



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.116.2024
Warszawa, 05 lutego 2025

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do pisma z 27 listopada 2024 r. skierowanego do Ministerstwa Infrastruktury, przy którym przekazane zostało zapytanie Pani Poseł Małgorzaty Gromadzkiej w sprawie budowy obwodnicy Zamościa w ciągu drogi krajowej nr 74 – zapytanie nr 1985, poniżej przedstawiam informacje w sprawie.

Uprzejmie informuję, że obecnie realizowany jest Program budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030 (Program). Na liście ww. Programu znalazła się obwodnica Zamościa w ciągu drogi krajowej nr 74. Obecnie realizowane są prace związane z opracowaniem dokumentacji na podstawie, której możliwe będzie złożenie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji (DŚU).

Odnosząc się do problematyki określenia przebiegu przedmiotowej drogi, jego kształtu oraz sposobu powiązania z siecią dróg krajowych jak i terenami przyległymi uprzejmie informuję, że zastosowanie mają przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.). Zgodnie z przepisem art. 79 ust. 1 tej ustawy, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, dzięki czemu wszystkie zainteresowane podmioty mogą składać wnioski dotyczące przedmiotu postępowania.

Cała dokumentacja oraz analizy na etapie procesu przygotowawczego realizowane są w oparciu i na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz przy wykorzystaniu procedur i dotychczasowych wieloletnich doświadczeń GDDKiA, w sposób szczegółowy, transparentny i uwzględniający wszelkie możliwe czynniki. Na obecnym etapie procedowania nie została jeszcze podjęta ostateczna decyzja co do wyboru wariantu preferowanego.

Odnosząc się do kwestii konsultowania prowadzonych działań oraz informowania o ich przebiegu lokalnych władz samorządowych informuję, że w przypadku realizacji inwestycji GDDKiA stosuje procedurę organizowania i przeprowadzania tzw. akcji informacyjnych (spotkań informacyjnych) już na bardzo wczesnym etapie procesu inwestycyjnego, daleko poprzedzającym procedurę uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Procedura taka stosowana jest na etapie

opracowywania dokumentacji w stadium studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, czyli w momencie przeprowadzania wariantowania przebiegu poszczególnych odcinków dróg. Celem tych działań jest z jednej strony poinformowanie możliwie najszerszego kręgu potencjalnie zainteresowanych podmiotów o prowadzonych działaniach, a z drugiej strony umożliwienie wyrażenia przez nie swojej opinii, złożenia uwag czy wniosków, które w miarę możliwości są brane pod uwagę w procesie projektowania dróg. Jak pokazuje doświadczenie akcje te cieszą się dużym zainteresowaniem ze strony społeczeństwa a ich wynikiem wielokrotnie jest weryfikacja przyjętych założeń i wprowadzenie rozwiązań proponowanych przez stronę społeczną do opracowywanej dokumentacji. Najdobitniejszym tego przykładem jest fakt, że wielokrotnie jako wynik takich spotkań informacyjnych i zgłoszonych wniosków w przypadku poszczególnych zadań inwestycyjnych tworzone są nowe tzw. społeczne warianty przebiegu dróg, które są później analizowane i rozpatrywane z taką samą szczegółowością i w oparciu o te same kryteria jak wcześniej opracowane.

Wskazany powyżej sposób postępowania wdrożony został również w przypadku procesu inwestycyjnego dla obwodnicy Zamościa. Dotychczas zorganizowane zostały 3 tury spotkań informacyjnych, w ramach których wszystkie zainteresowane podmioty, w tym także lokalne jednostki samorządu terytorialnego, miały możliwość zapoznania się z opracowaną na dany moment dokumentacją oraz wyrażenia swoich opinii, uwag czy też przedstawienie postulatów oraz stanowisk. Jak wynika z informacji przedstawionych przez GDDKiA każdorazowo opracowana na dany moment dokumentacja była przekazywana poszczególnym samorządom, w tym Gminie Zamość, do zapoznania się, rozpowszechnienia wśród społeczności lokalnej oraz ewentualnego złożenia uwag i wniosków. Składane i kierowane do GDDKiA oraz wykonawcy dokumentacji każdorazowo uwagi były rozpatrywane i analizowane pod kątem ich zasadności, jak również możliwości uwzględnienia. W tym miejscu należy podkreślić, że jako wynik uwag i wniosków zgłaszanych przez Gminę Zamość powstał dodatkowy wariant W5B tzw. społeczny, który został poddany analizie na takich samych zasadach jak warianty wcześniej opracowane przez projektanta. Oczywiście warianty i opracowania wyrysowywane przez projektanta muszą być zgodne z obecnie obowiązującymi przepisami, w szczególności przepisami techniczno-budowlanymi, w związku z powyższym projektowane rozwiązania były do tych wymogów dostosowywane.

Dodatkowo należy wskazać, że oprócz spotkań informacyjnych były również organizowane dedykowane odrębne spotkania z przedstawicielami lokalnych samorządów, np. Gminy Sułów oraz Gminy Zamość, których przedmiotem była realizacja obwodnicy Zamościa, w tym w szczególności opracowane rozwiązania i zgłaszane postulaty. Jedno z takich spotkań, w sierpniu 2024 r., odbyło się z inicjatywy Pani Poseł.

Mając na uwadze całość wskazanych powyżej informacji należy uznać, że jednostki samorządu terytorialnego od samego początku prac przygotowawczych związanych z opracowaniem wariantów przebiegu obwodnicy Zamościa miały możliwość przekazania swoich uwag i stanowisk. Wszystkie postulaty samorządów, które były zgodne z przepisami techniczno-budowlanymi, zostały uwzględnione w opracowywanych wariantach. Opinie samorządów stanowią ważny aspekt

projektowania przebiegu drogi, co potwierdzają wypracowane warianty, ale nie mogą stanowić jedyne kryterium przy wyborze wariantu rekomendowanego przez GDDKiA do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Analiza wielokryterialna, która zostanie wykonana dla omawianej inwestycji będzie opracowaniem obiektywnie oceniającym wszystkie cechy i elementy drogi.

Odnosząc się do kwestii połączenia obwodnicy Zamościa ze stacją przeładunkową LHS Bortatycze należy wskazać, że obecnie istniejąca droga krajowa nr 74 nie znajduje się w pobliżu ww. stacji. Komunikowanie stacji przeładunkowej LHS Bortatycze z siecią dróg krajowych nie jest celem projektowanej obwodnicy. Głównym celem realizacji przedmiotowego zadania jest likwidacja tzw. „wąskiego gardła”, jakie stanowi aktualnie odcinek przebiegu DK 74 w obrębie miasta Zamość. Bezpośrednie połączenie trasy obwodnicy ze znacznie oddaloną od węzła Zamość Sitaniec stacją LHS Bortatycze wymagałoby istotnych modyfikacji projektowanej trasy. Z kolei komunikowanie stacji za pomocą dodatkowych dróg prowadzących do projektowanej obwodnicy nie jest możliwe w ramach realizowanego zadania. Pragnę podkreślić, że budowa obwodnicy Zamościa, w każdym z obecnie analizowanych wariantów, nie wpływa na dotychczasowe połączenie stacji przeładunkowej LHS Bortatycze do sieci dróg publicznych i nie przerywa żadnych ciągów komunikacyjnych, w sposób mogący powodować szkodę dla PKP. Dojazd w każdym przypadku będzie mógł się odbywać na dotychczasowych zasadach, z uwzględnieniem możliwości wjazdu na obwodnicę Zamościa na rondzie projektowanym na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 837.

Jednocześnie należy zauważyć, że budowa drogi jest przedsięwzięciem bardzo złożonym, wymagającym odpowiedniego czasu do realizacji oraz obwarowanym wieloma rygorami prawnymi, proceduralnymi i standardami technologicznymi. Szczególną rolę w tym procesie zajmuje 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.

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.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:
Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Stanisław Bukowiec
Sekretarz Stanu