3/2014, s. 716-722.
2. Brdulak J., Zakrzewski B., *Efektywność centrum logistycznego na Południowym Podlasiu*. Monografia, ITS, Warszawa 2013.
3. Brdulak J., Zakrzewski B., Nowacki G., *Infrastruktura transportu drogowego jako czynnik bezpieczeństwa rozwoju wschodniej Polski*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” Nr 9/2017, s. 39-46
4. Brdulak J., Zakrzewski B., *Zarys teoretyczny zmian systemu transportowego Polski*, „Transport Samochodowy”, nr 1/2008, s. 35-45.
5. Brdulak J., Zakrzewski B.; *Methods for Calculating the Efficiency of Logistics Centres*, „Archives of Transport”, 2013, Vol. 27-28, iss. 3-4, p. 25-43.
6. Brdulak J., Zakrzewski B.; *Ocena ekonomicznej efektywności funkcjonowania Centrum Logistycznego w Małaszewiczach - założenia teoretyczne*, „Transport Samochodowy”, T., 22, Nr 4/2008, s. 26-37.
7. Krysiuk C., Nowacki G., Zakrzewski B., *Rozwój miast w Polsce, czynnik transportu*, „Logistyka” nr 4/2015 s. 7813-7822.
8. Krysiuk C., Pawlak P., Zakrzewski B., *Historia polskiej motoryzacji. Samochody osobowe i jednoślady*, Wydawnictwo SBM, Warszawa 2012.
9. Krysiuk C., Pawlak P., Zakrzewski B., *Samochody w PRL-u. Ikony polskiej motoryzacji*, Wydawnictwo SBM Sp. z o.o., Warszawa 2012.
10. Zakrzewski B., *Former Military Airfield in Biała Podlaska as a Part of New Logistics Centre in Southern Podlasie*, „Security Dimensions. International and National Studies”, 2016, no 19, p. 116-134
11. Zakrzewski B., *Infrastructural company in the development of the Euroregion Bug* w: „Kwartalnik Nauk o Przedsiębiorstwie”, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie SGH, T. 43, Nr 2/2017, s. 78-87
12. Zakrzewski B., *Instytut Transportu Samochodowego : 60 lat minęło...1952-2012*, ITS, Warszawa 2012.
13. Zakrzewski B., *Logistics Centres of Eastern Poland in The Pan-European Transport Corridor No. 2*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Problemy Transportu i Logistyki”, T. 34, 2016, nr 2, s. 215-224.
14. Zakrzewski B., Nowacki G., *Pan-European Transport Corridor No. 2 and the development potential of Mazovia municipalities*, „Autobusy. Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” T. 1725 (12/2016), 1709-1714
15. Zakrzewski B., Zakrzewska D., *Przedsiębiorstwo produkcyjne i procesy realizowane w sferze produkcji*, „Logistyka” nr 3/2014, Instytut Logistyki i Magazynowania w Poznaniu, s. 6965-6976.
16. Zakrzewski B.; *Transport samochodowy w Polsce wobec problemów dalszego rozwoju na przykładzie regionów wschodnich*,

„Gospodarka Materialowa & Logistyka”, T. 1257, nr 5/2016, s. 790-808.

17. GDDKiA <https://www.gddkia.gov.pl/> (dostęp: 29.12.2017).
18. <http://um.suwalki.pl/obwodnica-suwalk-oficjalnie-w-zalaczniku-nr-5/> (pobrano dn. 9.11.2017 r.)
19. <http://conadrogach.pl/informacje/budowa-s61-wykonawca-obwodnicy-suwalk-zlozyl-wniosek-o-zrid.html> (pobrano dn. 9.11.2017 r.)
20. <http://conadrogach.pl/droga-ekspresowa/s61/> (pobrano dn. 1.10.2017 r.)
21. www.4lomza.pl (pobrano dn. 16.10.2017 r.)

Purport of the Via Baltica route for the security and development of north-eastern Poland

Paper discussed problems of road transport infrastructure in Eastern Poland, especially voivodship: Mazovia, Podlaskie, Warminsko-Mazurskie. The arguments were presented that mentioned infrastructure is a safety factor of development of North-Eastern Poland.

Autorzy:

dr **Bartosz Zakrzewski**, adiunkt, Instytut Transportu Samochodowego, Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw, tel.: +48 22 43 85 217, fax: +48 22 43 85 401, bartosz.zakrzewski@its.waw.pl

dr hab. inż. **Gabriel Nowacki**, prof. nadzw. WAT, Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki/Instytut Organizacji i Zarządzania, 00-908 Warszawa, ul. Gen. S. Kaliskiego 2, tel. +48 (261) 83 94 59, fax: (261) 83 75 39, gabriel.nowacki@wat.edu.pl

mgr **Rafał Kopczewski** – Wojskowa Akademia Techniczna, Wydział Cybernetyki, 00-908 Warszawa, ul. Gen. S. Kaliskiego 2, rafal.kopczewski@wat.edu.pl

JEL: R42 DOI: 10.24136/atest.2018.081

Data zgłoszenia: 2018.05.22 Data akceptacji: 2018.06.15