



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn.....25.08.09.....

nr.....4460.....podpis.....Borusewicz.....

Warszawa, 25 sierpnia 2009 r.

GDDKIA-BGD-WP-mh-070-135-1/09

4 Mironiak W. Poler
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn.....28.08.09.....
nr.....5832.....podpis.....M.....

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

W odpowiedzi na pismo z dnia 24 lipca 2009 r., znak: BPS/DSK-043-1868/09, przy którym przekazano oświadczenie złożone przez Pana Senatora Norberta Krajczego podczas 38 posiedzenia Senatu RP w dniu 16 lipca 2009 r., dotyczące stanu prac związanych z budową obwodnicy miasta Praszka w ciągu dróg krajowych nr 42 i 45, uprzejmie przedstawiam stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Realizacja kolejnych zadań budowy lub przebudowy sieci dróg krajowych dotyczy w perspektywie 2008 - 2012 r. wyłącznie zadań określonych w uchwale nr 163/2007 Rady Ministrów z dnia 25 września 2007 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą "Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012". W chwili obecnej w związku z faktem, iż potrzeby w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury transportowej wielokrotnie przewyższają wielkość dostępnych środków, nie wszystkie inwestycje drogowe mogły zostać określone jako zadania podstawowe „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012”. Budowa obwodnicy miasta Praszka nie została ujęta w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012. Inwestycja nie posiada zatwierdzonego źródła finansowania ani też ustalonego horyzontu czasowego jej realizacji.

Należy jednak podkreślić, iż Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKIA) jest świadoma konieczności budowy obwodnicy miasta Praszka. Mając na uwadze konieczność poprawy warunków życia mieszkańców Praszki i regionu, GDDKIA podejmuje działania zmierzające do przygotowania realizacji przedmiotowej inwestycji, tak aby możliwym było rozpoczęcie jej realizacji po uzyskaniu źródeł jej finansowania.

Oddział GDDKIA w Opolu prowadzi obecnie prace przygotowawcze, opracowując dokumentację niezbędną do wstąpienia z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Praszka w ciągu dróg krajowych nr 42 i 45 (studium techniczno - ekonomiczno-środowiskowe i raport o oddziaływaniu na środowisko). Decyzja środowiskowa ustala *de facto* korytarz środowiskowy, w którym nowy przebieg drogi zostanie zlokalizowany.

W trakcie przedmiotowych przygotowań analizowane są wszelkie dostępne rozwiązania dotyczące przebiegu, jak i zagospodarowania terenu wzdłuż planowanej inwestycji. Prowadzone są analizy techniczne dotyczące możliwych do zastosowania rozwiązań oraz nieformalne konsultacje społeczne, których celem jest zbadanie potrzeb oraz oczekiwań mieszkańców regionów, przez które przebiegać ma planowana inwestycja. Analizie poddawane są wszelkie przesłanki, które umożliwiają realizację w danym wariantcie, jak i te które utrudniają jej wykonanie. Opracowywana dokumentacja do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawiera kilka możliwych rozwiązań, które stanowią kompromis pomiędzy oczekiwaniami społecznymi a obiektywnymi ograniczeniami uniemożliwiającymi realizację, takimi jak wymogi techniczne, prawne, ekonomiczne itd.

Na posiedzeniu Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) dla opracowywanego STEŚ, które odbyło się 11 grudnia 2008 r., Oddział GDDKIA w Opolu podjął decyzję o rekomendacji do dalszych prac projektowych wariantu nr IV proponowanych przebiegów obwodnicy miasta Praszka w ciągu drogi krajowej nr 42 i 45 z uwagi na łączne najkorzystniejsze w stosunku do innych wariantów rozwiązania pod względem środowiska, użytkowych parametrów technicznych, odciążenia istniejącego układu komunikacyjnego dróg krajowych od ruchu tranzytowego oraz warunków ekonomicznych inwestycji. Jednak w stosunku do fragmentu wariantu nr IV przebiegającego przez miejscowości Skotnica i Rozterk lub w ich pobliżu nie podjęto ostatecznej decyzji o rekomendowanej lokalizacji drogi w tym obszarze, z uwagi na liczne protesty mieszkańców tych miejscowości. Oddział GDDKIA w Opolu przygotował kilka podwariantów wariantu nr IV, przedstawił i omówił je na spotkaniach z lokalną społecznością 10 marca 2009 r., 29 kwietnia 2009 r. oraz na sesji Rady Miejskiej w Praszce 26 marca 2009 r.

W chwili obecnej trwa uzupełnianie poszerzonych analiz środowiskowych (w tym społecznych) i ekonomicznych, aby móc podjąć ostateczną decyzję o rekomendacji przebiegu drogi w tym obszarze. Równolegle przygotowany jest raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko przed przekazaniem kompletu dokumentacji STEŚ na posiedzenie Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) działającej przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad.

Po zakończeniu ww. prac i podjęciu decyzji przez KOPI, GDDKIA wystąpi do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Ostateczna decyzja w przedmiocie przebiegu ww. Inwestycji nastąpi w chwili wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska prowadzić będzie w przedmiotowej sprawie postępowanie z udziałem społeczeństwa. W ramach tego postępowania przeprowadzone zostaną konsultacje społeczne, w trakcie których wszystkie zainteresowane strony będą mogły zgłaszać wnioski dotyczące realizacji inwestycji. Wszystkie z nich zostaną rozpatrzone, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia będzie uwzględniała zarówno interesy lokalnych mieszkańców, jak i techniczne uwarunkowania i możliwości, jakie należy zastosować przy realizacji inwestycji tego rodzaju.

Odnosząc się do zapewnienia możliwości dojazdu do zakładów TeDrive Poland Sp. z o.o. oraz Marcegaglia Poland po wybudowaniu obwodnicy miasta Praszka Oddział GDDKIA w Opolu udzielił zainteresowanym odpowiedzi pismem znak: GDDKIA-O-OP-P-2mt-411/4113/45/P/10/2009 z dnia 17 kwietnia 2009 r., w którym poinformował stronę o braku możliwości zapewnienia skrzyżowania bądź bezpośredniego zjazdu z obwodnicy do ww. zakładów, niezależnie od realizowanego wariantu.

Stanowisko takie GDDKIA przedstawiła po przeprowadzeniu szerokiej i wielokryterialnej analizy korytarzy terenowych, wzdłuż których rozpatruje się możliwe lokalizacje nowego odcinka drogi oraz po dokonaniu oceny proponowanych wariantów przebiegu obwodnicy pod kątem środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji, technicznych aspektów budowy i eksploatacji drogi oraz efektywności ekonomicznej przedsięwzięcia. Ponadto przeprowadzono analizę połączenia dróg innych kategorii i ich dostępność do nowego odcinka drogi krajowej oraz lokalizację i typ skrzyżowań w ciągu obwodnicy.

Na podstawie ww. analiz określono, iż nie istnieje możliwość lokalizacji skrzyżowania projektowanej obwodnicy wzdłuż drogi krajowej nr 45 z drogą powiatową nr 1911 O Praszka – Dalachów. Wynika to z następujących uwarunkowań:

- 1) lokalizacja przedmiotowego skrzyżowania obwodnicy z drogą powiatową nr 1911 O byłaby niezgodna z § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430), który określa, iż droga klasy GP (klasa projektowanej obwodnicy) powinna mieć powiązania z drogami klasy Z (wyjątkowo klasy L) i drogami wyższych klas, a odstęp między skrzyżowaniami poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 2000 m. Przedmiotowe skrzyżowanie znajdowałoby się w odległości ok. 1300 m od projektowanego węzła obwodnicy wzdłuż drogi krajowej nr 45 z drogą krajową nr 42 Namysłów – Kluczbork – Praszka – Rudniki – Działoszyn – Rudnik, stąd nie zostałyby zachowane normatywne odległości pomiędzy skrzyżowaniami;
- 2) z uwagi na zwartą zabudowę miejscowości Rozterk oraz konieczny teren pod budowę skrzyżowania ocenia się, iż realizacja połączenia drogi krajowej nr 45 z drogą powiatową nr 1911 O wymagałaby wyburzenia kolejnych 4÷6 budynków mieszkalnych bądź innych zabudowań – niezależnie od lokalizacji drogi;
- 3) realizacja przedmiotowego skrzyżowania oznacza skierowanie ruchu ciężkiego na drogę powiatową nr 1911 O po wcześniejszym uzyskaniu zgody administratora tej drogi. Mieszkańcy mieszkający wzdłuż DP 1911 O byłby zatem narażeni na uciążliwości związane z transportem odbywającym się do przedmiotowych zakładów, co w efekcie mogłoby skutkować pogorszeniem ich bytu i wnioskami o odszkodowania.

W przywołanym wyżej piśmie wyjaśniono również, że głównym celem budowy obwodnicy jest wyprowadzenie z miasta ruchu tranzytowego. Mając powyższe na uwadze w przypadku realizacji obwodnicy miasta Praszka wg wariantu nr IV nie będzie realizowane połączenie nowego układu komunikacyjnego z drogą powiatową nr 1911 O, lecz przejazd drogowy górą (wiadukt) bez możliwości wyboru kierunku jazdy. W związku z tym obsługa komunikacyjna ww. firm będzie realizowana poprzez 2 planowane węzły na obwodnicy i istniejącą sieć dróg niższych kategorii.

W sprawie kierowanych do Pana Senatora pytań o „sposób wykonania zabezpieczeń posesji, obok których będzie przebiegała obwodnica” uprzejmie informuję, iż przy realizacji przedmiotowej inwestycji zachowane zostaną dopuszczalne normy związane z hałasem komunikacyjnym. Normy te zostaną spełnione poprzez realizację rozwiązań projektowych, urządzeń i wyposażenia drogi nastawionych na ochronę akustyczną terenów prawnie podlegających takiej ochronie. Rozwiązaniem takim jest m.in. budowa ekranów akustycznych w miejscach, gdzie zawarte w raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko analizy i porealizacyjne pomiary hałasu wykażą przekroczenia dopuszczalnych w tym zakresie norm.

2

1

GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
z w.p.
Magdalena Jaworska
Z-ca Generalnego Dyrektora