



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.0530.4.2024

Warszawa, 28 lipca 2024

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) zawiadamia, że Państwa petycja dotycząca realizacji Rządowego programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) została rozpatrzona w poniższy sposób.

UZASADNIENIE

Uprzejmie informuję, że kwestie związane z poszanowaniem oraz ochroną środowiska naturalnego, w tym obszarów cennych przyrodniczo stanowi jeden z priorytetowych i ważnych elementów branych pod uwagę i rozpatrywanych w toku działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a związanych z realizacją zadań z zakresu budowy dróg.

Przedmiotowe kwestie są rozpatrywane i analizowane zarówno na poziomie systemowym związanym z opracowaniem i realizacją programów wieloletnich w zakresie drogownictwa, jak również na poziomie poszczególnych inwestycji infrastrukturalnych.

W pierwszym z wymienionych przypadków zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami prawa, w tym w szczególności 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. 2023 poz. 1094), przeprowadzona została dla projektu Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. procedura strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymaga projekt polityki, strategii, planu i programu w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywany lub przyjmowany przez organy administracji, wyznaczający ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. jest programem wieloletnim, który spełnia przesłanki powołanego przepisu i w zgodzie z nim jego projekt został poddany strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko, przed przyjęciem dokumentu przez Radę Ministrów.

W ramach tej procedury opracowany został sam dokument prognozy oddziaływania na środowisko Programu, w którym przeprowadzona została szczegółowa analiza możliwego wpływu realizacji zakresu rzeczowego Programu na całość środowiska naturalnego, ze wszystkimi jego czynnikami i elementami, w tym zweryfikowano

i przeanalizowano m.in. oddziaływania skumulowane, transgraniczne oraz ryzyka dla zdrowia ludzi lub zagrożenia dla środowiska.

Projekt tego dokumentu został poddany procesowi konsultacji społecznych, w ramach których wszystkie zainteresowane podmioty miały po pierwsze możliwość zapoznania się zarówno z treścią projektu Programu jak i projektu prognozy oddziaływania na środowisko tego Programu, a po drugie możliwość wniesienia uwag, wniosków oraz wyrażenia swojej opinii na ich temat. Zgodnie z wymogami prawa z konsultacji tych sporządzony został raport, w którym m.in. wszelkie złożone uwagi i wnioski zostały rozpatrzone i zawarte zostały stosowne merytoryczne odniesienia do nich.

Cała opisana powyżej procedura stanowi jednoznacznie w ocenie Ministerstwa o fakcie, że czynnik możliwego oddziaływania zadań inwestycyjnych stanowiących zakres rzeczowy programu na poszczególne elementy środowiska naturalnego został w sposób odpowiedni, w szczególności spełniający wymogi odnośnych przepisów prawa i realizujący ich cele i założenia, uwzględniony i przeanalizowany.

Należy także podkreślić, że opinie społeczeństwa, w tym także organizacji społecznych czy też ekologicznych, nie zostały pominięte w działaniach podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury już na bardzo wczesnym etapie programowania działań w zakresie rozwoju transportu drogowego, co zostało wskazane powyżej.

Jednocześnie należy wskazać, że kolejnym poziomem (obszarem) realizacji celów i zadań z zakresu poszanowania dla środowiska naturalnego przy realizacji inicjatyw z zakresu inwestycji w infrastrukturę drogową są każdorazowe działania podejmowane na poziomie przygotowania i realizacji poszczególnych zadań inwestycyjnych, które są podejmowane przez inwestora, czyli Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA), na możliwie najwcześniejszych etapach procesu inwestycyjnego. Podstawą tych działań jest cała procedura uzyskiwania dla poszczególnych zadań inwestycyjnych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, która jest sformułowana, zagwarantowana i opisana we wspomnianej powyżej ustawie, ze wszystkimi wymaganymi elementami. W toku tej procedury opracowywana jest niezbędna dokumentacja, w tym w szczególności raporty oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, które w sposób bardzo szczegółowy i indywidualny dla każdej inwestycji analizują kwestie jej ewentualnego oddziaływania na środowisko naturalne. Dokumentacja ta podlega później ocenie przez niezależne od Ministerstwa Infrastruktury czy też inwestora organy administracji w toku prowadzonych postępowań administracyjnych a ostateczne uwarunkowania co do możliwości realizacji zadań zawierane są we wspomnianych powyżej decyzjach o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Podkreślenia wymaga, że w toku tej procedury przepisy prawa sankcjonują udział społeczeństwa i możliwość składania uwag i wniosków w toku konsultacji społecznych.

Rozumiejąc wagę realizacji inwestycji infrastrukturalnych i ich możliwego oddziaływania na środowisko naturalne jak również doceniając duże znaczenie udziału społeczeństwa w procesie inwestycyjnym dotyczącym budowy dróg uprzejmie informuję, że w toku wypracowanych doświadczeń GDDKiA stosuje procedurę organizowania i przeprowadzania tzw. akcji informacyjnych (spotkań informacyjnych) już na bardzo wczesnym etapie procesu inwestycyjnego, daleko poprzedzającym procedurę uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Procedura taka

stosowana jest na etapie opracowywania dokumentacji w stadium studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, czyli w momencie przeprowadzania wariantowania przebiegu poszczególnych odcinków dróg. Celem tych działań jest z jednej strony poinformowanie możliwie najszerszego kręgu potencjalnie zainteresowanych podmiotów o prowadzonych działaniach, a z drugiej strony umożliwienie wyrażenia przez nie swojej opinii, złożenia uwag czy wniosków, które w miarę możliwości są brane pod uwagę w procesie projektowania dróg. Jak pokazuje doświadczenie akcje te cieszą się dużym zainteresowaniem ze strony społeczeństwa a ich wynikiem wielokrotnie jest weryfikacja przyjętych założeń i wprowadzenie rozwiązań proponowanych przez stronę społeczną do opracowywanej dokumentacji. Najdobitniejszym tego przykładem jest fakt, że wielokrotnie jako wynik takich spotkań informacyjnych i zgłoszonych wniosków w przypadku poszczególnych zadań inwestycyjnych tworzone są nowe tzw. społeczne warianty przebiegu dróg, które są później analizowane i rozpatrywane z taką samą szczegółowością i w oparciu o te same kryteria jak wcześniej opracowane.

Przekazując powyższe chciałabym ponownie podkreślić i zapewnić, że kwestia uwzględniania głosu społeczeństwa w toku działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury oraz GDDKiA na polu realizacji inwestycji w zakresie rozwoju sieci drogowej, jest ze wszech miar brana pod uwagę z należąną powagą oraz zrozumieniem dla postulatów strony społecznej. Kwestie dotyczące ochrony środowiska naturalnego w ramach realizacji inwestycji drogowych stanowią zaś jeden z podstawowych i najważniejszych czynników szczegółowo rozpoznawanych i analizowanych w toku procesu inwestycyjnego i mających bezpośrednie przełożenie na ostateczny kształt inwestycji, zarówno w kontekście określenia przebiegów dróg jak i stosowanych rozwiązań inżynierskich.

Odnosząc się do przedstawionych propozycji i zapisów opracowania pn. *Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce*, uprzejmie informuję, że opracowanie to w przeszłości zostało przekazane do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, jako centralnego organu administracji rządowej odpowiedzialnego za sieć dróg krajowych, celem poddania analizie i zweryfikowania jego wyników z prowadzonymi obecnie działaniami oraz zrealizowanymi dotychczas analizami. W korespondencji z 2022 r. Ministerstwo wskazało na najważniejsze wyniki tej analizy, dotyczące uzasadnienia dla realizacji korytarza drogi ekspresowej S16 oraz problematykę marginalizacji dużych obszarów tej części Polski, w tym ważnych ośrodków miejskich, w wyniku realizacji założeń przedstawionych w Studium.

Jednocześnie informuję, że mając na uwadze postulaty zawarte w Państwa korespondencji jak również zgłaszane bezpośrednio do Ministerstwa oraz poprzez organy Wspólnoty Europejskiej, dotyczące oddziaływania zadań ujętych w Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r., w szczególności na tereny cenne przyrodniczo zlokalizowane w Polsce północno-wschodniej, podjęte zostały przez Ministerstwo Infrastruktury działania, których celem jest opracowanie analizy wielokryterialnej możliwych przebiegów dróg szybkiego ruchu w województwie warmińsko-mazurskim i podlaskim wraz z wybranymi elementami strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla ewentualnej zmiany Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. Jednocześnie wskazuję, że nie widzę podstaw prawnych

czy formalnych do wstrzymywania prac na konkretnych odcinkach do czasu wnioskowanej przez Państwa nowelizacji Programu. Warto przy tej okazji zwrócić uwagę, że korytarze dróg, które Państwo wskazują znajdują się w przeważającej większości na sieci TEN-T oraz pełnią ważne funkcje o charakterze strategicznym. Natomiast pragnę podkreślić, że te odcinki dróg, które mogą potencjalnie mieć istotne negatywne oddziaływanie na środowisko będą zawsze przedmiotem dodatkowych starań i działań mających właściwie ocenić ten wpływ oraz przeprowadzić cały proces zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przejawem tej uwagi mogą właśnie być działania mające na celu dokonanie dodatkowych analiz układu dróg w województwie warmińsko-mazurskim i podlaskim. Analiza ta będzie kolejnym krokiem mającym właściwie ocenić dotychczasowe działania podjęte przez GDDKiA oraz ustalić jaki przebieg – uwzględniający wszystkie czynniki, w tym środowiskowe - będzie najbardziej optymalny w tym wrażliwym rejonie Polski.

Mam nadzieję i głębokie przekonanie, że przedmiotowa inicjatywa, jako m.in. element wysłuchania głosów i opinii płynących ze strony organizacji społecznych i ekologicznych w przedmiotowym zakresie, w tym Państwa, poczyni zadość wszystkim zgłaszanym postulatam, w szczególności jednak doprowadzi do ostatecznego określenia przebiegu dróg szybkiego ruchu w Polsce północno-wschodniej z poszanowaniem wszystkich czynników i elementów, i to zarówno odnoszących się do kwestii obejmujących zrównoważony rozwój infrastruktury liniowej, oczekiwania społeczne, oraz kwestie ochrony i poszanowania środowiska naturalnego.

Jednocześnie przekazuję podziękowania za zainteresowanie rozwojem infrastruktury drogowej oraz przekazane uwagi i wnioski.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia

MINISTRA INFRASTRUKTURY

Agnieszka Krupa

Zastępca Dyrektora

Departamentu Dróg Publicznych

Otrzymują:

1. Łomża,
2. a/a.

- Fundacja dla Biebrzy, ul. Władysława Reymonta 11 m. 24, 18-400

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

- 1) administratorem Państwa danych osobowych jest minister właściwy do spraw transportu z siedzibą w Warszawie, przy ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”;
- 2) Państwa dane osobowe przetwarzane będą w celu rozpatrzenia petycji na podstawie ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870) oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2024 r. poz. 572, z późn. zm.);
- 3) podstawą przetwarzania Państwa danych osobowych jest konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych wynikających z ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach oraz ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego. W przypadku wyrażenia przez Państwa zgody na udostępnienie imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, podstawą prawną przetwarzania jest udzielona zgoda;
- 4) Administrator danych przewiduje możliwość powierzenia przetwarzania danych innym podmiotom świadczącym na rzecz Administratora danych usługi z zakresu IT;
- 5) podanie danych osobowych jest dobrowolne, ale konsekwencją niepodania danych będzie pozostawienie petycji bez rozpoznania zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach;
- 6) posiadają Państwo prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - cofnięcia zgody i usunięcia danych w zakresie udostępnienia imienia i nazwiska na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego, co jednak nie będzie miało wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej wycofaniem,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego - Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych;
- 7) Państwa dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu;
- 8) Państwa dane osobowe w zakresie rozpatrywania petycji będą przechowywane przez Administratora danych przez okres niezbędny do załatwienia sprawy, a następnie przez okres 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz.U. z 2020 r. poz. 164), po tym czasie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny;
- 9) dane kontaktowe do Inspektora ochrony danych w Ministerstwie Infrastruktury: Inspektor ochrony danych, Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, adres e-mail: inspektor.RODO@mi.gov.pl. Z Inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania przez Administratora danych Państwa danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z tym przetwarzaniem danych.