



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.10.2024

Warszawa, 29 lutego 2024

Szanowny Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 1230 Pani Poseł Pauliny Matysiak dotyczącą problematyki realizacji inwestycji infrastrukturalnych w woj. warmińsko-mazurskim, w tym m.in. obwodnicy Olsztyna i Dywit, 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 dokumentacji. 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. Należy wskazać, że na chwilę obecną kwestia konkretnego przebiegu obwodnicy nie została w sposób ostateczny przesądzona, a dla zadania prowadzony jest cały czas etap prac przygotowawczych. Ostateczne określenie przebiegu drogi nastąpi w decyzji administracyjnej – decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia – wydanej przez właściwy organ administracji publicznej, po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego.

Odnosząc się do kwestii złożoności procesu inwestycyjnego dotyczącego budowy obwodnicy Olsztyna i Dywit uprzejmie informuję, 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.

Inwestor zadania, którym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) prowadzi ten proces w oparciu o obowiązujące przepisy prawa jak i z wykorzystaniem dobrych praktyk i doświadczenia pozyskanego w toku realizacji wielu zadań inwestycyjnych obejmujących budowę zarówno obwodnic w ciągach dróg krajowych, jak również zadań dotyczących budowy dróg szybkiego ruchu. Należy wskazać, że istnieje pełna świadomość co do indywidualnych uwarunkowań

dotyczących realizacji przedmiotowego zadania. Jednocześnie wskazuję, że takie zindywidualizowane podejście dotyczy realizacji każdej inwestycji, ponieważ każda z nich wyróżnia się szczególnymi elementami, realizacją w określonych, warunkach terenowych, oraz postawionymi określonymi celami i efektami, które ma realizować. Wszelkie te kwestie są brane pod uwagę w procesie przygotowawczym i stanowią element oceny.

W kwestii określenia i wyboru wariantu przebiegu obwodnicy Olsztyna i Dywit oraz czynników przemawiających za poszczególnymi opcjami należy wskazać, 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 studium korytarzowego (SK) została poddana analizie i ocenie. W ich wyniku do dalszych prac zarekomendowane zostały 4 warianty przebiegu korytarzy 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 zostało w sposób szczegółowy przeanalizowane przez GDDKiA. Dodatkowo stanowiło ono 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.

Odnosząc się do kwestii ponownej analizy przez Ministerstwo Infrastruktury wariantów przebiegu obwodnicy Olsztyna i Dywit uprzejmie informuję, że 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 Pani Poseł.

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.

W zakresie realizacji linii kolejowej łączącej Lidzbark Warmiński i Bartoszyce informuję, że lista zadań określonych w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) w zakresie perspektywy finansowej 2021–2027 została opracowana w oparciu o dokument „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku”. W dokumencie tym została ujęta inwestycja pn. „Odtworzenie połączenia (Olsztyn) – Dobre Miasto – Bartoszyce”.

Jednocześnie należy podkreślić, że projekty regionalne określone w zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A. zostały ujęte w Krajowym Programie Kolejowym zgodnie z priorytetami Urzędów Marszałkowskich poszczególnych województw, przy

uwzględnieniu dojrzałości projektów (stanu zaawansowania prac przygotowawczych). Ponadto informuję, że brak projektu na liście podstawowej lub rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego nie wyklucza realizacji projektu w przyszłości. W przypadku stosownych decyzji ze strony Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz zapewnienia finansowania, będzie możliwość włączenia projektu do Programu w kolejnych latach.

Z uwagi na powyższe nie są obecnie prowadzone prace przygotowawcze dla realizacji ww. inwestycji i nie można jednoznacznie wskazać okresu jej realizacji.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Paweł Gancarz

Podsekretarz Stanu