



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.89.2023  
Warszawa, 05 lutego 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 198 Posła na Sejm RP Rafała Kasprzyka wraz z grupą posłów w sprawie północnej obwodnicy Starachowic w ciągu DK42, poniżej przedstawiam odpowiedzi na pytania zawarte w interpelacji.

## **Ad 1.**

W ramach prowadzonych prac projektowych – etap Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowej (STES-R) Etap I wykonano analizę wielokryterialną, która wykazała, że najkorzystniejszym wariantem jest wariant 3a (wariant północny). W analizie wielokryterialnej poddano ocenie warianty pod względem kryteriów technicznych, ekonomicznych, środowiskowych i społecznych, a każde z kryteriów głównych posiadało kryteria szczegółowe (podkryteria). Do oceny końcowej wariantów przyjęto cztery strategie analizowania poszczególnych wariantów: inżyniera, finansisty, ekologa oraz radnego. W każdej ze strategii kładziony jest większy nacisk na jedno, kluczowe dla tej strategii kryterium. Analiza wielokryterialna wykazała, że pod względem technicznym, środowiskowym i społecznym najkorzystniejszym wariantem jest wariant 3a. Ustąpił on jedynie wariantowi 3 pod względem ekonomicznym.

## **Ad 2.**

Obecnie cały ruch na kierunku wschód - zachód odbywa się przez centrum Starachowic drogą krajową nr 42, a ruch na kierunku północ - południe odbywa się po drodze wojewódzkiej nr 744 oraz częściowo po drodze krajowej nr 42. Z tego powodu mieszkańcy miasta Starachowice posiadający nieruchomości wzdłuż powyższych dróg odczuwają negatywne skutki w postaci spalin, hałasu i drgań wywołanych przez przejeżdżające samochody. Wariant 3a „wpina się” do realizowanego odcinka nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 744 po północnej stronie miasta (zakładając jego przejście jako nowy przebieg drogi krajowej nr 42), a swój bieg kończy na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 9 w okolicy miejscowości Lubienia/Młynek. Ten przebieg zapewni bezpośredni dostęp do Specjalnej Strefy Ekonomicznej z drogi wojewódzkiej nr 744 realizowanej przez Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich i przyszłej drogi krajowej 42. Przejmie również część tranzytu na kierunku wschód – zachód. Ponadto projektowana inwestycja polegająca na budowie obwodnicy miasta Starachowice w wariantcie 3a spowoduje zmniejszenie ruchu prowadzonego przez centrum miasta, a to z kolei poprawi bezpieczeństwo ruchu wszystkich uczestników.

### Ad 3.

W ramach prowadzonych prac projektowych – etap STEŚ-R Etap I wykonano między innymi opracowanie pn. „Analiza i prognoza ruchu”.

Poniższa tabela przedstawia prognozowany ruch całodobowy dla wariantu 3a w latach 2028, 2038 i 2048 (odcinek: ul. Radomska – droga krajowa nr 9):

Wariant 3a								
SDRR	Inwestycja	SO	SD	S.C.	SCP	A	SUMA	Procentowy udział pojazdów ciężkich
2028	początek opracowania - ul. Iłżecka	5257	342	63	176	21	5859	4%
	ul. Iłżecka - droga1	6181	479	112	283	21	7076	6%
	droga1 - droga2	6105	479	114	283	21	7002	6%
	droga2 - nowy odcinek	6030	479	116	285	21	6931	6%
2038	początek opracowania - ul. Iłżecka	6415	424	75	198	21	7133	4%
	ul. Iłżecka - droga1	7094	558	123	315	21	8111	6%
	droga1 - droga2	7001	558	124	315	21	8019	6%
	droga2 - nowy odcinek	6913	559	126	316	21	7935	6%
2048	początek opracowania - ul. Iłżecka	8079	479	80	255	21	8914	4%
	ul. Iłżecka - droga1	8483	581	132	398	21	9615	6%
	droga1 - droga2	8381	582	134	398	21	9516	6%
	droga2 - nowy odcinek	8280	583	136	399	21	9419	6%

### Ad 4.

Celem inwestycji jest:

- odciążenie centrum miasta od ruchu tranzytowego,
- zmniejszenie ruchu prowadzonego przez centrum miasta,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu w korytarzu istniejącej drogi,
- poprawa warunków ekologicznych mieszkańców centrum miasta Starachowice,
- umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych m.in. poza centrum,
- zwiększenie przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu na ciągach dróg krajowych, zmniejszenie wypadkowości, zmniejszenie emisji spalin i ograniczenie hałasu,
- poprawa dostępności ośrodków miejskich, w tym obszarów szczególnie istotnych dla rozwoju gospodarczego regionu.

Należy zaznaczyć, że kierunek do i z drogi wojewódzkiej nr 756 nadal będzie obciążał aktualny przebieg drogi krajowej nr 42 w mieście Starachowice. Z przeprowadzonych analiz wynika, że inwestycja wpłynie na zmniejszenie ruchu przez centrum Starachowic.

**Ad 5.**

Na obecnym etapie prac projektowych w ramach opracowania Studium geologiczno-inżynierskiego zinventaryzowano w rejonie przebiegu projektowanej drogi pola wydobywcze oraz hałdy pokopalniane. Ponadto wstępnie wytypowano obszary, gdzie zdiagnozowano problem dawnego górnictwa rud żelaza. Żaden z tych obiektów nie jest objęty ochroną prawną. Wykonane STEŚ-R Etap I wstępnie wskazuje kolizję z historycznymi terenami pokopalnianymi. Na kolejnych etapach prac projektowych dane te będą aktualizowane i uzupełniane oraz zostaną wskazane działania minimalizujące oddziaływanie projektowanej drogi na przedmiotowe tereny.

**Ad 6.**

Wykonane dotychczas opracowania projektowe są zgodne z obowiązującymi przepisami prawnymi. Analiza wpływu projektowanej drogi na środowisko, w tym na wszystkie formy krajobrazu historycznego, kulturowego i archeologicznego zostanie opisana w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia, która będzie stanowiła załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Właściwy organ w postępowaniu administracyjnym poprzedzającym wydanie DŚU przeanalizuje i uzgodni zakres przedsięwzięcia. DŚU ustali środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia w tym określi:

- rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia,
- istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia,
- wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym.

**Ad 7.**

Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych oceniając STEŚ-R Etap I dla przedmiotowego zadania wzięła pod uwagę wszystkie aspekty i okoliczności mające wpływ na projektowaną drogę krajową nr 42. Wśród elementów, które były brane pod uwagę podczas prac KOPI była między innymi: analiza parametrów geometrycznych, bilans robót ziemnych, lokalizacja skrzyżowań/węzłów, projektowany docelowy układ dróg publicznych, warunki gruntowo-wodne, występujące procesy i zjawiska antropogeniczne, tereny zagrożone podtopieniami, zagrożenia związane z osuwiskami i terenami zagrożonymi ruchami masowymi, wzmocnienie podłoża, lokalizacja obiektów inżynierskich (w tym przejść dla zwierząt), ochrona środowiska (w tym hałas, zanieczyszczenie powietrza), prognozę ruchu, koszty (ekonomika).

**Ad 8.**

Na kolejnych etapach prac projektowych dotychczasowe opracowania będą aktualizowane i uszczegóławiane. Zostanie sporządzona dokumentacja geologiczno-inżynierska, która będzie poprzedzona wykonaniem szczegółowych badań geologicznych i geofizycznych mających na celu doprecyzowanie dotychczas wykonanego rozpoznania oraz wskazanie odcinków drogi, gdzie wymagane będzie wykonanie zabezpieczeń ewentualnego oddziaływania projektowanej drogi na środowisko. Ponadto zostaną wskazane odcinki, gdzie bezpośrednio w rejonie drogi występują ślady górnictwa. Po

opracowaniu elementów Koncepcji Programowej (STEŚ-R Etap II) sporządzony zostanie Projekt Budowlany zawierający szczegółowe rozwiązania techniczne ograniczające oddziaływanie projektowanej drogi na środowisko. W Projekcie Budowlanym uwzględnione zostaną również obszary pogórnice i hałdy. Na podstawie wykonanych badań geologicznych i geofizycznych zaprojektowane zostaną ewentualne zabezpieczenia podłoża przed osiadaniem oraz elementy drogi ograniczające oddziaływanie inwestycji na środowisko.

#### **Ad 9.**

W maju i czerwcu 2022 roku przeprowadzona została akcja informacyjna dotycząca budowy obwodnicy Starachowic w ciągu drogi krajowej nr 42, w ramach której wśród zainteresowanych mieszkańców miasta Starachowice, gmin Wąchock, Brody i Pawłów przeprowadzono ankietę. Podsumowaniem akcji informacyjnej był Raport z Akcji Informacyjnej, który dostępny jest na stronie internetowej <http://www.dk42-starachowice.pl/>. Z zebranych materiałów (ankiet) wynika, że mieszkańcy gmin zdecydowanie wskazali wariant 3 oraz wariant 3a czyli wariant północny jako najbardziej dla nich korzystny. Mieszkańcy uważają, że budowa drogi w tym wariantcie przede wszystkim realnie wpłynie na polepszenie komfortu ich życia i wyprowadzi ruch ciężki z centrum Starachowic, co w znacznym stopniu zmniejszy uciążliwe korki w mieście oraz ograniczy hałas i zanieczyszczenie powietrza w mieście. Ponadto obwodnica skomunikuje część północną miasta Starachowice ze strefą ekonomiczną.

Niezależnie od powyższego, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad poprosiła zainteresowane Samorzady o opinię, co do preferowanego przez nich wariantu przebiegu obwodnicy Starachowic. Samorząd Starachowic na ostatnim etapie prac projektowych STEŚ- R Etap I wnioskował, aby do dalszych prac projektowych uwzględnić wariant przebiegający przez „starodroże”, czyli przejście przez Starachowice.

*Z poważaniem,*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Paweł Gancarz

Podsekretarz Stanu