



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

BGD.WSA.053.46.2023.AWI

P. K. Serock

GP

Urząd Miasta i Gminy w Serocku
Wpłynęło dnia

2023 -01- 30

Idz. podpis *Wojasik*

31 01 2023

[Signature]

Warszawa, *26* stycznia 2022 r.

Pan

Artur Borkowski

Burmistrz Miasta i Gminy Serock

Szanowny Panie Burmistrzu,

odpowiadając na Pana pismo z 22 grudnia 2022 r.¹⁾ dotyczące Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) w ciągu drogi ekspresowej S50 w sąsiedztwie Serocka, poniżej przekazuję informacje w sprawie przedmiotowej inwestycji.

W moim piśmie z 6 października 2021 r.²⁾ przedstawiłem informacje o dotychczasowych działaniach oraz planowanych do podjęcia w kolejnych etapach przygotowania OAW. W styczniu 2021 r. 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 inwestycyjnego dla inwestora oraz jego dalszego uszczegóławiania. Precyzyjne wskazanie lokalizacji planowanych zamierzeń, nastąpi dopiero w kolejnych etapach przygotowania inwestycji, które obejmują:

¹⁾ znak GP.674.1.13.2021.EK1

²⁾ znak BGD.WSA.071.61.2021.AW

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

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 inwestycji. W trakcie tego opracowania 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.

Udział społeczności lokalnych w toku przygotowania inwestycji jest oczekiwany i niezbędny. Zbieramy informacje jakie spływają do nas, tak aby na kolejnym etapie prac przygotowawczych uwzględnić kluczowe zagadnienia. W ramach Strategicznego Studium Lokalizacyjnego CPK oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko (SOOŚ) prowadzone były konsultacje społeczne. OAW stanowi drogową inwestycję towarzyszącą CPK. Przeprowadzone w ramach procedury SOOŚ analizy, zebrane opinie, sugestie oraz wypracowane wnioski i rekomendacje stanowiąc będą bazę do kolejnego etapu przygotowania inwestycji.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym związanych z informowaniem o prowadzonych działaniach projektowych, już w początkowym etapie prac nad STEŚ organizujemy spotkania informacyjne. Nie są one wymagane przepisami prawa, ale organizujemy je z własnej inicjatywy. Ich celem jest włączenie lokalnej społeczności w proces przygotowania inwestycji. Po opracowaniu szczegółowych wariantów przebiegu trasy w ramach STEŚ, w toku procesu wydawania DŚU przeprowadzone zostaną⁶⁾, wymagane przepisami prawa konsultacje społeczne.

⁶⁾ przez właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska

1. Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe (STeŚ), tj. 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 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach 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.

Jest to skomplikowany, wielostopniowy proces, którego zwieńczeniem jest decyzja ZRID, dająca możliwość rozpoczęcia robót drogowych.

Z końcem 2021 r. ogłosiliśmy postępowanie przetargowe⁴⁾ na wyłonienie wykonawców STeŚ 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 S7 na południe od Warszawy. Z początkiem lipca br. podpisaliśmy⁵⁾ umowy z Wykonawcami prac projektowych na opracowanie ww. Studium wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Obecnie prowadzone są prace projektowe, których zakończenie przewidziane jest na I kwartał 2026 r.

Natomiast dla wschodniej części OAW od drogi ekspresowej S7 na południe od Warszawy, z przejściem przez drogę ekspresową S17 i autostradę A2 na wschód oraz dróg ekspresowych S8 i S7 na północ od Warszawy w sąsiedztwie Serocka, przygotowaliśmy Program Inwestycji. Po jego uzgodnieniu przez Ministra Infrastruktury, co oznacza zapewnienie finansowania na kontynuację prac przygotowawczych, będziemy mogli ogłosić przetarg i wyłonić wykonawcę STeŚ dla tego odcinka drogi ekspresowej S50 w sąsiedztwie Serocka.

W ramach STeŚ będziemy uszczegółwiać niezbędne dane, dokonywać lokalnych inwentaryzacji uwzględniających kilka możliwych wariantów nie tylko samej inwestycji,

⁴⁾ <http://www.gov.pl/web/gddkia-warszawa/ruszył-przetarg-na-dokumentacje-dla-pierwszego-fragmentu-obwodnicy-aglomeracji-warszawskiej>

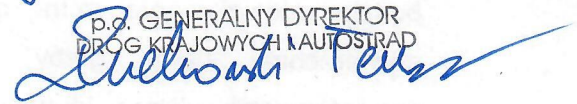
⁵⁾ <https://www.gov.pl/web/gddkia-warszawa/rusza-przygotowanie-dwoch-odcinkow-obwodnicy-aglomeracji-warszawskiej>

Podsumowując, pragnę podkreślić, że naszym celem jest realizacja infrastruktury z maksymalnym poszanowaniem potrzeb społeczeństwa, lokalnych uwarunkowań i minimalizacją oddziaływania na kluczowe komponenty środowiska.

Obecnie nie prowadzimy prac projektowych dla wschodniej części Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej w sąsiedztwie Serocka. Będzie to możliwe dopiero po zabezpieczeniu środków finansowych na planowaną inwestycję przez Ministra Infrastruktury. Niemniej jednak, ujęcie całej OAW w przyjętym 13 grudnia 2021 r. przez Radę Ministrów Rządowym Programie Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) daje nadzieję na szybkie rozpoczęcie prac przedprojektowych i wypracowanie rozwiązań oczekiwanych przez społeczność lokalną i innych interesariuszy.

2 wyznaczni siostrulki,

p.o. GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD



Tomasz Żuchowski

Do wiadomości Rady Miejskiej w Serocku:

- 1) Pan Mariusz Rosiński, Przewodniczący Rady
- 2) Pan Józef Wojciech Lutomirski, Wiceprzewodniczący Rady
- 3) Pan Marek Jan Biliński, Wiceprzewodniczący Rady
- 4) Pan Krzysztof Edward Bońkowski
- 5) Pan Sławomir Paweł Czerwiński
- 6) Pani Bożena Danuta Kalinowska
- 7) Pani Teresa Urszula Krzyczkowska
- 8) Pani Gabriela Ewa Książyk
- 9) Pani Agnieszka Martyna Oktaba
- 10) Pan Sławomir Ireneusz Osivała
- 11) Pan Jarosław Krzysztof Pielach
- 12) Pani Aneta Rogucka
- 13) Pan Włodzimierz Tadeusz Skośkiewicz
- 14) Pan Wiesław Bogdan Winnicki
- 15) Pan Krzysztof Zakolski