



GENERALNY DYREKTOR DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Warszawa, 15.07.2015r.

O.WA.KP-3.WOW.4110.2015.89

Mieszkańcy Wesolej

W odpowiedzi na pismo, które wpłynęło do tutejszego Oddziału GDDKiA dnia 09.07.2015r., dotyczące sprzeciwu przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy w wariantcie 2, uprzejmie informujemy, że przy wyborze wariantu preferowanego przez Inwestora wszystkie niezbędne czynniki były szczegółowo rozpatrywane i analizowane. W celu *Określenia przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od węzła „Drewnica” (z węzłem) na drodze S8 do węzła „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2*, zlecono umową 44/2012 z 11.04.2012r. profesjonalnej, doświadczonej firmie wykonanie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego (STES), zawierającego m.in. Raport o Oddziaływaniu na Środowisko. Dokument ten stanowi dokładną i bardzo obszerną analizę wpływu inwestycji na środowisko – a w tym także – aspekty społeczne.

GDDKiA pragnie podkreślić, iż jej głównym celem statutowym jest budowa oraz utrzymanie dróg krajowych i autostrad. Jesteśmy także zobowiązani aby z należytą starannością, posiadaną wiedzą i doświadczeniem realizować powierzone nam zadania. W związku z tym przy wyborze wariantu preferowanego kierowaliśmy się czynnikami środowiskowymi (w tym społecznymi), techniczno – ruchowymi oraz ekonomicznymi. Powyższe czynniki wynikają z wieloletniego doświadczenia i wiedzy technicznej przy budowie dróg. Czynniki społeczne są bardzo ważne, dlatego też zostały włączone do Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowego. Nie są jednak jedynym kryterium, jakie należy uwzględnić w analizie.

W analizie wielokryterialnej będącej częścią STES czynnikom środowiskowym (społecznym) przypisano największy wpływ na wybór wariantu – 50%. Wpływ czynników ekonomicznych oraz techniczno-ruchowych w naszym opracowaniu ustalono w wysokości po 25%. Z powyższego wynika, że nie względy finansowe, techniczne ale właśnie środowiskowe zostały wyróżnione i wskazane jako najważniejsze i w takim zestawieniu analiza wskazała wariant 3 jako najkorzystniejszy.

Wskazujemy, że w trakcie procedowania DUS zgodnie z Ustawą z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organ prowadzący postępowanie – RDOŚ - jest zobowiązany umożliwić udział społeczeństwa wraz z rozprawą administracyjną. Wszystkie zainteresowane strony będą mogły zgłosić swoje wnioski. Zgodnie z art. 81. Ust 1 w/w Ustawy jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia.

GDDKiA informuje, że „kolejnym” wariantem wskazanym w naszej analizie, to tzw. wariant 2 (czerwony), w podwariacie „po terenie”.

Nadmienić należy, że przygotowania do budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy, trwają od wielu lat i na przestrzeni tego czasu zmieniały się czynniki zewnętrzne, które wpływały na wybór wariantu przez Inwestora, jak np. plany miejsc ujęcia wody, zlokalizowanie gatunków chronionych itp. Wykonano również analizę hydrologiczną, w której zawarto informacje dotyczące zależności budowy tunelu w Wesołej z warunkami gruntowo-wodnymi. Wynika z niej, że budowa tunelu mogłaby spowodować poważne zakłócenia warunków gruntowo-wodnych i w efekcie okresowe zalewania okolicznych posesji.

Przy wyborze przebiegu trasy, analizowane były również czynniki zniszczenia użytkowanego społecznie terenu leśnego, gdy trasa na znacznie dłuższym odcinku przebiegać będzie przez tereny zalesione, braku węzła drogowego w Wesołej, jak również lokalizacji nowej inwestycji w sąsiedztwie ujęcia wody w Sulejówku. Zgodnie z danymi zebranymi przez projektanta, wariant ten niesie ze sobą również mniejszą liczbę wyburzeń. Kolejnym argumentem potwierdzającym zasadność wyboru preferowanego wariantu jest też fakt, że w uchwalonym miejscowym planie zagospodarowania terenu wariant tzw. zielony (rekomendowany przez GDDKiA) omija tereny przeznaczone pod zabudowę, natomiast wariant czerwony przechodzi przez tereny zabudowy. Nie ma innej możliwości połączenia węzła „Zakręt” z węzłem „Drewnica” jak przez dzielnicę Wesołą. Pragniemy zwrócić uwagę, że część mieszkańców Dzielnicy Wesoła jest przeciwna wariantowi drugiemu, tzw. czerwonemu, co wynika z korespondencji kierowanej do GDDKiA.

W związku z powyższym, wyrażamy nadzieję, że przedstawiona argumentacja uzasadnia dokonany przez GDDKiA wybór.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
z upoważnienia

~~Tomasz Kwieciński~~
p.o. Dyrektora Oddziału