



DDP.2.0530.10.2018.DK.1
Nk: 65264/18

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1195) zawiadamia, że petycja wielokrotna dotycząca realizacji zadania budowy drogi ekspresowej S17 na odcinku Wschodniej Obwodnicy Warszawy, w szczególności w zakresie problematyki związanej z określeniem przebiegu przedmiotowej drogi, została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

Należy wskazać, że zadanie obejmujące budowę przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S17 zostało ujęte w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.).

Odcinek zlokalizowany pomiędzy węzłami Drewnica – Zakręt (bez tego węzła) znajduje się na etapie prac przygotowawczych związanych z opracowaniem niezbędnej dokumentacji i uzyskaniem decyzji administracyjnych wymaganych przepisami prawa. Dnia 2 lipca 2015 r. inwestor zadania – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, złożył do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie ponowny wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Wniosek ten został przekazany do procedowania do RDOŚ w Białymstoku. W wyniku prowadzonego postępowania administracyjnego dnia 24 listopada 2017 r. wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla odc. Drewnica – Ząbki długości ok. 3,6 km. W pozostałym zakresie wniosek jest nadal procedowany przez RDOŚ w Białymstoku. Ze względu na bardzo skomplikowany charakter sprawy przewidywany termin wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia dla pozostałego odcinka Ząbki – Zakręt określony został do końca lipca 2018 r.

Odnosząc się do problematyki przebiegu przedmiotowej drogi, jego kształtu oraz sposobu powiązania z siecią dróg krajowych jak i terenami przyległymi uprzejmie informuję, że zastosowanie mają przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r. poz. 1405 z późn. zm.). Zgodnie z przepisem art. 79 ust. 1 tej ustawy, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, dzięki czemu wszystkie zainteresowane podmioty mogą składać wnioski dotyczące przedmiotu postępowania.

Należy jednak podkreślić, że konkluzje zawarte w dokumentacji przygotowanej przez inwestora zadania (GDDKiA) i zawarte we wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji stanowią jedynie rekomendację preferowanego wariantu przebiegu drogi. Ostateczny przebieg przedmiotowej drogi zaś, określony zostanie w decyzji organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, czyli Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Należy podkreślić, że na etapie prac przygotowawczych prowadzonych przez inwestora przeprowadzono szereg analiz oraz uzgodnień z odpowiednimi organami państwowymi, wynikiem których było określenie preferowanego wariantu przebiegu drogi ekspresowej S17 i wskazanie go we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wybór wariantu preferowanego przez inwestora został dokonany zgodnie z procedurami obowiązującymi w GDDKiA. Procedury te przewidują wielostopniową weryfikację opracowywanej dokumentacji projektowej. W wyniku takiej weryfikacji, w 2014 r., zgłoszono uwagi dotyczące m.in. analizy wielokryterialnej, w następstwie czego przeprowadzono weryfikację przyjętych założeń. Przyczyną zobowiązania do ponownej weryfikacji dokumentacji było nieuwzględnienie w dokumentacji kwestii dotyczącej zakłócenia przez tunel stosunków wodnych, tj. przepływu wód podziemnych w pierwszym poziomie wodonośnym i możliwość występowania lokalnych podtopień terenu zarówno podczas realizacji jak i eksploatacji. Na podstawie uzupełnionych materiałów jako wariant preferowany wskazany został wariant W3, a wariant W2C jako alternatywny. Wariant W3 uzyskał pozytywną opinię Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (PWIS) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (PGWWP).

Należy podkreślić, że wszystkie warianty przebiegu drogi zostały opracowane z analogiczną szczegółowością, a zmiany wag w poszczególnych strategiach (zmiana metodologii) nie miały wpływu na zakres oddziaływania poszczególnych wariantów na środowisko.

W dotychczasowej praktyce inwestora przeważająca część zadań bazowała na podziale wag w poszczególnych strategiach (inżyniera, ekologa, ekonomisty) na grupach kryteriów z wagami 50% i pozostałe po 25% (np. podejście ekologa [środowiskowe] wagi: techniczne 25%, ekonomiczne 25%, środowiskowe 50%). Obliczone oceny cząstkowe sumuje się dla każdej strategii i w ten sposób otrzymuje się oceny końcowe. Nie zawsze są one jednomyślne we wszystkich strategiach i może istnieć konieczność wyboru wariantu rekomendowanego.

Zmiana wag kryteriów w przypadku drogi S17 została dokonana ze względu na wiedzę, praktykę oraz doświadczenie GDDKiA. Wszystkie decyzje o wyborze wariantu preferowanego są podejmowane na KOPI GDDKiA. Zespoły, które zajmują się tą tematyką i wspierają KOPI posiadają wiedzę w zakresie kwestii związanych z budową dróg w skali całego kraju. Kryteria środowiskowe są bardzo istotne, jednak z doświadczenia GDDKiA wynika, że należy także uwzględnić czynniki techniczne oraz ekonomiczne.

Analiza wielokryterialna przeprowadzona w 2015 r. przedstawia 3 modele – model środowiskowy, ekonomiczny i transportowy. Z analizy tej wynika, że:

- w modelu środowiskowym, gdzie 50% wagi przypisane jest czynnikom środowiskowym, najwięcej punktów uzyskał wariant W3,
- w modelu transportowym, gdzie 50% wagi przypisane jest czynnikom techniczno-funkcjonalno-ruchowym, najwięcej punktów uzyskał wariant W3,
- w modelu ekonomicznym, gdzie 50% wagi przypisane jest czynnikom ekonomicznym, najwięcej punktów uzyskały warianty W3 i W7.

Przeprowadzona została również analiza neutralna, w której wszystkim czynnikom przypisano po tyle samo, a mianowicie 33,3% wagi. W modelu tym najwięcej punktów również uzyskał wariant W3.

Podkreślenia wymaga fakt, że wyniki analizy wielokryterialnej przeprowadzone w ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wskazują jako najkorzystniejszy wariant W2A jedynie po przyjęciu wag czynników środowiskowych na poziomie 75% i wyżej. Jak wskazano powyżej stoi to w sprzeczności z dotychczasową praktyką inwestora stosowaną przy realizacji innych inwestycji na terenie kraju, a czynniki środowiskowe nie mogą być jedynymi czy też niewspółmiernie znacząco przeważającymi przy określaniu najbardziej optymalnego wariantu przebiegu drogi.

Należy wskazać, że zgodnie z rozpoznaniem i inwentaryzacją przeprowadzoną na etapie prac przygotowawczych wariant tzw. zielony przechodzi przez tereny zielone i dużo mniej zurbanizowane niż wariant tzw. czerwony. Potwierdzeniem tego faktu jest kwestia ilości budynków przewidywanych do wyburzenia na potrzeby realizacji drogi. W wariantcie czerwonym jest to 37 budynków, w tym 16 mieszkalnych, zaś w wariantcie zielonym jest to 15 budynków, w tym tylko 5 mieszkalnych, z czego na terenie samej dzielnicy Wesoła nie dotyczy to żadnego budynku.

Odnosząc się do kwestii dotyczącej ewentualnego stanowiska i akceptacji ze strony władz samorządowych na rzecz określonego wariantu przebiegu drogi, czy też jego zgodności z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego należy wskazać, że realizacja inwestycji o charakterze liniowym, do których zalicza się budowa nowych dróg, zgodnie z obowiązującym obecnie porządkiem prawnym, nie podlega reżimom wynikającym z przepisów dotyczących planowania i zagospodarowania przestrzennego. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie jest zobowiązany do weryfikowania zgodności przedłożonego wniosku z treścią

obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, w przypadku gdy dotyczy on m.in. drogi publicznej.

Jednocześnie należy podkreślić, że władze dzielnicy Wesoła przez długi czas przeciwnie były realizacji obwodnicy w jakimkolwiek wariantie. Dopiero w stanowisku nr 6 Rady Dzielnicy Wesoła z 13 lipca 2017 r., a więc ponad dwa lata po tym jak złożony został wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przedstawiła poparcie dla określonego wariantu przebiegu drogi. Dodatkowo należy wskazać, że do inwestora zadania oraz do organu prowadzącego obecnie postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wpływa liczna korespondencja zarówno przeciwników, jak i zwolenników wskazanego wariantu przebiegu drogi S17, czyli tzw. wariantu zielonego. Powyższe jest dowodem na to, że lokalna społeczność nie jest jednomyślna w przedmiotowej sprawie.

W tym miejscu należy również przypomnieć kwestie związane z decyzją środowiskową uzyskaną dla tej inwestycji w 2007 r., według wariantu czerwonego. W wyniku skorzystania przez uprawnione podmioty (strony postępowania administracyjnego) z przysługujących im środków ochrony prawnej, dnia 26 października 2010 r. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie uchylił decyzję środowiskową dla odcinka od węzła Rembertów do węzła Zakręt. To pokazuje jednoznacznie, że również wariant tzw. czerwony posiada przeciwników, a w szerszym kontekście, że każdy wariant przebiegu drogi będzie posiadał zarówno zwolenników, jak i przeciwników.

Odnosząc się do kwestii fragmentacji oraz podzielenia dzielnicy Wesoła przez realizację zadania w wariantie zielonym uprzejmie informuję, że w ramach sporządzonych dokumentacji, wszystkie ciągi komunikacyjne podlegały analizom i zaproponowane zostały rozwiązania, które zapewniają ich ciągłość. Zapewniono dodatkowe przejścia, które zapewniają ciągłość komunikacyjną dzielnicy.

Odnosząc się do problematyki własności nieruchomości znajdujących się w sąsiedztwie tzw. wariantu czerwonego przebiegu przedmiotowej drogi należy podkreślić, że Ministerstwo nie posiada żadnych informacji w tym zakresie. Informacji takich nie posiada również inwestor zadania, czyli GDDKiA. Posiada zaś informacje o nieruchomościach Skarbu Państwa będących w zarządzie GDDKiA. W 2015 r. na potrzeby przygotowania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach GDDKiA pozyskała wypisy z ewidencji gruntów jedynie na wariant preferowany przez Inwestora, tzw. zielony W3, zgodnie z wymaganiami opisanymi w obowiązujących przepisach. Informacje w powyższym zakresie należałoby zweryfikować w odpowiednich organach, które dysponują danymi w tym zakresie, tj. Urzędzie Miasta st. Warszawy. Należy jednak jednoznacznie podkreślić, że kwestia własności nieruchomości nie miała wpływu na wybór wariantu preferowanego.

Reasumując uprzejmie informuję, że cała dokumentacja oraz analizy na etapie procesu przygotowawczego zostały zrealizowane w oparciu i na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz przy wykorzystaniu procedur i dotychczasowych wieloletnich doświadczeń GDDKiA, w sposób szczegółowy, transparentny i uwzględniający wszelkie możliwe czynniki. Poprawność wszystkich analiz przeprowadzonych na etapie procesu przygotowawczego i zawartych w złożonej dokumentacji, w szczególności w raporcie oddziaływania na środowisko, jest obecnie weryfikowana przez organ prowadzący postępowanie (RDOŚ) i znajdzie odzwierciedlenie w treści decyzji administracyjnej.

Kontrola prawidłowości rozstrzygnięć podejmowanych przez właściwy organ ochrony środowiska, w tym przypadku RDOŚ, nie leży w kompetencji Ministra Infrastruktury. Minister nie posiada przymiotu strony przedmiotowego postępowania administracyjnego.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Jarosław Błaszkiwicz
Dyrektor
Departamentu Dróg Publicznych