



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.116.2026

Warszawa, 17 września 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 19079 - Posła na Sejm RP, Pana Bartłomieja Pejo, przedstawiam poniżej odpowiedź w sprawie.

Należy potwierdzić, że w ramach aktualnego etapu prac dot. Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) 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.

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 opracowanych dotychczas wariantów poszczególnych odcinków realizacyjnych Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej objętych opracowaniem dokumentacji Studium Techniczno-Ekoniczno-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/>.

Warto wskazać, że obecnie trwają prace przygotowawcze dla południowo-zachodniej części Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) polegające na wykonywaniu opracowania tzw. Studium Techniczno-Ekoniczno-Środowiskowego (STEŚ).

Natomiast, dla fragmentu części północno-wschodniej OAW – od drogi ekspresowej S7 (bez węzła) do drogi ekspresowej S8 (z węzłem) w grudniu 2025 r. ogłoszono postępowanie przetargowe dot. opracowania STEŚ wraz z materiałami do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU). Przedmiotowy fragment dot. odcinka od okolic w. Przyborowice (drogi ekspresowej S7) do drogi ekspresowej S8. 26 lutego br. nastąpiło otwarcie ofert w postępowaniu przetargowym.

Dla pozostałej części Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej dotychczasowy etap prac dotyczy opracowania Studium Korytarzowego, w którym określono możliwe warianty korytarzy. Dopiero na kolejnym etapie prac przygotowawczych w postaci STEŚ zostaną poddane analizie wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu.

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.

Na etapie opracowania STEŚ wykonawca dokumentacji projektowej jest zobowiązany do uwzględnienia w opisie projektowanych wariantów uwarunkowań realizacyjnych i konsekwencji prowadzenia drogi w danym miejscu, w tym wskazania 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.

Zakładany przez GDDKiA termin wyboru wariantu inwestorskiego dla dwóch fragmentów północno-zachodniej części Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej to przełom września i października br. Warto przy tym wskazać, że elementem procesu przygotowawczego z powodzeniem funkcjonującym w ramach działania GDDKiA i zatwierdzającym powstałą dokumentację etapu STEŚ 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. GDDKiA zakłada, że złożenie wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach ze wskazaniem wariantu preferowanego mogłoby nastąpić jeszcze pod koniec 2026 r.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie natomiast wydana w postępowaniu administracyjnym prowadzonym przez właściwego dla danej inwestycji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, podczas którego prowadzone będą także konsultacje społeczne.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu