



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.31.2024  
Warszawa, 12 kwietnia 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do pisma z 15 marca br. skierowanego do Ministerstwa Infrastruktury, przy którym przekazana została interpelacja Poseł na Sejm RP Pani Małgorzaty Gromadzkiej oraz Posła na Sejm RP Pana Piotra Kandyby dotycząca problematyki realizacji drogi ekspresowej S17 Piaski – Hrebenne – interpelacja nr 1897, przedstawiam poniżej informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że obecnie realizowany jest Rządowy Program Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.), który określa priorytety inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej, w szczególności w zakresie realizacji dróg szybkiego ruchu (autostrad i dróg ekspresowych). W przedmiotowym Programie ujęta została realizacja zadania polegającego na budowie drogi ekspresowej S17 Lublin – Hrebenne, w tym także na odcinku Tomaszów Lubelski – Hrebenne. Poniżej przedstawiam szczegółowe odpowiedzi na pytania.

Ad. 1

Podany odcinek drogi ekspresowej S17 znajduje się na zaawansowanym etapie procesu inwestycyjnego. Zakończony został etap prac przygotowawczych i w grudniu 2021 r. ogłoszone zostało postępowanie, którego wynikiem było zawarcie w dniu 28 listopada 2022 r. umowy z wykonawcą zadania w systemie Projektuj i Buduj. Realizacja w tym systemie oznacza, że wybrany wykonawca opracowuje niezbędną dokumentację techniczną, w tym projekt budowlany, uzyskuje decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), a potem na jej podstawie i zgodnie z nią wykonuje roboty budowlane. W przypadku odcinka drogi S17 Tomaszów Lubelski – Hrebenne wyłoniony wykonawca opracował niezbędne rozwiązania projektowe i we wrześniu 2023 r. złożył wniosek o wydanie decyzji ZRID.

Ad. 2

Należy wskazać, że kwestia określenia przebiegu drogi stanowiła przedmiot i zakres procesu przygotowawczego, który dla przedmiotowego odcinka drogi S17 został już zrealizowany i zakończony. Przebieg drogi oraz sposób jej powiązania z terenami przyległymi został w sposób ostateczny określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia (DŚU) wydanej przez właściwy organ administracji publicznej, w tym przypadku Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Lublinie (RDOŚ). Decyzja taka została wydana w 2016 r. i zyskała walor ostateczności. Rozwiązania określone w przedmiotowej decyzji stanowiły podstawę prowadzenia dalszych prac projektowych, w postaci opracowania

koncepcji programowej, jak również tych wskazanych powyżej a zrealizowanych przez wykonawcę zadania. Podkreślenia wymaga, że Minister Infrastruktury nie jest stroną postępowania administracyjnego w sprawie określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia.

#### Ad. 3

Należy podkreślić, że w trakcie procesu przygotowawczego dla przedmiotowej drogi, który prowadzony był od 2007 r., podjęty został szereg działań ze strony inwestora zadania (GDDKiA), jak również podmiotów działających na jego zlecenie i w jego imieniu (firmy projektowe opracowujące dokumentację), których celem było poinformowanie wszystkie potencjalnie zainteresowane strony o planowanych i podejmowanych działaniach związanych z realizacją drogi ekspresowej S17. Działania takie były podejmowane zarówno na etapie opracowywania dokumentacji w stadium studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, w kontekście określenia przebiegu drogi, jak również na późniejszym etapie opracowania Koncepcji programowej, gdzie przyjęte rozwiązania były uszczegółowiane. Zarówno GDDKiA, jak i projektanci podejmowali wiele działań, które nie wynikają ze zobowiązań posiadających unormowanie w powszechnie obowiązujących przepisach prawa, ale są elementem wypracowanych w tym zakresie doświadczeń i dobrych praktyk. Wśród tych działań należy wskazać przede wszystkim akcje informacyjne w ramach, których informacja o prowadzonych działaniach była rozpropagowana wśród społeczności lokalnej, przy współpracy lokalnych samorządów. W jej ramach udostępniane były informacje o inwestycji w szczególności przyjętych rozwiązaniach oraz opracowane dokumenty. W ramach tych akcji zainteresowane podmioty mogły zgłaszać swoje wnioski, postulaty czy też spostrzeżenia, które w miarę możliwości były uwzględniane w dokumentacji.

Wynikiem tych działań i przykładem uwzględniania głosu społeczności lokalnej jest przyjęte rozwiązanie w postaci zmiany lokalizacji węzła Lubycza Królewska, względem pierwotnego zamierzenia, na lokalizację mniej kolidującą z terenami zurbanizowanymi (zabudowanymi).

Jednocześnie należy wskazać, że formalne konsultacje społeczne, uregulowane w przepisach prawa, przeprowadzone zostały przez organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W przedmiotowym przypadku, jak wskazano powyżej, organem tym jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Lublinie (RDOŚ).

#### Ad. 4

Ponownie należy wskazać, co zostało przedstawione powyżej, że w sposób ostateczny środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, w tym w szczególności przebieg drogi i sposób jej powiązania z terenami przyległymi zostały określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, wydanej w toku postępowania administracyjnego, przez niezależny zarówno od Ministerstwa jak i GDDKiA organ administracji publicznej. Jak wskazano powyżej decyzja taka wydana została przed RDOŚ w Lublinie w 2016 r. Dodatkowo należy wskazać, że przedmiotowa decyzja podlegała kontroli organu wyższej instancji w toku

postępowania odwoławczego będącego wynikiem skorzystania ze stron postępowania z przysługujących środków ochrony prawnej w postaci odwołania. W wyniku tego postępowania Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska (GDOŚ) wydał w listopadzie 2018 r. decyzję, która rozstrzygała kwestie sporne i utrzymała rozwiązania zawarte w decyzji RDOŚ.

Ad. 5 i 6

Należy wskazać, że droga ekspresowa S17 na odcinku Piaski – Hrebenne a de facto łącząca Lublin z granicą państwa jest inwestycją długo wyczekiwaną przez lokalną społeczność, bardzo ważną zarówno w kontekście lokalnym, regionalnym jak też krajowym, a nawet międzynarodowym.

Na tym etapie zaawansowania inwestycji zmiana przebiegu S17 wiązałaby się z rozpoczęciem od nowa prac projektowych na dłuższym fragmencie i wydanie nowej decyzji administracyjnej. Oznaczałoby to również rozwiązanie umowy na realizację odcinka S17. Trzeba też mieć na względzie, że wymagana byłaby ponowna analiza wielowariantowa przeprowadzana na podstawie jednolitych kryteriów i nie można a priori określać, który przebieg byłby najbardziej optymalny (tj. wykluczyć rozwiązań innych od oczekiwanych).

Obecnie droga krajowa nr 17 na tym szlaku jest drogą jednojezdniową z dwoma pasami ruchu po jednym dla każdego kierunku. Nowa droga S17 będzie miała parametry drogi klasy S, a więc o przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w każdym kierunku. Dodatkowo dostęp do drogi zostanie ograniczony poprzez realizację węzłów drogowych, dzięki którym trasa zostanie skomunikowana z lokalną siecią dróg niższych kategorii. Nie bez znaczenia jest również fakt możliwego wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy terenów przyległych do trasy. Droga szybkiego ruchu, jaką będzie trasa S17, będzie impulsem do rozwoju lokalnych społeczności, lokowania w jej pobliżu nowych inwestycji itp.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Paweł Gancarz

Podsekretarz Stanu