



Znak sprawy: DDP-2.054.72.2021

Szanowny Pan
Paweł Olszewski
Przewodniczący Komisji Infrastruktury
Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Pośle,

W nawiązaniu do pytań zadanych w trakcie posiedzenia Komisji Infrastruktury w dniu 5 maja 2021 r. i związanych z Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej S50/A50 przekazuję poniższe odpowiedzi.

1. Dlaczego planowany most musi przebiegać przez Zalew Zegrzyński? Czy nie dało się tego zalewu ominąć?

Bieżący etap prac nad Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej to studium korytarzowe opracowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Warto zaznaczyć, że nie precyzuje ono dokładnego przebiegu trasy. Wskazane zostały jedynie korytarze o szerokości około 5 kilometrów, w których Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej może zostać zlokalizowana.

Wyznaczone korytarze o szerokości ok. 5 km na kolejnym etapie prac przygotowawczych, objęte będą szczegółowymi analizami na etapie przygotowywania Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES) wraz z materiałami niezbędnymi do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dokumentacja, która zostanie opracowana do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawiera kilka możliwych rozwiązań (tras), które stanowią kompromis pomiędzy oczekiwaniami społecznymi a obiektywnymi ograniczeniami w zakresie realizacji inwestycji, takimi jak wymogi techniczne, prawne, środowiskowe, ekonomiczne itd. Dopiero wówczas będzie można jednoznacznie powiedzieć o kolizji inwestycji i jej kształcie z konkretną formą ochrony przyrody czy zagospodarowania terenu.

2. Dlaczego warianty tras muszą przechodzić przez tereny aż tak mocno zurbanizowane?

Warto pamiętać, że obszar aglomeracji warszawskiej to jeden z najbardziej zurbanizowanych obszarów w Polsce. Analiza lokalizacji Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej objęła ponad 20 tys. km² i 150 gmin na terenie województwa mazowieckiego.

Kwestia wyboru ostatecznego wariantu przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej to skomplikowane przedsięwzięcie poprzedzone m.in. analizą wielokryterialną, obejmującą przede wszystkim aspekty techniczne, środowiskowe i ekonomiczne.

W trakcie opracowywania studium korytarzowego priorytet stanowiła minimalna ingerencja w istniejące jednostki osadnicze, minimalizacja kolizji z obszarami chronionymi i cennymi przyrodniczo, wykorzystanie rezerw terenowych w planach zagospodarowania przestrzennego, minimalizacja kolizji z istniejącymi obiektami oraz zapewnienie parametrów technicznych dla projektowanej drogi.

niepodległa

POLSKA
STURDIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

3. Na jakim etapie są projekty drogowe związane z Centralnym Portem Komunikacyjnym?

Rada Ministrów przyjęła 26 stycznia 2021 r. rozporządzenie w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), przedłożone przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK. W zakresie sieci dróg krajowych ujęto w nim: rozbudowę autostrady A2 na odcinku Łódź - Warszawa o dodatkowy pas ruchu w obu kierunkach, budowę Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (drogi A50 i S50), a także drogi ekspresowej S10 na odcinku Toruń - Płock - Narszewo (węzeł z Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej).

Wymienione zadania inwestycyjne znajdują się na różnym etapie realizacji. Proces inwestycyjny związany z rozbudową autostrady A2 na odcinku Łódź – Warszawa znajduje się na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Inwestycja składa się z dwóch odcinków – odpowiednio na terenie województwa łódzkiego (46,2 km) oraz na terenie województwa mazowieckiego (42,0 km). Na początku 2020 r. złożono wnioski do właściwych RDOŚ w celu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).

Aktualny etap realizacji budowy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (drogi A50 i S50) oraz drogi ekspresowej S10 na odcinku Toruń – Płock – Narszewo (węzeł z Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej) to opracowane dla tych inwestycji studium korytarzowe, dla którego trwają ostatnie konsultacje międzyresortowe.

4. Podjęte działania, harmonogram działań w zakresie A50 i drogi ekspresowej S50 – całej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, a w szczególności konsultacji społecznych?

Dotychczasowy etap realizacji Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej związany jest z przedstawieniem studium korytarzowego opracowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad

Zapewniam, że Ministerstwo Infrastruktury z najwyższą starannością analizuje każdą uwagę i wniosek związany z realizacją inwestycji drogowych. Szczególnie istotny w tym kontekście jest udział społeczeństwa w trakcie różnych etapów procesu inwestycyjnego.

GDDKiA prowadziła uzgodnienia na etapie Studium Korytarzowego w postaci spotkań online z samorządami w dniach 25-27 stycznia 2021 r., co stanowiło wykroczenie poza dotychczasowe formy współpracy przy okazji procesu inwestycyjnego. Stanowi to potwierdzenie idei otwartego i transparentnego konsultowania koncepcji powstania nowej drogi z potencjalnymi interesariuszami.

Wyznaczone korytarze objęte będą szczegółowymi analizami na etapie przygotowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES) w trakcie kolejnego etapu przygotowania inwestycji. Podczas sporządzania tego opracowania przeanalizowane będą wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu. Najkorzystniejszy z wariantów przebiegu trasy wskazany zostanie jako rekomendowany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na etapie prowadzenia postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rozpoczynają się natomiast formalne konsultacje społeczne. Konsultacje społeczne odbywają się także w trakcie kolejnego etapu – postępowania prowadzonego przez wojewodę i zmierzającego do wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (ZRID).

Niezależnie od powyższego, konsultacje wariantów korytarzy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej stanowiły element odbywających się w dniach 10 lutego – 10 marca 2020 r. Konsultacji w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego (SSL) dla Centralnego Portu Komunikacyjnego. Konsultacje te toczyły się niezależnie od przyjętych przy realizacji inwestycji drogowych rozwiązań w zakresie konsultacji społecznych i udziału społeczeństwa w procesie decyzyjnym.

Zgodnie z aktualnym harmonogramem prac, rzeczowa realizacja Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej zajmie ok. 5 lat po zakończeniu procesu przygotowawczego, które to nastąpi w 2026/2027 r.

6. Dlaczego powstała koncepcja, aby tylko ten jeden kawałek obwodnicy był planowany jako autostradowy? Dlaczego tak się stało, że powstała koncepcja poprowadzenia autostrady między DK 50 a A2/S2?

Docelowy – kierunkowy przebieg dróg wskazany jest w Wykazie Autostrad i Dróg Ekspresowych stanowiącym załącznik do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Kierunkowy przebieg wskazany dla autostrady A50 to: A2 (Centralny Port Komunikacyjny) – Mszczonów – Góra Kalwaria – A2 (Mińsk Mazowiecki).

Taki układ drogowy wpisuje się w układ sieciowy i na południu od Warszawy (A50) zapewni ciągłość jazdy drogą o parametrach autostrady. Na północ od Warszawy (S50) wskazany układ dróg wpisuje się w dogęszczenie siatki dróg ekspresowych i powiązanie planowanej również w ramach ww. Studium korytarzowego drogi ekspresowej S10 w okolicach m. Naruszewo.

Należy podkreślić także, iż zapisy przywołanego rozporządzenia Rady Ministrów dotyczące określenia przebiegu drogi ekspresowej S50 i autostrady A50 mają charakter kierunkowy, a wskazany przebieg danej drogi należy traktować jako określenie głównych osi potencjalnych wariantów, a nie jako dokładne wskazanie przebiegu.

7. W jakim celu przeprowadza się drogę kategorii „A” w miejscu, gdzie jest najwięcej lasów?

Warto wskazać, że obecny etap prac nad Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej w postaci studium korytarzowego nie precyzuje dokładnego przebiegu przyszłej trasy. Konkretny przebieg wariantu drogi znany będzie dopiero po opracowaniu Studium Techniczno–Ekonomiczno–Środowiskowego (STES) oraz uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).

Kwestia wyboru ostatecznego wariantu przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej stanowi skomplikowane przedsięwzięcie poprzedzone m.in. analizą wielokryterialną, obejmującą przede wszystkim aspekty techniczne, środowiskowe i ekonomiczne.

W oparciu o przeanalizowane możliwe (potencjalne) przebiegi zidentyfikowane zostały 4 wariantowe pasy terenu (korytarze). Porównawcza analiza wielokryterialna w ramach studium korytarzowego wskazała korytarz, który wypadł najkorzystniej pod względem grup kryteriów, na które składało się 19 kryteriów cząstkowych.

W trakcie przygotowania STES zostaną przeanalizowane wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu. Analiza obejmie także czynniki mogące utrudniać realizację inwestycji drogowej – takie jak np. kolizje z istniejącymi obiektami i formami ochrony przyrody. Najkorzystniejszy z wariantów przebiegu trasy wskazany zostanie jako rekomendowany we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).

9. Czy jest brana pod uwagę konieczność wykonania Studium Ekonomiczno-Techniczno-Środowiskowego poza korytarzem czerwonym?

Warianty korytarzy wyznaczone w ramach opracowania studium korytarzowego objęte będą szczegółowymi analizami na etapie przygotowywania Studium Ekonomiczno-Techniczno-Środowiskowego. Analizy te pozwolą wziąć pod uwagę wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu. Głosy mieszkańców, samorządów zostanie poddane analizie.

Obecnie nie można wykluczyć ani potwierdzić, iż Studium Ekonomiczno-Techniczno-Środowiskowe zostanie opracowane dla innego wariantu korytarza niż korytarz czerwony.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Rafał Weber

Sekretarz Stanu