



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.118.2026

Warszawa, 17 września 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 19048 - Poseł na Sejm RP, Pani Kariny Bosak, przedstawiam poniżej odpowiedź w sprawie.

Należy zauważyć, że prezentowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) materiały graficzne ze względu na trwający proces przygotowawczy dla Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) mają wyłącznie poglądowy charakter i w żaden sposób nie determinują przebiegu przyszłej inwestycji. Właściwe plany orientacyjne oraz arkusze sytuacyjne dla opracowywanych dotychczas wariantów poszczególnych odcinków realizacyjnych Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej objętych opracowaniem dokumentacji Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STEŚ) są dostępne pod adresem dedykowanych stron internetowych: <https://www.trakt.eu/oaw-dk92-s7/akcja-informacyjna-nr-2/> oraz <https://oaw-s10-dk92.pl/spotkania-informacyjne/>. Co ważne, w ramach aktualnego etapu prac żaden z dotychczas przedstawionych wariantów przebiegu OAW na odcinku od drogi ekspresowej S10 (bez węzła) do drogi krajowej nr 92 (z węzłem), ani na odcinku od drogi krajowej nr 92 (bez węzła) do drogi ekspresowej S7 (z węzłem) nie jest preferowany ani rekomendowany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Trwający proces opracowania dokumentacji STEŚ obejmuje przeprowadzenie analizy wielokryterialnej. Celem przedmiotowej analizy jest porównanie wariantów według jednolitych zasad i wskazanie wariantu preferowanego do złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Realizacja każdej inwestycji drogowej w tym Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej to przedsięwzięcie skomplikowane i czasochłonne. W trakcie procesu inwestycyjnego wymagane jest uzyskanie niezbędnych decyzji administracyjnych, w tym właśnie DŚU, co poprzedzone jest analizami z uwzględnieniem szeregu czynników ekonomicznych, technicznych, środowiskowych czy społecznych.

W tym kontekście wybór metody analizy, kryteriów oceny wariantów i dobranie ich wag następuje w wyniku uzgodnień dokonanych przez zamawiającego (GDDKiA) oraz biura projektowe wykonujące odpowiednie dokumentacje STEŚ. Co do zasady ilość i katalog rodzaju kryteriów leży w gestii właściwego wykonawcy dokumentacji projektowej i wymaga indywidualnego podejścia ze względu na specyfikę projektu. Katalog ten powinien być dostosowany do rzeczywistych potrzeb danej inwestycji. Dobór kryteriów następuje w taki sposób, żeby były one policzalne, tak samo mierzalne i różnicujące wszystkie analizowane warianty inwestycji.

Warto wskazać, że elementem procesu przygotowawczego z powodzeniem funkcjonującym w ramach działania GDDKiA są posiedzenia Zespołów Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) oraz Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI). Posiedzenie ZOPI stanowi spotkanie w siedzibie zamawiającego, czyli właściwego Oddziału GDDKiA przy udziale wykonawcy stosownej dokumentacji, oraz innych zaproszonych stron. Głównym celem ZOPI jest ocena dokumentacji pod względem: rozwiązań technicznych, ochrony środowiska i dóbr kultury, zajętości terenu, określenia kosztów efektywności ekonomicznej inwestycji oraz realizacji polityki transportowej oraz wskazanie wariantu preferowanego na podstawie materiałów i rekomendacji przedstawionych przez wykonawcę dokumentacji projektowej. Co ważne, w posiedzeniach mogą brać też udział i zapoznać się z rozwiązaniami projektowymi zaproszeni przez przewodniczącego ZOPI przedstawiciele instytucji zewnętrznych tj. przedstawiciele organów administracji rządowej i samorządowej oraz instytucji zainteresowanych ocenianą inwestycją.

Kolejnym, finalnym krokiem oceny dokumentacji jest przeprowadzenie dla właściwej inwestycji posiedzenia KOPI, w którym udział biorą pracownicy centrali GDDKiA, pracownicy właściwego Oddziału GDDKiA, projektanci opracowujący dokumentację oraz przedstawiciele instytucji zewnętrznych zainteresowanych ocenianą inwestycją. Samo KOPI przeprowadzane jest w celu akceptacji powstałej dokumentacji np. etapu STEŚ. Protokół z posiedzenia KOPI stanowi podsumowanie części z udziałem interesariuszy zewnętrznych oraz części technicznej, na której zgłaszane są uwagi do rozwiązań projektowych. W protokole KOPI rekomendowany jest wariant przebiegu inwestycji do złożenia wniosku o DŚU. DŚU jest wydawana natomiast w postępowaniu

administracyjnym prowadzonym przez właściwego dla danej inwestycji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, podczas którego prowadzone są konsultacje społeczne.

Nieruchomości niezbędne dla realizacji w przyszłości Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej zostaną przejęte na rzecz Skarbu Państwa z mocy prawa, a podstawą przejęcia będzie decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Wspomnianą decyzję wyda właściwy miejscowo Wojewoda, tj. Wojewoda Mazowiecki. Sam etap przygotowania inwestycji związany z wydaniem decyzji ZRID zostanie poprzedzony uzyskaniem innych niezbędnych decyzji administracyjnych w tym decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Już na wcześniejszym etapie dot. opracowania dokumentacji Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego wykonawca dokumentacji projektowej jest zobowiązany do uwzględnienia w opisie projektowanych wariantów uwarunkowań realizacyjnych i konsekwencji prowadzenia drogi w danym miejscu, w tym wskazanie planowanych wyburzeń budynków. Informacja dot. liczby budynków do wyburzenia w podziale na budynki mieszkalne i gospodarcze to jedna z informacji, jaka ujmowana jest w zestawieniach tabelarycznych opracowanych dla poszczególnych wariantów.

W odniesieniu do zasad wyceny nieruchomości i ochrony interesów właścicieli wysokość odszkodowania za nieruchomości przejęte na rzecz Skarbu Państwa ustali Wojewoda Mazowiecki w postępowaniu administracyjnym, które zakończy się wydaniem decyzji o ustaleniu odszkodowania. Sprawa taka wszczynana jest z urzędu, co oznacza brak konieczności składania jakichkolwiek wniosków lub żądań ze strony dotychczasowych właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości.

Wysokość odszkodowania za nieruchomości wyłączone pod drogę Wojewoda ustali według stanu nieruchomości w dniu wydania przez siebie decyzji ZRID. Oznacza to, że wszelkie nakłady i koszty jakie zostaną dokonane na nieruchomości po wydaniu decyzji ZRID nie będą mogły być uwzględnione przy ustalaniu wysokości odszkodowania. Podstawą ustalenia wysokości odszkodowania będzie wartość nieruchomości określona przez powołanego biegłego – rzeczoznawcę majątkowego w formie operatu szacunkowego. Operat szacunkowy weryfikowany jest każdorazowo przez Wojewodę, a strony postępowania mają prawo do zapoznania się z jego treścią i wnoszenia uwag.

Jeżeli nieruchomość zostanie wydana GDDKiA w terminie 30 dni od dnia zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID, Wojewoda powiększy wysokość odszkodowania o 5% wartości nieruchomości. Natomiast, w przypadku, gdy decyzja ZRID dotyczy nieruchomości zabudowanej budynkiem mieszkalnym albo budynkiem, w którym został wyodrębniony lokal mieszkalny, Wojewoda powiększy wysokość odszkodowania o kwotę 10 000 zł w odniesieniu do nieruchomości. W ramach odszkodowania byłemu właścicielowi, za jego zgodą, może zostać przyznana także nieruchomość zamienna. Różnicę między wysokością odszkodowania ustalonego w decyzji, a wartością nieruchomości zamiennej wyrównuje się przez dopłatę pieniężną.

Jeśli strona postępowania będzie niezadowolona z wysokości odszkodowania ustalonego w decyzji Wojewody będzie mogła złożyć odwołanie do właściwego ministra (obecnie: Ministra Finansów i Gospodarki). Odwołanie należy przesłać wówczas na adres Wojewody, który przekaze je ministrowi.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu