



Znak sprawy: DDP-2.0530.2.2019

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 z dnia 20 maja 2019 r. dotycząca problematyki określenia przebiegu drogi ekspresowej S17 na odcinku Wschodniej Obwodnicy Warszawy, została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

Należy wskazać, że obecnie realizowany jest *Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014 – 2023 (z perspektywą do 2025 r.)*. Określa on priorytety inwestycyjne w zakresie rozbudowy infrastruktury dróg krajowych, które miałyby zostać zrealizowane do 2025 r. W *Programie* ujęte są zadania polegające na budowie nowych odcinków dróg, w tym w szczególności tych o najwyższych standardach, czyli autostrad i dróg ekspresowych oraz zadania, których efektem jest likwidacja tzw. wąskich gardeł, czyli budowa obwodnic miejscowości w ciągach dróg krajowych.

W przedmiotowym *Programie* ujęte zostało także zadanie polegające na budowie odcinka drogi ekspresowej S17 na odcinku Wschodniej Obwodnicy Warszawy, w ramach limitu finansowego w wysokości 135 mld zł. Dzięki temu zabezpieczone zostały środki finansowe na realizację przedmiotowego zadania inwestycyjnego.

Zadanie to znajduje się na etapie prac przygotowawczych związanych z opracowaniem niezbędnej dokumentacji technicznej i uzyskaniem opinii i 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 zaś 28 grudnia 2018 r. dla odc. Ząbki – Zakręt.

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 2018 r. poz. 2081 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.

wiepodlega

POLSKA
WSTĘŻNIE ODFRANKOWANA
NIEPODLEGŁOŚCI

Należy jednak podkreślić, że konkluzje zawarte w dokumentacji przygotowanej przez inwestora zadania (GDDKiA) i zawarte we wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji stanowiły jedynie rekomendację preferowanego wariantu przebiegu drogi, zgodnie z art. 81 ust.1 ww. ustawy. Ostateczny przebieg przedmiotowej drogi zaś, określony został w decyzjach organu wydającego decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, czyli Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Na etapie prac przygotowawczych prowadzonych przez inwestora przeprowadzony został 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.

Odnosząc się bezpośrednio do poszczególnych pytań sformułowanych w korespondencji, uprzejmie informuję, że w zakresie budowy drogi w tunelu, z opracowania wykonanego przez firmę Jacobs Polska Sp. z o.o. w 2013 r. wynika, iż stosunki wodne będą zakłócone w przypadku budowy drogi z naruszeniem warstw wodonośnych, cyt.: „(...) warunki hydrogeologiczne są zdeterminowane występowaniem miększej warstwy piasków i żwirów interglacjału mazowieckiego, przykrytych na obszarze doliny Wisły warstwą podobnie wykształconych interglacjału emskiego również o znacznej miąższości. Taka sytuacja geologiczna powoduje, że na całym terenie występuje miększa i zasobna warstwa wodonośna, która stanowi główny poziom użytkowy (GPU). (...) Nad utworami słabo przepuszczalnymi występuje w zależności od położenia morfologicznego jeden poziom wodonośny o małej miąższości i nie mający znaczenia użytkowego w sensie możliwości eksploatacyjnych, mający za to duże znaczenie przyrodnicze oraz stanowiący zasadnicze utrudnienie przy głębokim posadawianiu planowanej drogi.”

W zakresie standardów i dobrych praktyk stosowanych przez GDDKiA podczas procesu inwestycyjnego jak również zastosowanych kryteriów i przyznanych im wag uprzejmie informuję, że w zależności od lokalizacji inwestycji drogowej, GDDKiA każdorazowo opracowuje grupy kryteriów technicznych, ekonomicznych i środowiskowych. Należy podkreślić, że podkryteria i wagi określane są ze względu na rodzaj inwestycji i jej lokalizację. Inne podkryteria i wagi są istotne dla oceny zadań realizowanych na obszarach górniczych, inne w obszarach cennych przyrodniczo (Natura 2000), a jeszcze inne na terenach osuwiskowych, słabonośnych, czy silnie zurbanizowanych przemysłowo. Niektóre proponowane do tej pory przez projektantów kryteria (np. koszty, ruch, geologia, bilans robót ziemnych, liczba węzłów, koszty wykupu nieruchomości, budowa geologiczna, liczba kolizji z infrastrukturą i korytarzami ekologicznymi, wpływ na wody podziemne, funkcjonowanie ekosystemów, obszary chronione czy dziedzictwo narodowe, wskazania samorządów czy społeczeństwa) są w GDDKiA stosowane jako standard. Jednakże ich stosowanie (m.in. z uwagi na cel analizy wielokryterialnej i fakt, że podkryteria powinny być różnicujące) wymaga przydziału wag poszczególnym podkryteriom, nie zawsze odpowiadającym wszystkim stronom „zaangażowanym w inwestycję”. Jedną ze stosowanych w GDDKiA praktyk bazuje na podziale wag w poszczególnych strategiach (inżyniera, ekologa, ekonomisty) na grupy kryteriów z wagami 50% i pozostałe po 25%. Obliczone oceny cząstkowe sumuje się dla każdej strategii i w ten sposób otrzymuje się oceny końcowe. Nie zawsze są one jednowymiarne we wszystkich strategiach i może istnieć konieczność wyboru wariantu rekomendowanego.

W oparciu o wiedzę, praktykę oraz doświadczenie GDDKiA, przyjmuje się dane wartości oraz wagi dla poszczególnych kryteriów. Wszystkie decyzje o wyborze wariantu preferowanego są podejmowane na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, działającej na podstawie i w trybie określonym przepisami zarządzenia Nr 28 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 31 lipca 2018 r. w sprawie powołania Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oraz Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych.

Kryteria środowiskowe są niezwykle istotne, jednakże przy ocenach należy uwzględnić również czynniki techniczne oraz ekonomiczne.

Analiza wielokryterialna dla zadania pn. *Budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy S17* przedstawiała 3 modele – model środowiskowy, ekonomiczny, transportowy. Z przeprowadzonej analizy wynika, że:

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

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 (wariant zielony).

Odnosząc się do korelacji zastosowanej metodologii, w stosunku do innych zadań inwestycyjnych realizowanych przez GDDKiA, uprzejmie informuję, że Południowa Obwodnica Warszawy - S2 (POW IV) była rozważana w dwóch wariantach w zakresie korytarza drogi – w wariacie bezinwestycyjnym oraz wariacie, który obecnie jest na etapie realizacji robót budowlanych. Na przestrzeni czasu pojawiały się różne propozycje rozwiązań technicznych, mających na celu zoptymalizowanie pokonania „przeszkód” w postaci Wisły lub terenów objętych ochroną, jednak korytarz drogi pozostawał bez zmian. Analizy dotyczące korytarza – jedynego, który został wskazany we wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, były wykonywane przed złożeniem wniosku, tj. przed 2006 r.

Wskazać należy, że w przypadku S17 WOW także wykonano analizy zmiany korytarza trasy, np. jednym z wariantów był tzw. wariant przez Halinów. Wariant ten, m.in. ze względu na wydłużenie trasy o około 10 km, został odrzucony przez ekspertów jako niezasadny technicznie. Wykonano także analizę możliwości budowy trasy w wariacie czerwonym (popieranym przez część mieszkańców dzielnicy Wesoła) w trzech podwariantach, tj. po terenie, w wykopie i w tunelu (A,B,C).

W przypadku inwestycji S7 Warszawa – Czosnów wykonano analizę wielokryterialną, podobnie jak to miało miejsce na inwestycji S17 WOW. Analizę czynników środowiskowo-społecznych umieszczono w raporcie oddziaływania na środowisko, natomiast analizę, która uwzględniała wszystkie kryteria zamieszczono w dokumentacji STEŚ. Do analizy, będącej podstawą wskazania wariantu preferowanego przez inwestora, przyjęto kryteria: techniczne, kosztowe, społeczno – środowiskowe, techniczno – środowiskowe, społeczne.

Należy wskazać, że na inwestycji S7 Warszawa-Czosnów w sumarycznym zestawieniu ten sam wariant W2 uzyskał największą liczbę punktów zarówno w analizie wykonanej w raporcie oddziaływania na środowisko (obejmującym tylko czynniki środowiskowe), jak i w dokumentacji STEŚ (która obejmuje wszystkie analizowane czynniki).

Z analiz dotyczących inwestycji WOW S17 wynika, że wariant W2C (czerwony) uzyskał najwyższą liczbę punktów w analizie wielokryterialnej zamieszczonej w raporcie oddziaływania na środowisko (obejmującej jedynie czynniki środowiskowe), natomiast w analizie wielokryterialnej zamieszczonej w dokumentacji STEŚ (obejmującej czynniki środowiskowe, techniczno-funkcjonalno-ruchowe, ekonomiczne) – najwięcej punktów uzyskał wariant W3 (tzw. wariant zielony).

Zgodnie z przepisami, GDDKiA wskazuje wariant preferowany przy uwzględnieniu wszystkich kryteriów. Na inwestycji S17 WOW węzeł Drewnica – węzeł Zakręt przyjęty model środowiskowy przypisuje 50% wag dla aspektów środowiskowych.

Podkreślenia wymaga fakt, że wyniki analizy wielokryterialnej przeprowadzone w ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wykonanej dla drogi ekspresowej S17 Wschodnia Obwodnica Warszawy wskazują jako najkorzystniejszy wariant W2A (wariant czerwony), jedynie po przyjęciu wag czynników środowiskowych na poziomie 75% i wyżej. Jak wskazano powyżej, przyjęcie takiego punktu widzenia byłoby sprzeczne z dotychczasową praktyką GDDKiA 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 podkreślić, że wszystkie warianty przebiegu drogi zostały opracowane z analogiczną szczegółowością.

Odnosząc się do kwestii naruszenia przez wariant tzw. czerwony obszaru Mazowieckiego Parku Krajobrazowego informuję, że w obecnie opracowanej dokumentacji nie dokonano dokładnych pomiarów zajętości terenu Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, ponieważ na obecnym etapie inwestycji wyznaczone są jedynie linie decyzji środowiskowej. Linie rozgraniczające, które wskazują zajętość danego terenu są wyznaczane na etapie projektu budowlanego.

Odnosząc się do problematyki „rezerwy gruntowej w korytarzu drogi” wg. wariantu tzw. zielonego – wskazanego w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy wskazać, że dokumenty planistyczne dotyczące dzielnicy Wesoła wskazywały wariant alternatywny, tj. tzw. czerwony. Kwestia zgodności przyjętych wariantów z dokumentami planistycznymi została uwzględniona w przyjętych kryteriach środowiskowych w analizie wielokryterialnej. Przy uwzględnieniu tylko kryteriów środowiskowych wariant czerwony uzyskał wyższą pozycję niż wariant zielony (analiza wykonana w raporcie oddziaływania na środowisko), jednak w globalnej analizie wielokryterialnej, w której uwzględniono kryteria środowiskowe, techniczne, ekonomiczne to wariant tzw. zielony (W3) uzyskał najwyższe miejsce. W tym miejscu należy jednak podkreślić, że zgodnie z ustawą 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, organ wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia stwierdza zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to jednak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla m.in. drogi publicznej.

Również ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474 z późn. zm.) wskazuje na możliwość wytyczenia korytarza drogi, nawet, jeśli nie jest to zgodne z dokumentami planistycznymi.

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, została zweryfikowana i poddana szczegółowej analizie przez organ prowadzący postępowanie (RDOŚ), uznana została przez organ za kompletną i znalazła odzwierciedlenie w treści decyzji administracyjnych.

Jednocześnie należy wskazać, że w decyzji środowiskowej nałożony został obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Obowiązek ten dotyczy w szczególności opracowania aktualnej prognozy natężeń ruchu i wykonania analizy akustycznej. Rodzaj zabezpieczeń, ich lokalizacja i parametry zostaną określone w oparciu o rozwiązania szczegółowe projektu, a także zaktualizowane prognozy ruchu i aktualne zagospodarowanie terenu w otoczeniu projektowanego przedsięwzięcia.

Wskazać należy, iż od rozstrzygnięcia w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku, stronom postępowania przysługują środki ochrony prawnej, w tym odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, a następnie ewentualnie skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.


Należy podkreślić, że kontrola prawidłowości rozstrzygnięć podejmowanych przez właściwy organ ochrony środowiska, w tym przypadku RDOŚ, nie leży w kompetencji Ministra Infrastruktury. Minister nie posiada przymiotu strony przedmiotowej postępowania administracyjnego.

POUCZENIE

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

Z poważaniem

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury


Agnieszka Krupa
Zastępca Dyrektora
Departamentu Dróg Publicznych

Otrzymuje:

1. Stowarzyszenie Sąsiedzi dla Wesolej, ul. 1 Praskiego Pułku 38, 05 – 075 Warszawa Wesola
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 2017 r. poz. 1257, 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 Panią/Pana 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 2018 r. poz. 217, z późn. zm.), 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.