



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, *CP* października 2021 r.

BGD.WSA.071.61.2021.AW

Szanowni Państwo,

w styczniu br. miałem przyjemność zaprosić Państwa na serię spotkań informacyjnych dotyczących inwestycji drogowych związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego:

- drogi ekspresowej S10 od autostrady A1 do Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (S50),
- Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej w ciągu autostrady A50 i drogi ekspresowej S50.

W dniach 25-27 stycznia br. na spotkaniach z udziałem blisko 300 przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego zaprezentowałem¹⁾ usystematyzowane informacje dotyczące zaawansowania inwestycji, dotychczas wykonanych opracowań i analiz, powiązania z Centralnym Portem Komunikacyjnym oraz planowanych kolejnych kroków w jakże złożonym cyklu życia inwestycji. W panelach dyskusyjnych staraliśmy się odpowiedzieć na poruszone przez Państwa zagadnienia w sposób rzeczowy i jednoznaczny. Niska dojrzałość inwestycji, tj. fakt, iż jesteśmy cały czas na etapie jej planowania nie pozwalał odnieść się do pytań związanych ze szczegółami dotyczącymi m.in. przebiegu czy oddziaływania inwestycji. Wówczas zadeklarowałem pełną transparentność w przygotowaniu tej inwestycji i zobowiązałem się przekazywać kluczowe informacji związane z każdym kolejnym etapem planowanych inwestycji. Należy mieć świadomość, że dalsze działania, w tym prace projektowe, możliwe są dopiero po uzyskaniu finansowania.

Realizując wcześniejszą deklarację, poniżej przedstawiam najistotniejsze kwestie, które pozwolą Państwu zapoznać się z zaawansowaniem działań.

¹⁾ Relacja z przebiegu spotkań pod adresem <https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/pl/a/40773/S10-i-Obwodnica-Aglomeracji-Warszawskiej-podsumowanie-spotkan-z-samorzadami>

22 kwietnia br. pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego zarządzeniem nr 8²⁾ przyjął Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL). W ten sposób zakończył się proces strategicznej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Umożliwiło to przejście do kolejnych, bardziej szczegółowych etapów tego przedsięwzięcia inwestycyjnego. W ramach SSL analizowane i oceniane były ww. odcinki drogi ekspresowej S10 i Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. W sierpniu br. opublikowany został projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.). Dokument ten określa cele polityki transportowej, która przełoży się na budowę spójnej sieci dróg krajowych zapewniających efektywne funkcjonowanie transportu drogowego. W załączniku nr 1 do projektu tego programu zaproponowano listę nowych zadań do zrealizowania na sieci dróg krajowych, w tym przedmiotowe odcinki drogi ekspresowej S10 oraz Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Należy zatem wnioskować, że strategiczny charakter tych inwestycji, wskazanych również w Strategii Zrównoważonego Transportu 2030, zyskał uznanie i zostanie ujęty w uchwale Rady Ministrów w sprawie Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.).

Pozyskane w toku strategicznej oceny oddziaływania na środowisko i konsultacji społecznych SSL CPK opinie społeczeństwa i interesariuszy oraz przekazane stanowiska po spotkaniach informacyjnych ze stycznia br. pozwoliły zidentyfikować obszary i wyzwania, które wymagać będą dodatkowych analiz. Dokonana priorytetyzacja poszczególnych składowych całej inwestycji pozwoliła wskazać odcinki, dla których rozpoczniemy prace przygotowawcze. W pierwszej kolejności już w IV kwartale br. planujemy ogłosić przetargi na wykonanie Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowej (STEŚ-R) dla całego odcinka drogi ekspresowej S10 od autostrady A1 do Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej oraz dla zachodniej części Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (od przecięcia z drogą ekspresową S7 na północ od Warszawy, przez przebieg w sąsiedztwie CPK, do przecięcia z drogą ekspresową S7 na południe od Warszawy).

Obecnie nie ma decyzji o procedowaniu wariantu „czerwonego” na północnej i wschodniej części odcinka przyszłej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Zamierzamy przeanalizować ponownie istniejące korytarze i uwarunkowania sieciowe, uzupełnić o aktualne dane, szukając racjonalnych rozwiązań akceptowalnych zarówno pod kątem ruchowym, komunikacyjnym, społecznym jak i środowiskowym dla ww. części obwodnicy. W praktyce oznacza to, że szukamy nowych rozwiązań korytarzowych, poszukamy korytarza, który na tym wstępnym etapie budowy nowej obwodnicy w tej części aglomeracji warszawskiej będzie akceptowalny społecznie oraz zasadny ruchowo i ekonomicznie, aby móc skierować go do dalszego etapu prac studialnych.

²⁾ <https://cpk.bip.gov.pl/pomoc/zarzadzenie-nr-8-pelnomocnika-rzadu-ds-cpk-z-dnia-22-kwietnia-2021-r.html>

Podsumowując chcę podziękować za wszystkie opinie, stanowiska i głosy przekazane w dotychczasowej korespondencji. Wszystkie są dla nas ważne i co więcej nie są bagatelizowane. Duża obwodnica Aglomeracji Warszawskiej i nowy przebieg drogi ekspresowej S10 z uwzględnieniem Włocławka i Płocka to kluczowe inwestycje transportowe w Polsce do realizacji w kolejnych latach.

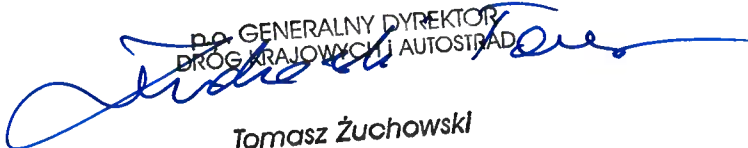
W tym roku chcielibyśmy po zapewnieniu finansowania procesu przygotowawczego (etap STEŚ) ogłosić postępowania przetargowe dla nowego przebiegu trasy S10 oraz dla zachodniej części Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, natomiast dla części południowo-wschodniej będziemy pracowali nad poszukiwaniem nowego racjonalnego korytarza.

Pragnę też podkreślić, to co zamieszczałem w odpowiedziach do poszczególnych samorządów w korespondencji kierowanej kilka miesięcy temu:

(...) 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., (...)

Deklaruję nasze wspólne zobowiązanie o sprawnej i rzeczowej komunikacji na temat podejmowanych działań związanych z tą ważną i wymagającą przyszłą inwestycją. Proces budowy nowej drogi, poszukiwania rozwiązań dla możliwości jej powstania to proces złożony, wymagający od wszystkich wzajemnego zaufania i dobrej współpracy od samego początku. Sądzę, że pokażemy naszą dojrzałość w tym procesie i będziemy uczestnikami jej powstawania, a później beneficjentami jej funkcjonalności i rozwoju.

*Dialog na konstruktywne
współpracę, przestop
→ szacunek*

DD. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Tomasz Żuchowski

