

UCHWAŁA Nr 216 /XXXII/ 2008
RADY MIASTA OSTROŁĘKI
z dnia 19 maja 2008 r.

w sprawie wyrażenia stanowiska dotyczącego przebiegu trasy Via Baltica

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2001 r. Nr 142 poz. 1591 ze zm.) uchwała się co następuje:

§ 1.

Wyraża się stanowisko dotyczące przebiegu trasy Via Baltica w brzmieniu stanowiącym załącznik do uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Prezydentowi Miasta.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodniczący Rady Miasta
Ostrołęki**

Dariusz Maciak

**Załącznik
do Uchwały Nr 216 /XXXII/ 2008
Rady Miasta Ostrołęki
z dnia 19 maja 2008 r.**

STANOWISKO RADY MIASTA OSTROŁĘKI w sprawie przebiegu trasy Via Baltica

W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu „Strategia rozwoju I Pan-Europejskiego Korytarza Transportowego ‘Via Baltica’ (Warszawa – Budzisko). Część I: korytarz drogowy.”, w imieniu społeczności miasta Ostrołęki, zwracamy się o wybór najkorzystniejszego dla naszego miasta przebiegu trasy Via Baltica – wariantu 43, a następnie o podjęcie jej budowy.

Nasze zadowolenie wzbudził fakt, iż z 4 wariantów przyjętych do dalszych analiz rekomendowane są 3, których przebieg zlokalizowany jest w bliskim sąsiedztwie miasta Ostrołęki. Jednakże to wariant 43, którego ogólny przebieg wyznaczają punkty: *Budzisko (przejście graniczne z Litwą) – Suwałki (DK8) – Raczki – Cimochy (DW655) – Kalinowo (DW661) – Ełk (DK16) – Nowa Wieś Ełcka (DK65) – Szczuczyn (nowy odcinek) – Stawiski – Łomża – Miastkowo – Ostrołęka – Różan – Pułtusk – Serock – Legionowo – Warszawa (DK61)*, zaspokoiłby ogromne potrzeby w infrastrukturze drogowej naszego regionu, a jednocześnie, jak mówi „Prognoza oddziaływania na środowisko skutków realizacji strategii”, jest to wariant, który w najmniejszym stopniu degraduje krajobraz.

Pragniemy nadmienić, iż w roku 2007 dużym nakładem pracy lokalnego samorządu została ustanowiona w Ostrołęce podstrefa Warmińsko-Mazurskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. W podstrefie planowane są duże inwestycje. Jedną z nich jest rozbudowa i modernizacja istniejącego zakładu przez międzynarodową korporację Stora Enso. Wartość przedsięwzięcia to ok. 400 mln euro. Jak informowały ogólnopolskie media będzie to największa inwestycja roku 2008 w Polsce. Już dziś odczuwalne są ogromne braki w infrastrukturze drogowej. Codziennie tylko do Stora Enso, wjeżdża i wyjeżdża ponad 200 samochodów ciężarowych. Obsługa komunikacyjna odbywa się tylko poprzez drogę krajową nr 61, przy której zlokalizowany jest wyżej wymieniony zakład. Droga ta już dziś jest bardzo obciążona, głównie ruchem tranzytowym na Litwę i Białoruś. Po zakończeniu inwestycji produkcja wzrośnie 4-krotnie, oznacza to proporcjonalny wzrost transportu surowców oraz

wyrobów gotowych. Ruch na drodze krajowej nr 61 zostanie sparaliżowany. Inną olbrzymią zapowiadaną inwestycją jest budowa drugiej elektrowni przy Zespole Elektrowni Ostrołęka, która wiązała się będzie ze wzmożonym ruchem na drodze krajowej nr 61. Zarówno ZEO jak i Stora Enso zlokalizowane są przy tej drodze. Są to dwa największe zakłady w mieście.

Jako samorząd jesteśmy bardzo zadowoleni z planów inwestycyjnych obydwu firm, ale jesteśmy świadomi wąskiego gardła, jakim jest infrastruktura drogowa w naszym mieście i regionie. Dlatego też gorąco prosimy o przyjęcie wariantu 43 przebiegu Via Baltica, który rozwiązałby w dużej mierze wiele problemów i umożliwiłby dalszy rozwój gospodarczy naszego miasta i regionu.