



Znak sprawy: DDP-2.0530.9.2022

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 w sprawie wyznaczenia przebiegu trasy Via Carpatia, została rozpatrzona w sposób opisany poniżej na obecnym etapie procesu inwestycyjnego.

Uprzejmie informuję, że aktualnie prowadzone są działania w zakresie prac przygotowawczych, których celem jest określenie przebiegów drogi szybkiego ruchu S16 na terenie województw warmińsko-mazurskiego i podlaskiego. Korytarz tej trasy stanowi bardzo ważny element układu komunikacyjnego Polski północno-wschodniej, w kontekście oddziaływań zarówno na poziomie regionalnym jak również krajowym oraz międzynarodowym. Należy podkreślić, że odcinek pomiędzy Ełkiem a Białymstokiem stanowi element międzynarodowego korytarza transportowego Via Carpatia. Kierunkowy układ (przebieg) całego ciągu drogi ekspresowej S16 został wskazany w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych. Poprzez uregulowania przedmiotowego rozporządzenia realizowana jest polityka transportowa kraju, w zakresie określania kierunków rozwoju sieci drogowej.

W dniu 19 maja 2016 r. Rada Ministrów podjęła decyzję, którą zmieniono rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych z dnia 15 maja 2004 r., przedłużając drogę ekspresową S16 od Ełku w kierunku Białegostoku, określając jej kierunkowy przebieg jako odcinek Ełk-Knyszyn. Uzupełnienie sieci dróg szybkiego ruchu o ten odcinek uzasadnione było zapewnieniem ciągłości szlaku *Via Carpatia* na terenie Polski poprzez drogi klasy S. Nowy fragment drogi S16 zwiększy dostępność obszaru województwa warmińsko-mazurskiego z kierunku wschodniego i południowego. Powyższa zmiana jest też potwierdzeniem faktu, że realizacja szlaku *Via Carpatia* na terenie Polski ma charakter priorytetowy dla obecnego rządu. Dodatkowo realizacja drogi S16 na tej relacji będzie stanowiła naturalne, najkrótsze połączenie pomiędzy stolicami sąsiadujących województw, a zatem będzie spełniała również istotną rolę w kontekście krajowym.

Jak przedstawiono powyżej wskazanie przebiegu drogi ekspresowej w przywołanym rozporządzeniu Rady Ministrów ma charakter kierunkowy, co oznacza, że treść rozporządzenia nie rozstrzyga w sposób szczegółowy konkretnego przebiegu drogi a wskazuje jedynie szeroko rozumiany korytarz trasy, określony w przestrzeni poprzez wskazanie nazw miejscowości. Takie opisanie przebiegu danej drogi ekspresowej, w tym także drogi S16, nie należy jednak rozumieć jako rozstrzygnięcia jej przebiegu, które odbywa się w oparciu o niezbędne analizy i dokumenty, w sposób określony przepisami prawa.

Należy wskazać, że zadanie dotyczące drogi ekspresowej S16 Ełk-Knyszyn znajduje się na wczesnym etapie procesu przygotowawczego. Obecnie prowadzone są działania, których celem jest wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STES) wraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia. Dnia 14 stycznia 2019 r. zawarta została umowa, której przedmiotem jest wykonanie STES dla drogi krajowej S16 na odcinku: Ełk-Knyszyn wraz z analizą i prognozą ruchu oraz materiałami do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej.

Celem opracowania STES jest dostarczenie wszelkich informacji koniecznych do wyboru optymalnego wariantu trasy. Opracowanych zostanie kilka wariantów przebiegu trasy, które następnie zostaną poddane analizie pod kątem wysokości nakładów, czasu realizacji, uwarunkowań lokalnych, ochrony przyrody i zabytków. W ramach dotychczasowych prac zrealizowane zostało Studium korytarzowe, analiza i prognoza ruchu oraz materiały do audytu BRD (Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego). We wrześniu 2019 r. przedstawione zostały przez projektantów proponowane korytarze przebiegu drogi S16, w liczbie 6. W wyniku kolejnych bardziej szczegółowych analiz i prac projektowych wyznaczone zostały propozycje konkretnych wariantów przebiegu drogi (3 warianty), które zostały poprowadzone w korytarzach zbliżonych do obecnego biegu drogi krajowej nr 65. Warianty te zostały w październiku 2020 r. udostępnione szerokiej społeczności.

Należy podkreślić, że na etapie procesu przygotowawczego została również przeprowadzona szeroko zakrojona akcja informacyjna, w ramach której zainteresowane podmioty, zarówno jednostki samorządu terytorialnego jak i osoby prywatne mogły zgłosić swoje uwagi, wnioski i postulaty co do realizacji zadania. Taka akcja rozpoczęła się 26 października i trwała do 4 grudnia 2020 r. W jej ramach wszystkie zainteresowane osoby, podmioty i samorządy, mogły zapoznać się z dotychczas opracowaną dokumentacją oraz wskazanymi propozycjami wariantów przebiegu drogi oraz złożyć swoje uwagi, wnioski czy też spostrzeżenia.

W trakcie prac projektowych dotyczących analizy poszczególnych wariantów napotkano na szereg aspektów związanych m.in. z kolizją drogi z zabytkiem architektury militarnej – Twierdzą Osowiec, bliskim sąsiedztwem linii kolejowej (dostosowanie do dużych prędkości), kolizją z terenem zamkniętym MON oraz przejściem przez tereny Biebrzańskiego Parku Narodowego.

Mając na uwadze powyżej wskazane uwarunkowania oraz w celu uzyskania możliwości porównania różnych rozwiązań komunikacyjnych w zakresie poprowadzenia drogi ekspresowej S16, stanowiącej połączenie dwóch międzynarodowych szlaków komunikacyjnych, tj. Via Carpatia i Via Baltica, GDDKiA zleciła opracowanie dodatkowego wariantu alternatywnego przebiegu przedmiotowej drogi (wariant 4), przebiegającego częściowo w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8 Raczki-Augustów-Korycin.

W tym miejscu należy także wskazać, że zarówno do GDDKiA jak i Ministerstwa docierało i dociera dużo opinii i wniosków od lokalnych władz samorządowych: gmin, miast oraz powiatów, opowiadających się zarówno za przebiegiem drogi S16 w korytarzu zbliżonym do istniejącej drogi krajowej nr 65 czyli Ełk-Grajewo-Knyszyn jak również w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8 Raczki-Augustów-Korycin.

Odnosząc się do problematyki określenia 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.

Ostateczne rozstrzygnięcia dotyczące określenia i wyboru wariantu przebiegu drogi ekspresowej S16 zostaną podjęte przez odpowiedni organ administracji publicznej, w tym wypadku Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w toku postępowania administracyjnego, i znajdą odzwierciedlenie w treści wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Również na etapie postępowania administracyjnego w przedmiocie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia, organ prowadzący postępowanie przeprowadzi konsultacje społeczne, w ramach których wszystkie zainteresowane podmioty będą mogły składać swoje uwagi, wnioski i postulaty, do których organ i inwestor się odniosą.

Należy także wskazać, że w ramach opracowanej dokumentacji inwestor przedstawia kilka alternatywnych wariantów przebiegu drogi, dokonuje ich oceny w oparciu o takie same kryteria, w tym kryterium ekonomiczne, techniczne, społeczne i środowiskowe, a we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wskazuje jedynie wariant preferowany, który w jego ocenie jest najbardziej korzystny w oparciu o przeprowadzone analizy. Ostatecznego określenia wariantu przebiegu drogi zaś dokonuje odpowiedni organ administracji publicznej.

Uprzejmie informuję, że zgodnie z uchwałą z posiedzenia Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, które odbyło się w połowie maja br., wykonawca dokumentacji został zobowiązany do wprowadzenia szeregu poprawek, uaktualnień i dodatkowych analiz, w celu dokonania pełnego rozpoznania wszystkich aspektów i elementów związanych z określeniem możliwych wariantów przebiegu drogi S16, ich oceną i wskazaniem wariantu preferowanego. Na chwilę obecną, do czasu otrzymania uzupełnionej i zaktualizowanej dokumentacji od projektanta, ZOPI nie podjęło żadnej wiążącej decyzji w zakresie wskazania wariantu preferowanego, a dokumentacja nie została skierowana do dalszego procedowania poprzez jej przekazanie do rozpatrzenia przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad (ZOPI).

Jednocześnie należy zauważyć, że budowa drogi ekspresowej jest przedsięwzięciem bardzo złożonym, wymagającym odpowiedniego czasu do realizacji oraz obwarowanym wieloma rygorami prawnymi, proceduralnymi i standardami technologicznymi. Szczególną rolę w tym procesie zajmuje etap przygotowawczy, którego odpowiednio dobre i dokładne przeprowadzenie (dobra, dokładna i szczegółowa dokumentacja) pozwala na uniknięcie wielu niepotrzebnych sytuacji w przyszłości, które mogą mieć negatywny wpływ na terminową realizację zadania. Sprawna i terminowa realizacja inwestycji zależna jest od dobrej współpracy władz lokalnych z GDDKiA oraz braku odwołań od decyzji

administracyjnych składanych przez organizacje ekologiczne, pozarządowe, czy też właścicieli nieruchomości. Bardzo istotne jest wypracowanie wspólnego stanowiska przy przygotowaniu inwestycji do realizacji.

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 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.

Jak wynika z danych przedstawionych przez GDDKiA przedmiotowe opracowanie, wnoszące nowe spojrzenie na kwestię konstrukcji układu drogowego północno-wschodniej Polski, pomija jednak w swej istocie wiele ważnych kwestii, które mają znaczący wpływ na kwestię określenia optymalnego układu drogowego we wskazanym terenie. Chodzi tu m.in. o problematykę spójności komunikacyjnej województwa warmińsko - mazurskiego, dla którego droga S16 jest osią łączącą wszystkie drogi krajowe biegnące w układzie południkowym oraz marginalizacją komunikacyjną wschodnich obszarów województwa warmińsko-mazurskiego z jednoczesną eliminacją połączenia tych terenów z Olsztynem.

Dotychczas wykonane analizy i prognozy ruchu potwierdziły zasadność budowy drogi S16 w korytarzu Mrągowo-Orzysz-Ełk. Rezygnacja z budowy odcinka S16 w ww. korytarzu na rzecz realizacji proponowanej w przedmiotowym Studium drogi S53 nie rozwiąże problemu ruchu tranzytowego w korytarzu Mrągowo-Orzysz-Ełk, który w znacznej części będzie obsługiwany nadal przez drogi krajowe nr 16, 58 i 59, przebiegające przez tereny cenne przyrodniczo i nieprzystosowane do prowadzenia ruchu tranzytowego. Kierowcy najprawdopodobniej będą wybierali najkrótsze połączenia niebezpiecznymi drogami o niskich parametrach technicznych, przebiegające w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, co nie poprawiłoby bezpieczeństwa ruchu ani komfortu życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w sąsiedztwie ww. dróg.

Propozycje zawarte w Studium, w ocenie GDDKiA, marginalizują również stolicę Podlasia czyli Białystok, oraz wykluczają komunikacyjnie Grajewo, Augustów i Suwałki pod kątem połączenia ze stolicą regionu. Realizacja tej propozycji spowodowałaby również utrzymanie części tranzytu na drogach niższych kategorii. Pojazdy jechałyby nadal najkrótszą drogą (drogami krajowymi nr 8 lub 65), co bezpośrednio wpłynęłoby na bezpieczeństwo ruchu oraz komfort życia mieszkańców miejscowości zlokalizowanych w sąsiedztwie ww. dróg.

Mając na uwadze priorytetowy charakter działań, jak również wskazany powyżej aspekt dobrej współpracy, przekazuję podziękowania za zainteresowanie rozwojem infrastruktury drogowej oraz przekazane uwagi i wnioski.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy 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. Pan Robert Janusz Chwiałkowski - Fundacja dla Biebrzy, ul. Kościuszki 26 m. 11, 19-110 Goniądz,
2. A/a.

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 2020 r. poz. 256, 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.