



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.7.2024
Warszawa, 14 lutego 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z 30 stycznia br. przy którym przekazana została do Ministerstwa Infrastruktury interpelacja Posła na Sejm RP Pana Macieja Wróbla dotycząca problematyki przygotowania i realizacji zadania polegającego na budowie obwodnicy Olsztyna i Dywit w ciągu drogi krajowej nr 51 – interpelacja nr 1045, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że obecnie realizowany jest *Program Budowy 100 Obwodnic na lata 2020-2030*. Na liście ww. *Programu* znalazła się obwodnica Olsztyna i Dywit w ciągu drogi krajowej nr 51. Obecnie realizowane są prace związane z opracowaniem dokumentacji na podstawie, której możliwe będzie złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji (DŚU). W tym celu zawarta została umowa z wykonawcą. W jej wyniku opracowane zostały warianty przebiegu obwodnicy, które przedstawione zostały na spotkaniach informacyjnych celem umożliwienia zapoznania się z opracowaną dokumentacją, zebrania uwag i wniosków, oraz w przypadku gdy będzie to możliwe, ich uwzględnienia na dalszych etapach procesu przygotowawczego.

Zgodnie z obowiązującym porządkiem prawnym zadania z zakresu budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg w odniesieniu do dróg krajowych oraz zarządzania nimi należą do kompetencji Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który jest zarządcą tych dróg i inwestorem zadań. Zgodnie z powyższym, to Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako urząd obsługujący Generalnego Dyrektora, prowadzi proces inwestycyjny stanowiący przedmiot wystąpienia Pana Posła

Zgodnie z przyjętymi założeniami Program budowy 100 obwodnic, a dokładnie realizacja zadań w nim ujętych ma spowodować poprawę bezpieczeństwa na drogach, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawę przepustowości sieci drogowej. To są główne założenia, które przyświecały opracowaniu Programu.

Podstawowym celem i zakładanym efektem realizacji obwodnicy Olsztyna i Dywit jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, który obecnie odbywa się drogą krajową nr 51. Dzięki obwodnicy nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego i zwiększenie przepustowości w Olsztynie i Dywitach. Inwestycja poprawi również warunki i bezpieczeństwo przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego oraz stanowiła będzie dopełnienie układu drogowego, który powstał po zrealizowaniu drogi ekspresowej S51 oraz obwodnicy w ciągu drogi krajowej nr 16.

Zgodnie z opracowaniami zrealizowanymi dotychczas w ramach prac, w tym prognozy ruchu oraz obciążenia ruchem przyszłej obwodnicy i sieci drogowej, wykreślone warianty przebiegu obwodnicy spełniają wskazane powyżej kryteria i założenia. Warto przy tym zauważyć, że Program ten nie określa przebiegu inwestycji. Ten zaś jest

właśnie wyznaczany w toku określonej przepisami procedury prowadzonej przez GDDKiA.

Odnosząc się do kwestii ostateczności opracowanych dotychczas rozwiązań i uwzględnienia opinii i głosów społeczności lokalnej oraz władz samorządowych informuję, że w ramach zrealizowanych prac w stadium zarówno studium korytarzowego (SK) jak i studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STES) inwestor zadania przy współudziale podmiotu projektującego zapewnił możliwość udziału zainteresowanych podmiotów, w tym jednostek samorządu terytorialnego, w prowadzonych pracach, w tym w szczególności możliwość zgłoszenia opinii, uwag czy też wniosków. Przedmiotowe odbywa się w formie tzw. akcji informacyjnych, których celem jest właśnie poinformowanie jak najszerszego kręgu potencjalnie zainteresowanych podmiotów o prowadzonych działaniach i zebranie ich uwag i wniosków oraz w przypadku gdy to możliwe ich uwzględnienie.

Podkreślić należy, że w ramach wariantów przebiegu obwodnicy, które obecnie są przedmiotem prac projektowych w stadium STES, nie został na chwilę obecną wskazany wariant ostateczny. Wszystkie te warianty opracowywane są z taką samą dokładnością i w oparciu o te same kryteria poddawane analizie i ocenie. Ostateczne wskazanie przebiegu drogi nastąpi poprzez wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (DŚU) przez właściwy organ administracji, nie zaś Ministra Infrastruktury, po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego, w tym w jego ramach formalnych konsultacji społecznych. Dopiero przedmiotowa decyzja po uzyskaniu atrybutu ostateczności będzie stanowiła podstawę prowadzenia dalszych, bardziej szczegółowych prac projektowych, dla konkretnego wariantu przebiegu drogi.

Natomiast Ministerstwo Infrastruktury jest otwarte na argumentację i analizuje uwagi przedkładane przez samorządy i stronę społeczną. Jeśli to konieczne weryfikuje tezy przedstawione w wystąpieniach, w tym występuje do odpowiednich organów, w celu wyjaśnienia ewentualnych szczegółowych kwestii.

Odnosząc się do wskazanej przez Pana Posła problematyki kosztów realizacji zadania w powiązaniu z projektowanymi rozwiązaniami technicznymi uprzejmie informuję, że czynnik ekonomiczny jest jednym z kryteriów przeprowadzanej analizy wielokryterialnej, której efektem będzie wskazanie wariantu preferowanego. Należy jednak podkreślić, że kryterium ekonomiczne nie jest ani jedynym ani najważniejszym, i oprócz niego analizy biorą pod uwagę również czynniki techniczne, środowiskowe, społeczne. Dopiero całościowa analiza wariantów przebiegu drogi w oparciu o wszystkie wskazane powyżej elementy, daje możliwość obiektywnego ich porównania. Analizy kosztów realizacji obwodnicy we wszystkich opracowywanych obecnie wariantach na etapie STES stanowią element analizy wielokryterialnej.

Jednocześnie pragnę wskazać, że na obecnym etapie prac oraz w opracowanej dokumentacji nie jest przewidywana realizacja obiektów inżynierskich w postaci tuneli czy też estakad. Przekroczenie przeszkód poprzecznych w postaci sieci drogowej, urządzeń infrastruktury liniowej czy też realizacja celów ochrony środowiska zakładana jest poprzez mosty, wiadukty drogowe oraz przejścia dla zwierząt.

Dodatkowo pragnę w tym miejscu wskazać, że budowa drogi jest przedsięwzięciem bardzo złożonym. Szczególną rolę w tym procesie zajmuje właśnie etap przygotowawczy, którego odpowiednio dobre i dokładne przeprowadzenie (dobra, dokładna i szczegółowa dokumentacja) pozwala na uniknięcie wielu niepotrzebnych sytuacji w przyszłości, które mogą mieć negatywny wpływ na terminową realizację zadania.

Odnosząc się do propozycji władz samorządowych Olsztyna dot. alternatywnego wariantu przebiegu obwodnicy po wschodniej stronie informuję, że przeanalizowano 12 kombinacji wariantów w korytarzu wschodnim i zachodnim pod względem: prognozowanego ruchu, połączenia obwodnicy z siecią dróg lokalnych, kolizji z zabudową mieszkaniową, konfliktów społecznych, w tym z użytkownikami rodzinnych ogrodów działkowych, konfliktów z terenami i obiektami cennymi przyrodniczo, kolizji z terenami wodonośnymi, kolizji z rzekami i ciekami, kolizji z zabytkami, kolizji z infrastrukturą techniczną uzbrojenia terenu, przydatności podłoża gruntowego do budowy drogi.

W lutym 2023 r. odbyło się posiedzenie Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI), podczas którego opracowana dokumentacja w stadium SK została poddana analizie i ocenie. W ich wyniku do dalszych prac zarekomendowane zostały 4 warianty przebiegu korytarza obwodnicy, jeden w korytarzu wschodnim i 3 w korytarzu zachodnim. Ze względu jednak na sprzeciw władz samorządowych Olsztyna wobec przebiegu w korytarzu wschodnim oraz brak możliwości finansowania przez Prezydenta Olsztyna realizacji odcinka tego wariantu zlokalizowanego na długości 7 km na terenie administracyjnym Olsztyna, podjęto decyzję o dostąpieniu od dalszych analiz tego przebiegu drogi.

Uprzejmie informuję, że stanowisko władz samorządowych Olsztyna dotyczące korytarza wschodniego zostały w sposób szczegółowy przeanalizowane przez GDDKiA. Dodatkowo stanowiły one przedmiot spotkań GDDKiA z przedstawicielami zarówno władz samorządowych Olsztyna jak również gmin ościennych, przez tereny których droga będzie przebiegała. Wynikiem tych analiz było stwierdzenie prawidłowości przeprowadzonych dotychczas analiz w ramach prac przygotowawczych. W tym miejscu cennym będzie wskazać, że wszystkie gminy ościenne Olsztyna, przez które przebiegają warianty zarówno wschodnie jak i zachodnie, a więc Dywity, Gietrzwałd, Jonkowo, Barczewo, Purda, opowiedziały się za realizacją obwodnicy w wariantach zachodnich.

Należy wskazać, że kwestia ewentualnego przebiegu obwodnicy przez teren administracyjny Olsztyna, jest istotną przesłanką w prowadzonym procesie przygotowawczym, a deklaracja władz samorządowych o finansowaniu lub jego braku dla zadania w części przechodzącej przez miasto ma kluczowe znaczenie. Przedmiotowa kwestia jest uregulowana w obowiązujących przepisach ustawy o drogach publicznych, a dokładnie w jej art. 19 ust. 5 zgodnie, z którym w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Dodatkowo zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego, w granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast.

Należy, zatem wskazać, że w przypadku dróg publicznych znajdujących się na terenie miast na prawach powiatu, powyższe kwestie leżą w gestii władz tych miast. Istniejący i obowiązujący stan prawny implikuje zatem określone zobowiązania po stronie jednostek samorządu terytorialnego, w tym w szczególności finansowe, dotyczące realizacji dróg na ich terenie.

Podsumowując, analiza wielokryterialna bierze pod uwagę szereg czynników i wynika zarówno z przepisów prawa jak i wieloletniego doświadczenia inwestora, tj. GDDKiA. Dopiero przekrojowa i kompleksowa analiza, która jest stosowana do wszystkich

inwestycji realizowanych przez GDDKiA, może dać odpowiednią ocenę i rzetelne porównanie analizowanych wariantów.

Odnosząc się do wariantów obwodnicy Olsztyna, analizowany przez GDDKiA wariant wschodni był korzystny pod kątem finansowym, czy środowiskowym, natomiast wypadał gorzej jeśli chodzi o kryteria społeczne. Przywołane wyżej przepisy prawne dotyczące realizacji inwestycji na terenie miasta na prawach powiatu oznaczają, że bez współpracy i odpowiedniego zaangażowania samorządu Olsztyna jeśli chodzi o przygotowanie i realizację, w tym udziału finansowego, nie będzie możliwa realizacja inwestycji przebiegającej przez teren administracyjny miasta.

Ministerstwo pragnie ze swojej strony zapewnić, że dokłada wszelkich starań, aby realizowane zadania w jak najpełniejszy sposób rozwiązały zarówno problemy ruchu tranzytowego, jak i oczekiwań społecznych oraz były wynikiem porozumień stron. Niemniej należy zauważyć, że celem jest realizacja inwestycji tak by godziła w możliwie największym stopniu interes wszystkich stron, w tym np. wszystkich samorządów przez które mogłaby przebiegać inwestycja. Trzeba bowiem pamiętać, że inwestycja ta przebiega przez teren wielu jednostek administracji samorządowej.

Jednocześnie informuję, że obecnie dokonywany jest przegląd podjętych zobowiązań i realnych przewidywanych kosztów realizacji wszystkich zadań już ujętych w Programie budowy 100 obwodnic na lata 2030-2030, celem oceny realności przyjętych założeń.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Paweł Gancarz
Podsekretarz Stanu