



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 21 maja 2021 r.

BGD.WSA.053.298.2021.AWI

Pan

prof. dr hab. inż. Kazimierz Banasik

Przewodniczący Komitetu Inżynierii
Środowiska Polskiej Akademii Nauk

Szanowny Panie Przewodniczący,

odpowiadając na pismo z 2 kwietnia br.¹⁾ w sprawie Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) w ciągu drogi ekspresowej S50, przekazuję poniżej kluczowe informacje dotyczące planowania inwestycji drogowych na kolejne lata.

Na wstępie pragnę zaznaczyć i podkreślić kilka najistotniejszych kwestii. Przede wszystkim dziękujemy za przekazanie wszelkich uwag, zastrzeżeń i obaw. Są dla nas szczególnie ważne, gdyż zależy nam na merytorycznej dyskusji i sprawnej komunikacji ze wszystkimi zainteresowanymi przedmiotową inwestycją. Dlatego też otwarcie i transparentnie konsultujemy koncepcje powstania nowej drogi z potencjalnymi interesariuszami już na tak wczesnym etapie. Dotychczas taka forma współpracy nie była praktykowana w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Wszystkim nam zależy na zrównoważonym rozwoju naszego kraju. Jednym z głównych czynników wpływających na rozwój jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, efektywności transportu drogowego oraz zapewnienie swobodnego przepływu osób, towarów i usług. To wszystko wpływa na wzrost konkurencyjności oraz spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej.

Wszystkie inwestycje drogowe muszą przynosić korzyści społeczeństwu, które jest głównym beneficjentem powstającej infrastruktury. Nie planujemy zadań inwestycyjnych pod dyktando subiektywnych interesów, wbrew logicznym i merytorycznym argumentom.

¹⁾ znak L.dz.3/4/2021, data wpływu 8 kwietnia br.

Planując drogę, musimy jednak mierzyć się z wieloma wyzwaniami i uwarunkowaniami lokalnymi, które często są ze sobą sprzeczne.

Na obecnym etapie planistycznym zależy nam, aby zrobić kolejny krok, tj. uzyskać finansowanie na prace przygotowawcze dla odcinków budzących najmniejsze kontrowersje. Zaczniemy od kluczowych fragmentów trasy, gwarantujących funkcjonalność układu drogowego. Znając ogólny przebieg danego odcinka drogi, będziemy szukali precyzyjnych rozwiązań, które przedstawione zostaną interesariuszom. Tam, gdzie nie będzie aprobaty dla zaproponowanego przebiegu nowej trasy, będziemy prowadzić dalsze analizy oraz dialog.

Mamy świadomość tego, że planowane zamierzenie budzi już na tym etapie, nie zawsze uzasadnione, wątpliwości. W związku z tym poniżej przekazuję usystematyzowane informacje dotyczące planowania przedmiotowej inwestycji drogowej oraz podjętych dotychczas działań.

GDDKiA planuje i realizuje spójną sieć dróg krajowych

W swych działaniach skupiamy się na rozwoju i utrzymaniu sieci dróg krajowych w Polsce. Służyć to ma zapewnieniu najlepszego możliwego poziomu funkcjonowania dróg krajowych oraz stałego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wymaga to prac nad spójnym i kompleksowym rozwojem sieci drogowej, z uwzględnieniem funkcji jej poszczególnych elementów. Koncentrujemy się nie tylko na ulepszaniu istniejących rozwiązań komunikacyjnych, ale również na budowie nowych połączeń oraz wskazywaniu kierunków rozwoju infrastruktury drogowej na kolejne dekady. W tym procesie odpowiadamy za planowanie, przygotowanie, realizację, zarządzanie i utrzymanie.

Skąd pomysł na OAW?

Już w 2011 r. w ramach koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 została zaproponowana „duża” obwodnica Warszawy. Założono wówczas, że ring o parametrach autostrady otaczający Warszawę powinien powstać już do 2030 r. Ważnym impulsem ukierunkującym przyszłe rozwiązania była podjęta w 2017 r. inicjatywa²⁾ związana z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK). Potencjalna lokalizacja CPK zlokalizowanego na zachodnich obrzeżach aglomeracji warszawskiej, wymaga odpowiedniego skomunikowania drogą o wysokich parametrach. Potrzeba taka została dostrzeżona³⁾ także w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., która wskazywała konieczność realizacji ringu wokół Warszawy, przechodzącego w sąsiedztwie CPK.

²⁾ Uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z 7 listopada 2017 r. przyjęta została koncepcja przygotowania i realizacji Inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej

³⁾ Przedstawiona w projekcie z 9 listopada 2018 r. oraz przyjęta uchwałą Rada Ministrów z 24 września 2019 r.

Dostrzegając kierunki wskazane w strategicznych dokumentach, uwzględniając naszą ustawową rolę w kształtowaniu sieci dróg krajowych, zainicjowaliśmy proces związany z planowaniem przedmiotowej inwestycji. Przejście z etapu analiz strategicznych do konkretnych prac projektowych wymaga działań pośrednich, które pozwolą wskazać kierunki w dalszym cyklu przygotowania inwestycji. Daje to możliwość przeprowadzenia pierwszych analiz, oceny zasadności inwestycji oraz określenia założeń do kolejnych, już bardziej szczegółowych etapów prac przygotowawczych.

Mazowsze i aglomeracja warszawska potrzebują w perspektywie najbliższych lat rozwiązań komunikacyjnych usprawniających ruch

W województwie mazowieckim należy dostosować sieć drogową do ciągle wzrastających potrzeb komunikacyjnych. Południowa Obwodnica Warszawy (POW) czy planowana Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) to inwestycje niezbędne, ale usprawnią one głównie dojazd z obszaru aglomeracji do różnych dzielnic Warszawy oraz ruch między dzielnicami. Już obecnie występują zatory komunikacyjne na drogach ekspresowych w Warszawie (S2 i S8). Jest to związane z tym, że odcinki te są wykorzystywane przede wszystkim w połączeniach miejskich, ale także w komunikacji tranzytowej. Mieszanie się różnych potoków ruchu (lokalnego i tranzytowego) jest bardzo niebezpieczne i z tego powodu, szczególnie na drodze ekspresowej S8, często występują kolizje i wypadki. Sytuacja ta jest również niekorzystna, jeśli chodzi o prowadzenie niezakłóconego ruchu w relacjach ponadlokalnych, krajowych. Domknięcie ekspresowej obwodnicy Warszawy po zakończeniu realizacji POW i WOW nie rozwiąże w przyszłości wszystkich potrzeb komunikacyjnych. Dla bezpiecznej i komfortowej obsługi komunikacyjnej nie tylko samej Warszawy, ale aglomeracji warszawskiej i Mazowsza, potrzebna jest budowa tzw. ringu aglomeracyjnego zbierającego ruch na zewnątrz stolicy. Taki ring zlokalizowany w oddaleniu od granic Warszawy zapewni obsługę relacji tranzytowych na wszystkich kierunkach.

Potrzeby i oczekiwania a uwarunkowania przestrzenne

Powszechne jest oczekiwanie, aby podróżować szybko, bezpiecznie, komfortowo i żeby podróż odbywała się w sposób płynny. Aby to osiągnąć, trzeba w wielu miejscach w Polsce zbudować nowe połączenia drogowe oraz przebudować istniejące drogi. Szczególnie dotyczy to aglomeracji miejskich. Dzięki nowym i przebudowanym połączeniom drogowym poprawi się bezpieczeństwo i warunki ruchu, skróci się czas przejazdu, zapewni się lepsze skomunikowanie miejscowości, a także poprawi się dostępność komunikacyjna, z której nie zawsze jesteśmy zadowoleni.

Obecny system planowania przestrzennego w Polsce nie tworzy jasnej, hierarchicznej struktury dokumentów planistycznych, co oznacza, że tego typu opracowania na poziomie krajowym i wojewódzkim nie determinują wprost zapisów dokumentów na poziomie gmin.

Większość powierzchni kraju nie jest pokryta miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (MPZP), co często podaje się za przyczynę powstawania rozproszonej zabudowy, utrudniającej wyznaczanie śladów nowych inwestycji drogowych. Jednak MPZP nie są skutecznym narzędziem ochrony przed rozproszoną presją urbanizacyjną, gdyż w już obowiązujących MPZP istnieje znacząca nadpodaż gruntów budowlanych. Z kolei proces inwestycyjny na terenach nieobjętych MPZP odbywa się na podstawie decyzji o warunkach zabudowy, co jeszcze bardziej zwiększa powierzchnię terenów, które mogą zostać poddane presji urbanizacyjnej, tworząc duże obszary nieefektywnie rozproszonej zabudowy.

Niekontrolowany proces suburbanizacji stref podmiejskich, o skali niespotykanej w innych krajach europejskich, tworzy konfliktogenne środowisko, w którym nie ma możliwości wyznaczenia śladu nowej, dużej inwestycji drogowej bez istotnej kolizji i oddziaływania na obszary zabudowy. Jednocześnie brakuje efektywnych narzędzi planistyczno-prawnych umożliwiających skuteczne zachowanie rezerw terenowych pod inwestycje liniowe.

Dlaczego ring? Jakie kraje takie ringi mają?

Budowa zewnętrznych obwodnic jest zasadna, gdy miasta się rozrastają i jednocześnie stanowią centrum gospodarcze regionu – a stolica takie kryteria spełnia. Obwodnice zlokalizowane na granicy miasta służą do obsługi ruchu międz dzielnicowego, tak aby nie było konieczności przejazdu przez centrum. Natomiast dla ruchu tranzytowego buduje się obwodnice zewnętrzne, biegnące w oddaleniu od centrum stolicy. Takie rozwiązania można zobaczyć w stolicach rozwiniętych krajów. Tam obwodnice są drogami o wysokiej klasie technicznej i przekroju dwujezdniowym, z wieloma pasami ruchu w danym kierunku:

- Madryt z 3,3 mln mieszkańców - autostrada i droga ekspresowa 2x3⁴⁾ oraz 2x4⁵⁾ w odległości 10-20 km od centrum,
- Rzym z 2,8 mln mieszkańców - autostrada i droga ekspresowa 2x3 w odległości 10-15 km od centrum,
- Paryż z 2,2 mln mieszkańców - droga ekspresowa 2x2⁶⁾ w odległości 15-30 km od centrum,
- Londyn z 8,9 mln mieszkańców - autostrada i droga ekspresowa 2x4 oraz 2x5⁷⁾ w odległości 25-40 km od centrum,
- Berlin z 3,7 mln mieszkańców - autostrada 2x3 i droga ekspresowa 2x2 w odległości 20-30 km od centrum.

⁴⁾ trzy pasy ruchu w obu kierunkach

⁵⁾ cztery pasy ruchu w obu kierunkach

⁶⁾ dwa pasy ruchu w obu kierunkach

⁷⁾ pięć pasów ruchu w obu kierunkach

W krajach, które później dołączyły do Unii Europejskiej, takie inwestycje wokół stolic są realizowane i obecnie wiele spośród nich ma już oddane do ruchu fragmenty obwodnic, a kolejne są planowane:

- Budapeszt z 1,7 mln mieszkańców – autostrada i droga ekspresowa 2x3 oraz 2x2 w odległości 15-20 km od centrum,
- Praga z 1,3 mln mieszkańców – droga ekspresowa 2x2 w odległości 10-15 km od centrum,
- Sofia z 1,3 mln mieszkańców – autostrada i droga ekspresowa 2x3 w odległości 7-13 km od centrum,
- Bratysława z 0,45 mln mieszkańców – autostrada 2x2 w odległości 10-15 km od centrum.

Etapy realizacji inwestycji od pomysłu do rozpoczęcia budowy

Cykl przygotowania inwestycji drogowej składa się z wielu etapów, a okres ich trwania jest zdecydowanie dłuższe niż samo wykonanie inwestycji. Każdy następny etap przygotowania inwestycji prowadzony jest w oparciu o dane o większym poziomie szczegółowości, prowadząc do finalnego rozwiązania objętego robotami budowlanymi. Realizacja OAW i S10 ma przed sobą jeszcze wiele etapów i decyzji. Najważniejsze z nich przedstawione w kolejności chronologicznej obejmują:

1. Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowej (STES-R) - 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. Elementy koncepcji programowej, w których uściśleniu podlegają rozwiązania wskazane w DŚU oraz wariantowane są wybrane elementy inwestycji (np. typy węzłów, obiektów inżynierskich itp.).
4. Program funkcjonalno-użytkowy (PFU), który jest niezbędnym elementem opisującym zakres i wymagania dla przetargu na inwestycję prowadzoną w systemie Projektuj i buduj.
5. Przetarg na zaprojektowanie i roboty budowlane, w którym będzie wybrany wykonawca projektu budowlanego oraz samych robót.
6. Projekt budowlany opracowany przez wybranego wykonawcę, przedstawiający wszystkie szczegóły inwestycji wypracowane i zatwierdzone na wcześniejszych etapach.

7. Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) zatwierdzająca ostatecznie wszystkie szczegóły inwestycji. Podczas tej procedury prowadzone są również konsultacje społeczne.

Dopiero po wydaniu decyzji ZRID mogą rozpocząć się roboty budowlane.

Każdy z tych etapów to konieczność poszukiwania kompromisów uwzględniających oczekiwania, często przeciwstawne, wielu stron i interesariuszy. Dlatego bardzo ważne jest wspólne poszukiwanie rozwiązań i prowadzenie dialogu już na początkowych etapach przygotowania inwestycji. Właśnie dlatego umożliwiliśmy wszystkim zainteresowanym zapoznanie się z wynikami naszych prac, już na tak wczesnym etapie. Przedstawiliśmy ogólne kierunki dla planowanej inwestycji, które w toku całego procesu, konsultacji, uzgodnień, wyewoluują do rozwiązań akceptowalnych. Sprecyzowane i uszczegółowione rozwiązania pojawią się dopiero na kolejnym etapie prac projektowych.

Studium korytarzowe drogi ekspresowej S10 i OAW

Studium korytarzowe jest pierwszą dokumentacją, określającą lokalizację korytarza terenu pod nowe zamierzenie drogowe. Służy wstępnej ocenie zasadności zamierzenia inwestycyjnego dla inwestora oraz jego dalszego uszczegóławiania.

Przez ponad rok przygotowaliśmy Studium korytarzowe dla odcinka drogi ekspresowej S10 od autostrady A1 do OAW oraz samej OAW, którą tworzy autostrada A50 i droga ekspresowa S50. Prace zakończyliśmy w czerwcu 2019 r. Studium korytarzowe jest podstawowym dokumentem, kompleksowo przedstawiającym nowe, drogowe zamierzenie inwestycyjne. W pierwszym etapie (Studium sieciowe) przeprowadziliśmy szereg analiz, obejmujących różne aspekty funkcjonowania sieci drogowej i regionu, w tym analizę:

- 1) warunków społeczno-gospodarczych w rozpatrywanym obszarze w ujęciu krajowym, wojewódzkim, powiatowym i gminnym;
- 2) strategii europejskich, krajowych i regionalnych w zakresie infrastruktury drogowej oraz programów rozwojowych;
- 3) problemów komunikacyjnych zidentyfikowanych na przedmiotowym obszarze;
- 4) rozwiązań planistycznych na szczeblu krajowym, wojewódzkim i gminnym;
- 5) istniejącej sieci transportowej;
- 6) możliwości przebiegu nowych tras w odniesieniu do istniejącego i planowanego zagospodarowania terenu oraz uwarunkowań przyrodniczych.

Obszar prowadzonych analiz obejmował ponad 20 tys. km² na terenie województwa kujawsko-pomorskiego i mazowieckiego, w tym 26 powiatów i 192 gminy. W ramach prac nad możliwymi przebiegami planowanej inwestycji wytrasowaliśmy ponad 3 tys. km rozwiązań. Ten etap opracowania pozwolił wskazać kierunki rozwoju docelowej sieci dróg krajowych w analizowanym obszarze i stanowił podstawę do wyznaczenia wstępnych korytarzy.

W ramach analiz dokonaliśmy oceny powyższych rozwiązań pod kątem zagadnień kluczowych dla funkcjonowania sieci drogowej, tj.:

- 1) tworzenia połączeń drogowych dla strategicznych celów kraju;
- 2) optymalizacji sieci dróg krajowych;
- 3) minimalizacji wpływu na obszary zurbanizowane i skupiska zabudowy, a w efekcie minimalizacji potencjalnych konfliktów społecznych;
- 4) minimalizacji wpływu na obszary cenne przyrodniczo;
- 5) rozkładu ruchu w horyzoncie prognostycznym.

W efekcie wypracowaliśmy cztery propozycje wariantów do dalszych analiz na etapie Studium korytarzowego. Przy wyznaczaniu przebiegu poszczególnych rozwiązań przeprowadziliśmy wielowymiarową analizę obszaru znajdującego się w zakresie inwestycji, uwzględniając m.in. zidentyfikowane potrzeby jednostek samorządowych oraz podmiotów zainteresowanych inwestycją, uwarunkowania terenowe, geologiczne i wodne. Pod uwagę wzięto wydzielone, w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, rezerwy terenów pod drogowe korytarze. Trasowanie wariantów przeprowadziliśmy z uwzględnieniem istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich. Oczywistym była próba wykorzystania pasów drogowych istniejących dróg, jak również istniejących węzłów drogowych wraz z analizą możliwości ich rozbudowy. Przebiegi nowych dróg prowadzono tak, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w istniejące skupiska zabudowań oraz minimalizować:

- 1) liczbę wyburzeń;
- 2) negatywne oddziaływanie, jakie wywołują pojazdy poruszające się po drogach;
- 3) rozdzielenie struktur osadniczych poszczególnych obszarów zabudowy.

Innym aspektem rzutującym na wariantowanie były obszary chronione i cenne przyrodniczo, które ze względu na przepisy Unii Europejskiej często wpływają na lokalizację dróg. W analizowanym zakresie inwestycji znalazły się obszary, które miały istotny wpływ na kształt rozpatrywanych opcji przebiegu. W szczególności dotyczy to regionu Warszawy i jej okolic. Obszary te są mocno zurbanizowane, a duża koncentracja skupisk ludności w znacznej mierze ogranicza możliwości poprowadzenia korytarzy.

W szczególności dotyczy to terenów położonych na południe od Warszawy. Natomiast na zachód od Warszawy głównym czynnikiem wpływającym na możliwości trasowania jest Kampinoski Park Narodowy. Na kształtowanie przebiegów trasy istotnie wpłynęły również rzeki (Wisła, Narew i Bug). Równocześnie poszukiwaliśmy takich rozwiązań, aby w jak najmniejszym stopniu kolidowały z istniejącą siecią kolejową, lasami, ciekami, ujęciami wody, osuwiskami oraz omijały tereny wojskowe, lotniska, wysypiska, obiekty sakralne, ośrodki zdrowia, budynki oświaty i zabytki.

Analizy przestrzenne w ramach opracowania prowadzone były z wykorzystaniem narzędzi CAD⁸⁾ i GIS⁹⁾, do których wykorzystano:

- 1) dane pozyskane z zasobów Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii (Baza Danych Obiektów Topograficznych, mapy topograficzne, ortofotomapy, numeryczny model terenu);
- 2) dane pozyskane z zasobów Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (obszary chronione, korytarze ekologiczne);
- 3) dane pozyskane z Centralnej Bazy Danych Geologicznych (mapa geologiczna Polski, złoża kopalin, tereny i obszary górnicze, osuwiska, obszary zagrożone podtopieniami);
- 4) dane pozyskane z zasobów Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (mapy ryzyka powodziowego);
- 5) dane z realizowanych/planowanych inwestycji drogowych;
- 6) dane własne (wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r., statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego, informacje z Banku Danych Drogowych);
- 7) materiały planistyczno-urbanistyczne w postaci studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych gmin.

Na potrzeby Studium korytarzowego wykonano prognozę ruchu metodą modelowania ruchu z wykorzystaniem Krajowego Modelu Ruchu. W obszarze analizy model ruchu uszczegółowiliśmy i uzupełniliśmy o planowane lub realizowane autostrady, drogi ekspresowe oraz inne planowane kluczowe inwestycje.

Dla rozpatrywanych opcji inwestycyjnych wykonaliśmy analizę kosztów i korzyści. Analiza pozwoliła ocenić każdy z wariantów pod kątem kosztów i korzyści społecznych, efektywności ekonomicznej i zasadności realizacji. Dokonaliśmy również oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego, która wykazała, że wszystkie warianty pod tym względem są dopuszczalne. Wszystkie rozwiązania przyczyniają się do redukcji wypadków, rannych i ofiar śmiertelnych.

W kolejnej fazie dla opracowanych czterech wariantów inwestycji przeprowadziliśmy porównawczą analizę wielokryterialną. Analiza taka daje możliwość bezpośredniego odniesienia do siebie różnych kryteriów, trudno porównywalnych ze sobą, a mających znaczący wpływ na realizację i eksploatację przedmiotowej inwestycji. Oceny dokonano w ramach 4 grup kryteriów i 19 kryteriów cząstkowych:

- 1) grupa kryteriów środowiskowych i społecznych - to zestaw cech obejmujących dane dotyczące środowiska przyrodniczego i społecznego, oceniane w ramach 5 kryteriów cząstkowych;

⁸⁾ CAD (Computer Aided Design) – zastosowanie sprzętu i oprogramowania komputerowego w projektowaniu technicznym. Systemy CAD służą głównie do projektowania i tworzenia rysunków technicznych w trzech lub dwóch wymiarach, precyzyjnego modelowania złożonych obiektów wraz z ich wymiarowaniem.

⁹⁾ GIS (Geographic Information System) – system służący do wprowadzania, gromadzenia, przetwarzania oraz wizualizacji danych geograficznych. Systemy GIS służą do modelowania większej ilości obiektów, badania relacji pomiędzy nimi oraz relacji wzajemnego położenia obiektów (topologia).

- 2) grupa kryteriów technicznych - to zestaw cech ruchowych, inżynierskich i planistycznych, oceniane w ramach 5 kryteriów cząstkowych;
- 3) grupa kryteriów ekonomicznych - to zestaw cech obejmujących nakłady inwestycyjne, wskaźniki ekonomiczne, oceniane w ramach 5 kryteriów cząstkowych;
- 4) grupa kryteriów sieciowych - to zestaw cech definiujących sieć dróg oraz jej wpływ na otoczenie, oceniane w ramach 4 kryteriów cząstkowych.

Studium korytarzowe, zakończone w czerwcu 2019 r., wykazało zasadność zamierzenia inwestycyjnego i pozwoliło wskazać kierunek do dalszego uszczegóławiania na kolejnych etapach prac projektowych. Na podstawie przeprowadzonych analiz w ramach Studium korytarzowego wskazaliśmy optymalny wariant inwestycji. Bezdyskusyjnym jest zatem fakt, że przy takim zasięgu inwestycji (ok. 400 km) i dużej liczbie interesariuszy, pojawiają się stanowiska negujące zaproponowane rozwiązania. Często są to stanowiska wzajemnie się wykluczające lub wskazujące propozycje nieakceptowalne przez pozostałe strony. Jest to aspekt, który towarzyszy wszystkim nowym inwestycjom, szczególnie w przypadku początkowego etapu ich przygotowania.

Posiadamy w swoich szeregach specjalistów z wielu branż związanych z przygotowaniem i realizacją inwestycji drogowych. Kierunkowe wykształcenie naszych pracowników oraz ich wieloletnie doświadczenie zawodowe związane weryfikacją i oceną opracowań planistycznych i projektowych na wszystkich etapach procesu inwestycyjnego, pozwala na wykonywanie przez nas prac studialnych w zakresie studiów korytarzowych.

Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji CPK

Odcinek drogi ekspresowej S10 oraz autostrada A50 i droga ekspresowa S50 stanowią ważny element infrastruktury transportowej dla obsługi planowanego CPK. Wykonane dla tych inwestycji drogowych Studium korytarzowe stanowiło bazę dla opracowania Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL). Proces opracowania i konsultacji SSL prowadziła spółka celowa CPK Sp. z o.o. Projekt SSL został poddany konsultacjom w I kwartale 2020 r. Wprowadzone w SSL zmiany szczegółowo opisano w raporcie z konsultacji społecznych. W IV kwartale 2020 r. CPK prowadził drugi etap konsultacji społecznych całego zamierzenia inwestycyjnego w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ). Cały powyższy proces opisany jest szczegółowo na dedykowanej stronie internetowej CPK¹⁰⁾.

Spotkania z jednostkami samorządu terytorialnego

Ważnym elementem całego procesu inwestycyjnego jest wymiana informacji między nami a poszczególnymi samorządami i społecznościami lokalnymi. Budowanie poprawnych

¹⁰⁾ <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/o-ss>

relacji i współpraca przynosi korzyści wszystkim interesariuszom. Planowane zamierzenia mają też bowiem znaczenie dla regionów i społeczności lokalnych, na terenie których mogą być potencjalnie zlokalizowane. W związku z tym w dniach 25-27 stycznia br. zorganizowaliśmy spotkania informacyjne z przedstawicielami władz poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego. Podczas spotkań zaprezentowaliśmy szczegółowo zaawansowanie prac przygotowawczych i wyniki analiz dla drogi ekspresowej S10 na odcinku od autostrady A1 do OAW, OAW w ciągu drogi ekspresowej S50 na odcinku A2 (CPK) - Wyszogród - Serock - A2 (Mińsk Mazowiecki) oraz OAW w ciągu autostrady A50 na odcinku na odcinku A2 (CPK) - Góra Kalwaria - A2 (Mińsk Mazowiecki). Podsumowanie spotkań zamieściliśmy na naszej stronie internetowej¹¹⁾.

Kolejne działania

Wszyscy zgadzamy się co do konieczności zrealizowania tej inwestycji. Jest to jedna z kluczowych inwestycji transportowych nie tylko w skali regionu, ale całego kraju. Potwierdziły to również przeprowadzone analizy, które wykazały szereg korzyści użytkowników analizowanych korytarzy. Potrzeba realizacji drogi ekspresowej S10 i OAW będzie odczuwalna z każdym kolejnym rokiem i wzrastającą mobilnością mieszkańców i użytkowników dróg. Mamy świadomość, że wskazane rozwiązania budzą w niektórych miejscach kontrowersje i obawy interesariuszy. Chcemy uszczegółwić niezbędne dane, dokonać lokalnych inwentaryzacji, poznać możliwe warianty nie tylko samej inwestycji, ale całej towarzyszącej infrastruktury. Pozwoli to ocenić i porównać na dużo większym poziomie szczegółowości zaproponowane rozwiązania oraz ocenić ich akceptowalność społeczną. Przeprowadzone analizy, zarówno w Studium korytarzowym jak i w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym (SSL) CPK, dają możliwości do przesunięć, które pozwolą poszukać satysfakcjonujących rozwiązań na kolejnym etapie prac. Prowadzenie dalszych prac projektowych dotyczących budowy drogi ekspresowej S10 i OAW będzie prowadzone po zabezpieczeniu środków finansowych na ten cel. Przyznanie tych środków w powiązaniu ze wstępną akceptacją społeczną umożliwi prowadzenie prac i poszukanie rozwiązań kompromisowych już w przeciągu 2-3 lat. W oparciu o wykonane analizy skierowaliśmy do Ministra Infrastruktury Programy Inwestycji dla drogi ekspresowej S10 i OAW. Uzgodnienie Programów Inwestycji pozwoli na rozpoczęcie kolejnego etapu prac – wyłonienia w drodze przetargu wykonawców STEŚ-R wraz z materiałami niezbędnymi do uzyskania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Cała inwestycja podzielona zostanie na krótsze niż w Studium korytarzowym odcinki (ok. 50 km), dla których będą prowadzone równoległe prace i wariantowania. Pozwoli to na precyzyjne i już na poziomie lokalnym rozpatrzenie wszystkich pojawiających się obecnie pytań i wątpliwości.

¹¹⁾ <https://www.gddkia.gov.pl/pl/a/40773/S10-i-Obwodnica-Aglomeracji-Warszawskiej-podsumowanie-spotkan-z-samorzadami>

W ramach STEŚ-R prowadzić będziemy prace mające na celu określenie najkorzystniejszego przebiegu planowanych inwestycji. W trakcie opracowania STEŚ-R przeanalizujemy wszelkie dostępne rozwiązania uwzględniające m.in. potrzeby lokalnych społeczności, poszanowanie przyrody i dóbr kultury, przy zachowaniu wymogów ekonomicznych, ruchowych i technologicznych.

Uwagi zgłoszone podczas konsultacji SSL CPK, a także opinie i kierowane do nas stanowiska prześlemy wykonawcy STEŚ-R do wykorzystania w pracach projektowych, tak aby zminimalizować źródło potencjalnych konfliktów społecznych i poszukiwać rozwiązań optymalnych.

W ramach STEŚ-R opracujemy dokumentację do wniosku o wydanie DŚU z kilkoma możliwymi rozwiązaniami (wariantami tras) stanowiącymi kompromis pomiędzy oczekiwaniami społecznymi a uwarunkowaniami technicznymi, prawnymi, środowiskowymi i ekonomicznymi. Na pierwszym etapie opracowania dokumentacji projektowej zorganizujemy spotkania informacyjne ze społeczeństwem i interesariuszami. Następnie właściwy miejscowo Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (RDOŚ) w toku procesu wydawania DŚU przeprowadzi konsultacje społeczne w myśl 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 środowisko¹²⁾. RDOŚ poda do publicznej wiadomości (np. na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej RDOŚ, stronie internetowej Centrum Informacji o Środowisku) obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania w sprawie wydania DŚU, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy oraz składania uwag i wniosków w ustawowym terminie 21 dni. Podkreślam, że na obecnym etapie nie został określony dokładny przebieg inwestycji, a od momentu zakończenia Studium korytarzowego nie były prowadzone żadne prace projektowe. Do czasu rozpoczęcia prac nad STEŚ-R nie można przedstawić więcej szczegółów dotyczących planowanych inwestycji.

W wyniku dalszych prac projektowych, prowadzonych na wyższym poziomie szczegółowości, oraz zgłoszonych uwag, opinii i postulatów interesariuszy mogą zaistnieć przesłanki, które spowodują konieczność korekty przyjętych na wstępie założeń i wypracowanych rozwiązań.

Ustalenie docelowego przebiegu inwestycji nastąpi w procedurze wydania DŚU przez właściwego miejscowo RDOŚ. Rozwiązanie, dla którego zostanie wydana DŚU, na kolejnym etapie prac projektowych będzie podlegało dalszym uszczegółowieniom.

Naszym celem jest realizacja infrastruktury z maksymalnym poszanowaniem walorów środowiska przyrodniczego. Należy mieć świadomość, że trudno w tak skomplikowanych uwarunkowaniach przestrzennych znaleźć korytarz przebiegu nowej inwestycji, który nie

¹²⁾ Dz.U. z 2021 r. poz. 247

będzie oddziaływał na poszczególne elementy środowiska. Dlatego też będziemy dążyć do minimalizacji tego oddziaływania i stosować rozwiązania, które pozwolą skompensować ewentualne straty. Przy czym wielkości poszczególnych oddziaływań na środowisko, szczegóły zastosowanych rozwiązań chroniących przyrodę, zostaną przedstawione dopiero na kolejnym etapie prac przygotowawczych w ramach STEŚ-R. Zależy nam, aby dobra kulturowe, przyrodnicze, tereny zielone oraz rekreacyjne zostały zachowane.

Podsumowanie

- Zakończyliśmy wstępny etap prac. Przedstawiliśmy ich efekty poszczególnym samorządom, mieszkańcom i opinii publicznej.
- Wszyscy wiemy i zgadzamy się z tym, że konieczna jest realizacja drogi ekspresowej S10 i OAW.
- Na ten moment chcemy zrobić pierwszy krok, poznać możliwe i realne przebiegi nowej trasy, a następnie zapoznać się z uwagami interesariuszy i poszukać akceptowalnych rozwiązań.
- Oczekujemy na realizację inwestycji, która usprawni komunikację w centrum Polski. To nasza odpowiedzialność przed kolejnymi pokoleniami.
- Patrzymy na transport w dalszej perspektywie, koncentrując się na kolejnych krokach przygotowania inwestycji. Będzie ona realizowana etapowo, zaczynając od odcinków priorytetowych.
- Musimy wykazać się cierpliwością w oczekiwaniu na konkretne rozwiązania.
- Każdy proces inwestycyjny wymaga rzetelnej współpracy i zaufania.
- Więcej szczegółów dotyczących inwestycji będzie można uzyskać na kolejnym etapie prac przygotowawczych.
- Nie zmarnujmy tej szansy, czas biegnie bardzo szybko – zróbmy razem krok do przodu.

Proces konsultacji SSL oraz dialog i spotkania z jednostkami samorządu terytorialnego pozwoliły zidentyfikować dodatkowe wyzwania, które pojawią się na kolejnym etapie prac przygotowawczych (STEŚ-R). Dlatego już teraz zdecydowaliśmy, że przeanalizowane zostaną możliwości wykorzystania innych rozwiązań, niż tych wskazanych jako optymalne w Studium korytarzowym z 2019 r.

Z wyrazami szacunku

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Tomasz Zuchowski