



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 28 października 2022 r.

BGD.WSA.053.596.2022.AWI

Pan
dr hab. prof. UŚ Damian Absalon
Przewodniczący
Państwowej Rady Gospodarki Wodnej

Szanowny Panie Przewodniczący,

odpowiadając na przesłane¹⁾ stanowisko Państwowej Rady Gospodarki Wodnej wraz z uchwałą²⁾ nr 11/2021 w sprawie przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW), dziękuję za poruszone kwestie i idące za nimi argumentacje. Zależy nam na merytorycznej dyskusji i sprawnej komunikacji ze wszystkimi zainteresowanymi przedmiotową inwestycją. Współpraca, transparentność oraz dobra komunikacja to kluczowe elementy procesu przygotowania inwestycji. Dlatego prowadzimy szeroką akcję informacyjną związaną z poszczególnymi etapami cyklu życia inwestycji, począwszy od planowania. Udział interesariuszy jest nieodłącznym i oczekiwanym elementem tego skomplikowanego i wielostopniowego procesu.

W styczniu poprzedniego roku zaprezentowaliśmy³⁾ efekty przeprowadzonych prac planistycznych dla OAW oraz drogi ekspresowej S10 łączącej autostradę A1 z OAW. Przedstawiliśmy zalety, potencjalne korzyści jakie osiągnie społeczeństwo, a także przybliżyliśmy specyfikę przygotowania inwestycji drogowych oraz dalsze niezbędne do podjęcia działania. Obiektywnie przeprowadzone analizy pozwoliły skwantyfikować zarówno koszty jak i korzyści jakie niesie za sobą realizacja tej inwestycji oraz wskazać kierunki do dalszych działań. W ramach dotychczasowych prac wykonaliśmy Studium korytarzowe. To pierwsza dokumentacja, określająca lokalizację korytarza terenu pod nowe zamierzenie drogowe. Służy wstępnej ocenie zasadności zamierzenia

¹⁾ pismo z 21 września 2021 r. znak DGWiŻS-6.001.1.2022

²⁾ z 8 grudnia 2021 r.

³⁾ www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/a/40773/S10-i-Obwodnica-Aglomeracji-Warszawskiej-podsumowanie-spotkan-z-samorzadam

inwestycyjnego dla inwestora oraz jego dalszego uszczegóławiania. Precyzyjne wskazanie lokalizacji planowanych zamierzeń, nastąpi dopiero w kolejnych etapach przygotowania inwestycji, które obejmują:

1. Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STES) – to opracowanie przedstawiające wariantowo przyszłą inwestycję. Część kluczowych elementów zostanie już zaprezentowana w każdym z rozwiązań szczegółowo (droga, obiekty inżynierskie, urządzenia ochrony środowiska).
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU), którą wyda właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska. W ramach postępowania administracyjnego prowadzone są konsultacje społeczne. DŚU wskazuje jeden optymalny wariant do dalszych prac.
3. Koncepcję programową, na etapie której uściśleniu podlegają rozwiązania wskazane w DŚU oraz wariantowane są wybrane elementy inwestycji (np. typy węzłów, obiektów inżynierskich itp.).
4. Projekt budowlany opracowany przez wybranego wykonawcę, przedstawiający wszystkie szczegóły inwestycji wypracowane i zatwierdzone na wcześniejszych etapach.
5. Decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) zatwierdzającą ostatecznie wszystkie szczegóły inwestycji. Podczas tej procedury prowadzone są również konsultacje społeczne.

Przygotowanie inwestycji drogowej to skomplikowany, wielostopniowy proces, którego zwieńczeniem jest decyzja ZRID, która umożliwi rozpoczęcie robót drogowych.

Z końcem 2021 r. ogłosiliśmy postępowanie przetargowe⁴⁾ na wyłonienie wykonawców STES na zachodni fragment OAW. Obejmowało ono odcinek drogi ekspresowej S7 na północ od Warszawy, z przebiegiem w sąsiedztwie potencjalnej lokalizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), aż do włączenia z drogą ekspresową S7 na południe od Warszawy. Z początkiem lipca br. podpisaliśmy⁵⁾ umowy z wykonawcą prac projektowych na opracowanie STES wraz uzyskaniem DŚU. Obecnie prowadzone są prace projektowe - zakończenie przewidziane jest na I kwartał 2026 r. W ramach STES będziemy uszczegóławiać niezbędne dane, dokonywać lokalnych inwentaryzacji uwzględniających kilka możliwych wariantów nie tylko samej inwestycji, ale całej towarzyszącej infrastruktury. Pozwoli to ocenić i porównać na wysokim poziomie szczegółowości, zaproponowane rozwiązania, modyfikować je oraz ocenić ich akceptowalność społeczną. To na tym etapie prowadzić będziemy prace mające na celu niezbędną minimalizację potencjalnych kolizji wraz z określeniem najkorzystniejszego przebiegu planowanej

⁴⁾ www.gov.pl/web/gddkia-warszawa/ruszyl-przetarg-na-dokumentacje-dla-pierwszego-fragmentu-obwodnicy-aglomeracji-warszawskiej

⁵⁾ www.gov.pl/web/gddkia-warszawa/rusza-przygotowanie-dwoch-odcinkow-obwodnicy-aglomeracji-warszawskiej

inwestycji. W trakcie opracowania STEŚ przeanalizujemy wszelkie dostępne rozwiązania uwzględniające m.in. potrzeby lokalnych społeczności, poszanowanie przyrody i krajobrazów o charakterze mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, lokalizację placówek oświatowych, lokalizację uzdrowisk, w tym planowanych, wraz z granicami wyznaczonych dla nich stref ochronnych, przy zachowaniu wymogów ekonomicznych, ruchowych i technologicznych.

Sporządzony w ramach STEŚ raport o oddziaływaniu na środowisko pozwoli ocenić wpływ każdej z rozpatrywanych opcji na wszystkie elementy środowiska z uwzględnieniem wariantu obejmującego brak realizacji inwestycji (wariant bezinwestycyjny). Badane będzie oddziaływanie m.in. na: zdrowie i życie ludzi, zabytki, obiekty kulturowe, powierzchnię ziemi, gleby, wody powierzchniowe, wody podziemne, powietrze atmosferyczne, klimat, klimat akustyczny, faunę, florę, obszary chronione. W raporcie przedstawione będą wyniki badań w kontekście oddziaływania skumulowanego, uwzględniającego skutki z sumarycznego oddziaływania pochodzącego od planowanej inwestycji oraz istniejących/projektowanych innych inwestycji oddziałujących na środowisko. Również na etapie STEŚ planowane będzie wykonanie opracowań hydrogeologicznych, geologicznych i geotechnicznych, poprzedzonych stosownymi badaniami, wierceniami i sondowaniami, które pozwolą pozyskać szczegółową informację na temat panujących warunków.

Natomiast wschodnia część OAW od drogi ekspresowej S7 na południe od Warszawy, z przejściem przez drogę ekspresową S17 i autostradę A2 na wschód oraz drogi ekspresowej S8 i S7 na północ od Warszawy, nie posiada zapewnionego finansowania na kontynuację prac przygotowawczych. W skutek powyższego dojrzałość inwestycji na tym fragmencie jest na mniejszym poziomie niż na zachodniej części OAW, dla której podpisaliśmy umowy na opracowanie STEŚ. Na tak niskim poziomie zaawansowania, przy braku precyzyjnych rozwiązań przebiegu tras, nie można ocenić kolizji czy oddziaływań. Nastąpi to dopiero w ramach STEŚ i raportu oddziaływania na środowisko.

Głos jaki płynie od wszystkich interesariuszy jest dla nas bardzo ważny. Zbieramy informacje jakie spływają do nas, tak aby na kolejnym etapie prac przygotowawczych uwzględnić kluczowe zagadnienia. Po zeszłorocznej prezentacji rozwiązań wpłynęły do nas informacje od poszczególnych samorządów. Równocześnie prowadzone były konsultacje społeczne w ramach Strategicznego Studium Lokalizacyjnego (SSL) CPK oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ). OAW i droga ekspresowa S10 stanowią drogowe inwestycje towarzyszące CPK. Przeprowadzone w ramach procedury SOOŚ analizy, zebrane opinie, sugestie oraz wypracowane wnioski i rekomendacje stanowią będą bazę do kolejnego etapu przygotowania inwestycji. A przed nami jeszcze wiele etapów i decyzji.

Podsumowując, pragnę podkreślić, że naszym celem jest realizacja infrastruktury z maksymalnym poszanowaniem walorów środowiskowych i minimalizacją negatywnego

oddziaływania na jego kluczowe komponenty. Obecnie nie prowadzimy prac projektowych dla wschodniej części OAW. Jesteśmy na etapie uzgadniania Programu Inwestycji dla tego odcinka OAW z Ministrem Infrastruktury, który warunkuje ogłoszenie przetargu na wyłonienie wykonawcy STEŚ.

Zgoda wyraża szczerze,

PG GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Tomasz Żuchowski
Tomasz Żuchowski