

Poniżej załączamy sprawozdanie z konferencji dotyczącej projektu Via Turistica, która odbyła się 27 listopada w siedzibie BPN w Osowcu Twierdzy; jej organizatorem było Starostwo Powiatowe w Mońkach;

Konferencja dot. Projektu
"Dokumentacja techniczna drogi Biebrzańska Via Turistica"
dofinansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Sąsiedztwo Polska-Białoruś-Ukraina Interreg IIIA/ Tacis CBC

Priorytet 1 – Wzrost konkurencyjności regionów przygranicznych poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury transgranicznej

Działanie 1.1 Modernizacja i rozbudowa istniejących systemów transportowych w celu poprawy dostępności regionu

program:

10.15 – 10.30 – Historia i przyroda Carskiego Traktu - Drogi Biebrzańska Via Turistica

10.30 – 10.45 – Obecny stan techniczny i prawny drogi

10.45 – 11.30 – Zrównoważony rozwój przy realizacji przedsięwzięcia i perspektywy wykorzystania drogi

12.00 – 12.45 – Powiązania projektu "Dokumentacja techniczna drogi Biebrzańska Via Turistica" z innymi przedsięwzięciami Powiatu Monieckiego i Biebrzańskiego Parku Narodowego z zakresu ochrony przyrody i rozwoju turystyki

- Koncepcja zagospodarowania Fortu II i włączenia go do lokalnych szlaków turystycznych i ścieżek dydaktycznych
- Szlak Wodny im. Stefana Batorego oraz inne ścieżki turystyczne i edukacyjne
- perspektywy rozwoju infrastruktury turystycznej

12.45 – 14.00 – Dyskusja nad wypracowaniem optymalnych rozwiązań projektowych drogi "Biebrzańska Via Turistica"

10.30-10.45 – "Obecny stan techniczny i prawny drogi" – przedstawiciel Starostwa -pan Daniel Koda – wydział dróg

cyt: "Zadania związane z budową, zarządzaniem i utrzymaniem siecią dróg publicznych określa ustawa 21 marca 1995 r. (dziennik ustaw z późniejszymi zmianami).

Drogą publiczną jest droga zaliczana do kategorii dróg, z której może korzystać każdy, zgodnie z jej przeznaczeniem, ograniczeniami i wyjątkami, określonymi w tej ustawie lub innych przepisach szczególnych.

Na podstawie cytowanej ustawy drogi publiczne dzielą się na :

- drogi krajowe
- wojewódzkie
- powiatowe
- gminne

klasy techniczne dróg to:

- autostrady "A"
 - ekspresowe "S"
 - główne – ruchy przespieszonego "GP"
 - główne "G"
 - zbiorcze "Z"
 - lokalne "L"
 - dojazdowe "D"
-
- drogi krajowe to drogi klasy: A, S, GP i wyjątkowo G
 - drogi wojewódzkie to drogi klasy: G, Z wyjątkowo GP
 - drogi powiatowe to drogi klasy: G, Z wyjątkowo L
 - drogi gminne to drogi klasy: L, D wyjątkowo Z

Referujący następnie pokazał kilka zdjęć dziur w asfalcie, jako dowód na zły stan drogi i

skomentował, że jest to wynikiem niedofinansowania samorządów.

Następnie pokazał zakrzaczenia po obu stronach jezdni jako dowód na to, że jest problem, bo cyt: "skrajnia drogowa jest ograniczona - ale Starostwo na bieżąco robi co w jego mocy - przycina krzewy szczególnie na łukach";

cyt: "ciąg drogowy objęty projektem, zaliczany jest do kategorii dróg powiatowych. W zakres projektu wchodzi 2 drogi powiatowe:

1/ droga nr 1838 B - Strękowa Góra – Laskowiec - Osowiec na odcinku 35 km, 466 m;
2/ oraz droga nr 1973 B - Mężenin - do drogi krajowej nr 64, na odcinku 13 km 75 m;
razem długość: 48 km, 542 metrów "

cyt: "Drogi powiatowe stanowią własność samorządu powiatowego. Zaliczenie do kategorii dróg powiatowych następuje w drodze uchwały rady powiatu, w porozumieniu z Marszałkiem Województwa, po zasięgnięciu opinii rad gmin, na obszarze których przebiega droga oraz po zasięgnięciu opinii rad sąsiednich powiatów. Zarządcą drogi powiatowej jest zarząd powiatu. Zarządcami drogi Biebrzańska Via Turistica są:

- zarząd powiatu monieckiego na odcinku 32 km 866m
- zarząd powiat białostockiego na odcinku 10 km 210 m
- zarząd powiatu zambrowskiego na długości 5 km 465 m"

cyt: "Droga na prawie całym odcinku usytuowana jest na terenie leśnym; znaczną jego część stanowi Biebrzański Park Narodowy.

Parametry techniczne drogi :

- klasa techniczna: droga zbiorcza "Z"
- nośność: 80 kilonewtonów
- szerokość jezdni: od 4 do 6 metrów
- szerokość korony drogi: od 7,30 do 10 m
- szerokość poboczy: 1,50 do 2 m (pobocza są gruntowe)
- szerokość pasa drogowego: od 20 do 30 metrów
- nawierzchnia na całości jest bitumiczna
- w ciągu drogi znajduje się 12 mostów oraz 20 przepustów"

cyt: "Obecny stan techniczny drogi ocenia się jako zły, nawierzchnia jezdni jest spękana, występują koleiny i ubytki w jezdni, niweleta drogi jest znacznie zdeformowana w profilu poprzecznym ale i podłużnym też. Droga nie posiada wymaganych parametrów technicznych i użytkowych odpowiadających klasie drogi "Z" (szerokość drogi, luki, konstrukcja nawierzchni). !!! W okresie ostatnich kilkunastu lat nie wykonywano robót związanych z remontem ani przebudową drogi lub przeprowadzano jedynie remonty częściowe. Nie przywracano stanu pierwotnego nawierzchni a jedynie zabezpieczano przed dalszą degradacją. Przyczyną takiego stanu był brak środków finansowych na utrzymanie dróg powiatowych. Przebudowa drogi wymaga przede wszystkim: poszerzenia jezdni do co najmniej 5,5 metra, korekty łuków pionowych i poziomych, wykonania nowej nawierzchni z betonu asfaltowego, przebudowy i poszerzenia przepustów !!! "

10.45 – 11.30 – "Zrównoważony rozwój przy realizacji przedsięwzięcia i perspektywy wykorzystania drogi" – dyr Andrzej Grygoruk

Omówił walory przyrodnicze Carskiej, podkreślając ich unikalność i znaczenie dla turystyki przyrodniczej; wystąpienie było bogato obrazowane materiałem zdjęciowym, głównie braci Kłosowskich.

cyt: "na odcinku 35 km droga przebiega po terenie Parku Narodowego i jego otuliny.

Droga, jak rozumiem jest własnością Skarbu Państwa w zarządzie Starostwa Monieckiego.

Mówiąc o tej drodze, przebiegającej w granicach Parku, musimy pamiętać, że w naszej Ustawie o Ochronie Przyrody mamy takie 2 artykuły, które mówią, że w Parku Narodowym ochronie podlega zarówno cała przyroda, jak i walory krajobrazowe, a obszar Parku Narodowego udostępniany jest w celach: edukacyjnych, turystycznych, kulturowych, sportowych, w sposób, który nie wpłynie negatywnie na przyrodę Parku Narodowego. W związku z powyższym, w chwili kiedy usłyszeliśmy o planach Starostwa, w miesiącu czerwcu zorganizowaliśmy spotkanie z Radą Naukową i innymi

podmiotami zaangażowanym w problem Carskiej Drogi (BPN, Rada Naukowa, Wójt Gminy Trzcianne, WWF, Tomasz Kłosowski, Biebrza Eco-Travel,). Wypracowane zostało wspólne stanowisko. Istotny w tym stanowisku jest zapis: "dla zapewnienia możliwości zminimalizowania ruchu na Carskiej, konieczne jest wykorzystanie istniejącej na tym obszarze sieci dróg, które odciążą Carską i będą dogodnie dla ruchu lokalnego i ruchu tranzytowego..."

cyt: "i z taką propozycją - koncepcją drogi - wystąpił wójt gminy Trzcianne – zaproponował przebieg: od Laskowca, przez Zajki, Szafranki, do Trzciannego. Droga przebiegałaby przez teren natura 2000. Inna koncepcja to droga w Zajki – w kierunku Tykocina, Żuki, Trzcianne."

cyt: "W tej chwili ruch po Carskiej odbywa się z 3 dróg wjazdowych: od Osowca, od Laskowca i od strony Trzciannego. Zastanawiamy się nad możliwością wybudowania pawilonów wjazdowych na tych drogach wjazdowych; pełniłyby one rolę bram wjazdowych; a nawet służyłyby kontrolowaniu ruchu w przyszłości. W związku z tym, chcielibyśmy zrobić w następnym sezonie badania ruchu, kto i w jakim celu jeździ Carską."

Tu - w celu zobrazowania pomysłu, Dyrektor zaprezentował kilka zdjęć pawilonów i bram wjazdowych, z innych obszarów chronionych.

cyt: "Inne sugestie, które ma BPN w zw. budową tej drogi :

- ograniczenie prędkości do 50 km/h
- ograniczenie tonażu do 5 ton
- wyznaczenie miejsc parkingowych przy Carskiej
 - przy kładce dydaktycznej na Bagnie Ławki,
 - przy wieży widokowej na Bagnie Ławki
 - przy wlocie Honczarowskiej
 - przy Gugnach
 - przy ścieżce dydaktycznej do IV Fortu
- ustawienie zakazu zatrzymywania się na czas dłuższy niż 30 minut poza miejscami do tego wyznaczonymi
- budowy nowych ścieżek przyrodniczych (jednej lub dwóch; szczególnie ścieżki prowadzącej od wieży widokowej na Bagnie Ławki)
- odkrzacanie Carskiej Drogi (szczególnie Długiej Łuki)
- przejścia podziemne dla płazów, gadów"

cyt: "Kilka lat temu została poczyniona przez Pana Włodzimierza Wróblewskeigo Praca Magisterska nad śmiertelnością zwierząt na Carskiej – praca jest dostępna w bibliotece BbPN i wnioski tej pracy zostały przekazane dla Starostwa. (kluczowy wynik badań to: prędkość 50 km na godzinę jako prędkość graniczna, dająca zwierzętom i kierującym pojazdami szansę na uniknięcie kolizji)"

cyt: "Myśląc o ograniczeniu prędkości na Carskiej i mając w świadomości, że takie ograniczenia nie zawsze są w polskich realiach przestrzegane, proponujemy aby nie tyle budować progi zwalniające (leżący policjanci) a zrekonstruować miejscami odcinki bruku, które by limitowały prędkość. "

Następnie Dyrektor omówił stanowisko BbPN w kwestii palnowanego przez Gminę Targówek/Warszawa szlaku wodnego im. króla Stefana Batorego; prowadzącego od Wisły do Niemna przez Biebrzę. *(odrębny temat, dość niepokojący, bo stwarzający zagrożenie wprowadzenia na Biebrzę jednostek pływających o napędzie spalinowym ze względu na fakt, że Biebrza od Kanału Augustowskiego do ujścia do Narwi jest szlakiem żeglownym; temu tematowi nie poświęcamy tu miejsca, osobom zainteresowanym służę bliższymi informacjami)*

Mirosław Józwicki - Inspektor w Starostwie Powiatowym w Mońkach:

cyt: "od początku Starostwo Powiatowe zwracało baczną uwagę na rozwój turystyki w regionie. Właśnie Carski Trakt jest jedną z bardzo ważnych dróg, ponieważ można nim poprowadzić ruch turystyczny nad Biebrzę od szosy Warszawa – Białystok. Na potrzeby tego projektu drogę nazwaliśmy Via Turistika – aby podnieść rangę tej drogi ze względu na możliwość rozwoju turystyki. W tym celu w miesiącu 2007 maju w partnerstwie z powiatem Zambrowskim i Rejonem Grodzieńskim złożyliśmy projekt do programu Interreg o dofinansowanie dokumentacji technicznej. Akurat mogliśmy aplikować jedynie na dokumentację techniczną, a nie na samą drogę. Ale mamy nadzieję że ten wniosek zostanie bardzo dobrze zrealizowany i w przyszłości

przyczyni się do budowy tej ważnej dla naszego regionu drogi. Pierwotnie koszt dokumentacji technicznej był zaplanowany na około 1 mln złotych, w tym dofinansowanie z Europejskiego Funduszu w ramach programu Interreg miał wynosić 750 tys zł. Ta kwota wynikała z naszych własnych wyliczeń – niestety panel sterujący interregu obniżył nam dofinansowanie do 560 tys zł; Natomiast wkład własny do tego projektu nie zmienił się. Czyli partnerstwo 3 powiatów wynosi 250 tys zł. W ramach partnerstwa kwota została podzielona proporcjonalnie do długości drogi w każdym powiecie. I np Powiat Białostocki wniósł do projektu 50 tys zł; Powiat Zambrowski - 30 tys zł; Powiat Moniecki – 160 tys zł. W najbliższym czasie zostanie zorganizowany przetarg na opracowanie tej dokumentacji i mam nadzieję, że wspólnie, w wyniku dyskusji tutaj określimy jak najlepsze wymagania, które winny być zawarte w tej dokumentacji oczywiście mając na uwadze zrównoważony rozwój – o którym mówił Dyrektor Grygoruk i osiągnięcie jak najlepszego stanu technicznego ze względu na klasę tej drogi określoną w odpowiednich przepisach; i mając na względzie również to, aby ta droga jak najlepiej wpływała na przyszły rozwój turystyki i rozwój naszego regionu. Ja myślę, że gospodarstwa agroturystyczne, które prężnie działają w naszym regionie, właśnie w Dolinie Biebrzy, będą miały szanse dalszego rozwoju i myślę, że ten region dzięki przyszłej budowie, przebudowie tej drogi będzie jeszcze bardziej mógł zaistnieć turystycznie – będzie takim rozpoznawalnym znakiem nawet na całą Polskę. Warto też podkreślić, że dzięki tej drodze będą wykorzystywane lepiej również inne zabytki naszego regionu – np Forty w Osowcu bo turysta będzie mógł łatwiej dojechać.

Starosta Moniecki Zbigniew Męczkowski

cyt: "złożyliśmy ten projekt aby zapewnić jak najlepsze udostępnienie walorów Biebrzy i Fortu Osowiec dla turystów;

chcę podkreślić, że z Carską Drogą mamy ten sam problem co z Fortem II. Dotychczas jedynym pomysłem na wykorzystanie tego fortu było zamknięcie tego terenu i postawienie tablic WSTĘP WZBRONIONY. Poboczna sytuacja czeka nas na Carskiej; właściwie trzeba by było tam postawić ZAKAZ WJAZDU bo ze względów bezpieczeństwa ta droga powinna być albo remontowana albo zamknięta. My jako Starostwo idziemy w kierunku aby remontować"

Dyskusja:

• Starosta Moniecki Zbigniew Męczkowski

cyt: "Carska Droga , oprócz funkcji turystycznej, funkcji udostępnienia tych pięknych terenów, i tutaj się wszyscy zgadzamy.(?), pełni również inne funkcje: przy tej drodze mieszkają ludzie, którzy wykorzystują ją do transportu – do gminy, do sklepów; tą trasą są również dowożone dzieci do szkół. I tutaj potrzebna jest Państwa Rada – jak zabezpieczyć tę drogę żeby była bezpieczna, bo za każde wydarzenie na tej drodze odpowiada Zarząd Powiatu ze względu na zły stan techniczny.

Natomiast w ten teren, czy tego chcemy czy nie, będą dojeżdżali też inni turyści ; inni niż Ci, którzy korzystają na dzień dzisiejszy z tych terenów, bo chyba się Państwo zgodzą, że z tych terenów korzystają tylko wyspecjalizowani turyści, którzy wiedzą, po co tu przyjeżdżają.

Bo dla innych nie ma na dzień dzisiejszy oferty."

w dalszej części wtrącił, że Carską mieliby jechać Ci, którzy są po trasie do Ełku, czy Augustowa... Co do funduszy na realizację projektu Via Turistika, to będziemy musieli przekonać Warszawę, że jest to projekt Regionalny, czyli ma znaczenie rozwoju dla Całego województwa.

• Wójt Trzciannego Zdzisław Dąbrowski

Nasi dziadowie wstydzieli się tego, że mamy bagna, komary, muchy a teraz my się z tego cieszymy. Ale mieszkańcy mojej gminy też wykorzystują tę drogę na potrzeby komunikacyjne. Dlatego wracam do pomysłu obwodnicy przez Zajki do Trzciannego przez Szafranki - to znacznie skróciłoby mieszkańcom mojej gminy dojazd do Trzciannego. Jestem jednak za jednoczesnym "ciągnięciem"obu irzeczy: Carskiej i Obwodnicy.

• Starosta Moniecki Zbigniew Męczkowski

"Mamy pełną świadomość, że poprawienie stanu tej drogi może wzbudzać pewne niepokoje. Z punktu widzenia urzędniczego, administrator drogi odpowiada za stan tej drogi i tu nie ulega wątpliwości że ten stan trzeba tak poprawić, aby nie stwarzał niebezpieczeństwa. Czy uda nam

się osiągnąć te cele dodatkowe, o których żeśmy rozmawiali (turystyczne) – myślę, że w dużej mierze też. Ale bez wsparcia wszystkich nie uda nam się to. O poparcie parlamentarzystów jesteśmy spokojni, bo bez nich nie dostalibyśmy pieniędzy na dokumentację techniczną. Dlatego nie możemy się zamykać do bardzo wąskiego grona – myśleć o tym co My tutaj chcemy – co byłoby najlepiej schować, zachować tylko dla wąskiego grona...; bo wtedy, w jakiś tam sposób utracimy te wartości, które są. Trzeba je pokazywać, bo to również źródło rozwoju, również tych mieszkańców, którzy tutaj mieszkają i do lokalnych mieszkańców zwracam się z pytaniem czy ta droga będzie im potrzebna do dalszego rozwoju czy nie? Czy warto angażować środki powiatu do modernizacji drogi, a będzie to modernizacja bardzo gruntowna i kosztowna. Jak dojdziecie do wniosku, że nie jest to priorytet dający impuls do dalszego rozwoju regionu, to innych dróg potrzebujących doinwestowania mamy w powiecie dużo."

Następnie zwrócił uwagę na wykorzystanie przeciwpożarowe Carskiej Drogi i wywózkę biomasy w przyszłości.

Cyt: "Stawiam pytanie: Czy modernizacja tej drogi jest istotna dla rozwoju tego terenu czy może coś zniszczy? A jeśli coś zniszczy, to wtedy będziemy się zastanawiali nad alternatywną trasą lub zupełnym odpuśczeniem tego projektu modernizacji, tylko jak dojadą Ci ludzie, którzy mieszkają przy Carskiej do swojej gminy, do sklepu, do lekarza?"

- **Artur Wiatr – pracownik BbPN** spytał o możliwość ustawienia zakazu wjazdu dla samochodów ciężkich na Carską.
Uzyskaliśmy zapewnienie od monieckich drogowców, że w ciągu 2 tygodni znaki zostaną ustawione.

- **Przedstawiciel Powiatu Zambrowskiego** pogratulował Staroście Monieckiemu pomysłowi.

- **Mariusz Siłakowski – pracownik BbPN**

cyt: "bardzo cenimy sobie inicjatywę Pana Starosty aby poprawić komunikację w regionie. Ale jeśli komunikacja ma wpłynąć rzeczywiście w najlepszy sposób na rozwój to musielibyśmy porównać różne warianty. Narazie dzisiaj słyszymy tylko o jednym wariantcie – Carskiej Drodze. Wójt Gminy Trzcianna proponuje inny wariant i nie wiadomo, czy nie jest to wariant lepszy, który realizuje oba cele. Tak więc myślę, że jesteśmy dopiero w punkcie wyjścia, dopiero za jakiś czas kiedy zostaną dopracowane conajmniej 2 koncepcje szlaków komunikacyjnych, zostanie zaanalizowany ich wpływ na środowisko przyrodnicze i rozwój ekonomiczny, będzie można odpowiedzieć, który z tych wariantów będzie najlepszy"

- **Katarzyna Ramotowska – organizator turystyki przyrodniczej Biebrza Eco-Travel**

cyt: "szanowni Państwo, jak do tej pory rozmawiamy jedynie o ogółach, nie padły żadne konkretne dane liczbowe. Ja natomiast chciałabym sięgnąć do wyników statystycznych, do danych liczbowych dla turystyki nad Biebrzą.

14 lat pracy nad promocją Biebrzy zaowocowało rozwinięciem się następujących podmiotów turystycznych:

- 201 kwater agroturystycznych
- 31 pól namiotowych
- 14 hoteli
- 3 organizatorów turystyki lokalnych
- 73 biura turystyczne zewnątrz
- 30 przewodników

W tym podmioty korzystające z walorów turystycznych Carskiej w obecnym kształcie to:

- 135 kwater (co stanowi 67 % ogółu; dla pozostałych kwater jest fizycznie zbyt daleko)
- 13 hoteli (co stanowi 93%)
- 3 organizatorów (co stanowi 100%)
- 73 biura turystyczne z zewnątrz (co stanowi 100%)
- 30 przewodników (co stanowi 100 %)

Wynika z tego, że 92 % podmiotów turystycznych bazujących na Biebrzy, budujących swój potencjał ekonomiczny na Biebrzy, tak naprawdę czerpie swój dochód z Carskiej ; innymi słowy:

Carska w swoim obecnym kształcie generuje około 90 % dochodu dla sektora turystycznego Biebrzy

Jeśli zapytacie dlaczego - to dobre pytanie – bynajmniej nie dlatego że jest to szlak komunikacyjny.

Co w takim razie ich wszystkich przyciąga?

- klimat Carskiej (na który składają się: brak zabudowań, brak jakichkolwiek reklam, brak śladów obecności człowieka, dzikość terenu, bardzo znikomy ruch drogowy, znikome oznakowanie, różnorodność krajobrazów)
- możliwość spotkania zwierząt stojących bezpośrednio na drodze, lub w jej pobliżu

i tak, każda szansa spotkania na Carskiej Drodze łośia generuje do 1000 zł dochodu z klienta dla regionu. Bo klient płaci:

- dla biura turystycznego
- dla przewodnika
- dla przewoźnika
- dla kwaterodawcy
- dla restauratora
- dla BPN
- i kupuje pamiątkę

Wygląda więc na to, że zrobiliśmy podstawowy błąd w założeniu, że Carska jest po prostu szlakiem komunikacyjnym.

Otóż planowana modernizacja Carskiej w znacznym stopniu ograniczyłaby atrakcyjność Biebrzy bo Carska Droga jest atrakcją samą w sobie.

Carskiej nie można więc rozpatrywać w kategorii drogi dojazdowej do Twierdzy Osowiec. Carska jest równorzędną atrakcją z Twierdzą Osowiec.

Zmienić charakter Carskiej to tak jakby zmienić przeznaczenie Twierdzy Osowiec.

Carska w obecnym swoim stanie i kształcie jest perełką na skalę światową – nie tylko Polski. Carska wrzucona do jednego worka z pozostałymi szlakami komunikacyjnymi straci swoją rację bytu, a my pozbawimy przez to ludność lokalną podstawowego źródła dochodu z turystyki. A czy mamy do tego prawo? Czy mamy prawo to zrobić ludziom, którzy zainwestowali swój kapitał w infrastrukturę turystyczną w oparciu o tę właśnie atrakcję?

Nie występuję tu jako ekolog, występuję jako lokalny przedsiębiorca i stoję na stanowisku, że czynnik ekonomiczny należałoby napewno mocno wziąć pod uwagę. "

- **Starosta Moniecki Zbigniew Męczkowski**

cyt: "rozważamy jak w najlepszy sposób wprowadzić tu turystów, którzy do tej pory nie korzystali z tych terenów. Zmiana Carskiej może spowodować to, że Ci którzy powiązali swój biznes z Carską - po prostu stracą, czy będą musieli przestawić swoje agroturystyczne kwatery, czy nastawić się na innego turystę... Natomiast na to miejsce wejdzie ktoś inny..."

cyt: "chyba się wszyscy zgodzimy, że obecny stan drogi zagraża bezpieczeństwu; ja widzę problem bardzo radykalnie albo poprawiamy drogę albo ją zamykamy; bo odpowiedzialność prawną za stan drogi ponoszę ja"

cyt: "aplikując do Warszawy (do funduszy centralnych) o pieniądze na realizację tego projektu będziemy musieli wykazać, że ta droga nie jest istotna dla jednej czy drugiej wioski, ale istotna dla zintegrowanego rozwoju całego regionu" :)

- **Bowski? Zbigniew członek Zarządu Powiatu Mońki**

cyt: "jadąc dzisiaj na tę konferencję miałem nadzieję, że dostanę jasną i klarowną odpowiedź w jakim kierunku iść, zlecając opracowanie dokumentacji technicznej tej drogi – czy to ma być gruntowna modernizacja, przebudowa tej drogi czy naprawa tej drogi?"

I w tej chwili będziemy jako Zarząd Powiatu mieli dylemat, bo ogłaszając przetarg na dokumentację (a pieniądze mamy), musimy przyjąć jakieś wskaźniki, musimy wskazać w jakim kierunku mamy iść – czy to mają być tylko walory zachowawcze, turystyczne, przyrodnicze, czy

również ta droga ma spełniać funkcje transportowe? "

- **Cezary Werpachowski – pracownik BbPN**

cyt: "tu nie ma innej alternatywy niż to, żeby Carską drogę ewentualnie tylko i wyłącznie tak naprawić, aby spełniała warunki dla ruchu lokalnego, natomiast cały ruch transportowy puścić jedną z alternatywnych, proponowanych tras. Jest to jedyne słuszne i możliwe do przyjęcia rozwiązanie. Natomiast po tej "renowacji" trzeba by było zastosować rzeczywiście restrykcyjne środki, które by uniemożliwiły jej zniszczenie w przyszłości. Czyli jednak naprawić ale nie modernizować. Ja byłbym skłonny nawet iść w przeciwną stronę – łącznie z przywróceniem pierwotnej nawierzchni szutrowej czy kocich łbów" ...

cyt: "to rozwiązanie, że ta droga musi spełniać tylko i wyłącznie funkcje ruchu lokalnego z dużym nastawieniem na ochronę przyrody, i na turystykę; a z przeznaczeniem drogi alternatywnej dla pozostałego ruchu - jest jedynym rozwiązaniem. Wchodzi też możliwość rozładowania ruchu drogą wzdłuż wysokiego brzegu Biebrzy"

- **Jarosław Wądolski - członek Zarządu Powiatu Białostockiego**

cyt: "Droga Carska to nie tylko powiat Mońki ale też i Zambrowski i Białostocki. U nas na szczęście niei biegnie przez obszary Natura 2000. U nas, pomimo, że ma znaczenie marginalne, to jednak służy naszym mieszkańcom jako szlak transportowy. Więc w tych koncepcjach należałoby patrzeć nie tylko przez pryzmat powiatu monieckiego – u nas, należałoby rozwijać szlak komunikacyjny. Projekt skupia się na budowie Via Turistiki, więc omawianie projektów alternatywnych mija się z celem w tym projekcie, tymbardziej, że droga krajowa Tykocin Krypno znajduje się w projekcie zadań indykacyjnych w programie regionalnym. "

- **pytanie z sali (Artur Wiatr?):**

cyt: "pytanie do Pana Starosty - ile mamy czasu na to abyśmy wypracowali sobie jakąś wspólną formułę, koncepcję, bo chyba nie należy sądzić, że w czasie tego spotkania uda man się taki model wypracować, tymbardziej, że oprócz kilku lakonicznych informacji, że będzie poszerzenie drogi do 5 metrów, wyrównanie łuków poprzecznych, pionowych - tak naprawdę nie wiemy jak to się przełoży w praktyce na Carską Drogę..."

Pytanie pozostało bez odpowiedzi

- **Marek Skrypko, odpowiedzialny w powiecie Białostockim za wdrażanie projektów unijnych**

cyt: "chciałem się zapytać jaka była logika tego projektu – bo wiemy, że czas jest krótki – koniec projektu jest założony na koniec czerwca, i tutaj rozmawiamy o tych 2 wariantach... czy ta wariantowość została jakkolwiek założona w tym projekcie , bo jeżeli nie to chyba nie ma sensu w ogóle o tym rozmawiać..."

...a druga rzecz, to czy na etapie pisania projektu były już robione jakieś założenia, bo wiadomo, że coś trzeba przyjąć, tzn chodzi konkretnie o nośność, czy pas drogowy ma być wycinany czy nie?. Ja się obawiam, bo gwarantujemy jako powiat Białostocki 90 tysięcy - to nie jest dużo, ale też i nie mało za drogę, która nie jest oczkiem w głowie z punktu widzenia mapy komunikacyjnej powiatu Białostockiego. Czy były prowadzone jakieś rozmowy z projektantami, czy za tę obniżoną kwotę tę dokumentację dałoby się zrobić w tak krótkim czasie? Pytanie co będzie jeśli projektant powie, że chce np 2 miliony za ten projekt? Czy Mońki mają zabezpieczone te pieniądze, czy też my się mamy dokładać?

Wszystkie powyższe pytania pozostały bez odpowiedzi

Niestety tu zawiódł sprzęt nagrywający:(dalej następuje odtwarzanie z pamięci :

- **Włodzimierz Wróblewski – organizator turystyki przyrodniczej Nature Explorer**

Poparł koncepcję Mariusza Siłakowskiego ad konieczności przeanalizowania wariantowości przed podejmowaniem jakichkolwiek decyzji.

Poparł zdanie K. Ramotowskiej co do motywów turystów odwiedzających bagna i atrakcyjności Carskiej samej w sobie.

Poparł wypowiedź Mirosława Worony aby ze strony BPN była jasna i zdecydowana opinia ad tego jak Park widzi koncepcję Carskiej Drogi.

- **Dyrektor BPN Wojciech Dudziuk**

Stwierdził, że najchętniej widziałby Carską nie szerszą niż 5 metrów, z nawierzchnią asfaltową przerywaną odcinkami bruku, z ograniczeniem prędkości najlepiej do 50/h.

Zdecydowanie stwierdził, że BPN nie wyrazi zgody na gruntowną modernizację całego cokołu drogi tzn. rozbierania drogi aż do gruntu mineralnego.