



Warszawa, dnia 21 marca 2008 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

TA1-AK-0701- 1109 /08

Pani
Krystyna Bochenek
Wicemarszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

W nawiązaniu do oświadczenia złożonego przez Pana Senatora Macieja Grubskiego podczas 5 posiedzenia Senatu RP w dniu 7 lutego 2008 r., przekazanego przy piśmie z dnia 20 lutego 2008 r., znak: BPS/DSK-043-156/08, w sprawie przebiegu autostrady A-1 na odcinku Brzeziny - Romanów, uprzejmie przekazuję następujące informacje.

Ogólny przebieg autostrady A-1 na terytorium Polski ustaliła wydana przez Komisję Planowania działającą przy Radzie Ministrów decyzja nr 25/87 z dnia 20.XI.1987 r. Zgodnie z tą decyzją przewidywano przebieg autostrady A-1 po wschodniej stronie miasta Łodzi (zwany później wariantem wschodnim). Narzucona lokalizacja autostrady A-1 według przebiegu w wariantcie wschodnim nie była jednakże konsultowana ze społecznością lokalną. Z tego też powodu w latach 90-tych wystąpiły protesty wobec lokalizacji tej autostrady. W szczególności Zarząd Gminy Andrespol w lipcu 1993 r. wystąpił do Urzędu Wojewódzkiego w Łodzi z wnioskiem o przesunięcie autostrady A-1 (przebieg wschodni) w kierunku miasta Łodzi między Andrzejowem a Janowem.

W dniu 17 listopada 1994 r. Minister Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa w piśmie nr UM5-EM-60-160/94 do Centralnego Urzędu Planowania (CUP) wskazał, że decyzja nr 25/87 wydana na podstawie ustawy z dnia 12 lipca 1984 o planowaniu przestrzennym, wymaga zgodnie z tą ustawą określenia również innych warunków m.in. linii rozgraniczających teren inwestycji, warunków urbanistyczno-architektonicznych kształtowania zabudowy, warunków technicznych realizacji, warunków wynikających z potrzeb ochrony dóbr kultury i ochrony środowiska oraz wymagań dotyczących ochrony interesów osób trzecich. Z kolei CUP w piśmie nr PR/V/Wg/622/94 z dnia 21.12.1994 r.

wystąpił do Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad o przeprowadzenie postępowania lokalizacyjnego dla autostrady A-1 według nowego stanu prawnego zawartego w ustawie z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych która w sposób kompleksowy regulowała procedurę budowy i eksploatacji autostrad oraz organy właściwe w sprawie lokalizacji autostrad. W związku z tym rozpoczęto postępowanie lokalizacyjne dla przebiegu autostrady A-1 w województwie łódzkim zgodnie z obowiązującym stanem prawnym, konsekwencją czego było udzielenie w sierpniu 1995 r. przez Kierownika CUP wskazań lokalizacyjnych Nr 1/95 dla autostrady płatnej A-1 na odcinku od Gdańska do Tuszyna dla dwóch wariantów wschodniego i zachodniego.

Kontrowersje wokół wytyczonych na etapie wskazań lokalizacyjnych przebiegów: zachodniego i wschodniego doprowadziły do wytyczenia na etapie decyzji lokalizacyjnej alternatywnej trasy o najmniejszym stopniu kolizyjności z istniejącym zagospodarowaniem i środowiskiem społecznym. Wojewoda Łódzki po wielu analizach porównawczych wariantów wschodniego i zachodniego w grudniu 1996 r. wystąpił do Prezesa ABiEA o włączenie do projektowanej dokumentacji do decyzji nowego zmodyfikowanego wariantu zachodniego (przebiegającego w rejonie stacji Olechów i osiedla Andrzejów) zaproponowanego przez miejscowe władze samorządowe jako najkorzystniejszego. W związku z tym ABiEA podjęła działania polegające na uzupełnieniu dokumentacji i uzyskaniu rozszerzenia wydanych 25 sierpnia 1995 r. wskazań lokalizacyjnych Nr 1/95, według zmodyfikowanego wariantu zachodniego, tj. dla odcinka od węzła „Brzeziny” do węzła „Romanów”. W celu określenia najkorzystniejszego wariantu przebiegu autostrady A-1 na odcinku węzeł „Brzeziny” – węzeł „Romanów” została wykonana analiza wielokryterialna. Przeprowadzona analiza pozwoliła na rozpoznanie najkorzystniejszego wariantu, wybranego według wielu kryteriów: transportowego, technicznego, ekonomicznego, środowiska przyrodniczego i środowiska społecznego, a następnie przez kolejne kryteria, wchodzące w zakres danej grupy. Zespół ekspertów wykonujących analizę uznał za najkorzystniejszy dla realizacji inwestycji zmodyfikowany wariant zachodni. Wariant ten charakteryzuje się:

- najmniejszym negatywnym oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze (w wariantcie wschodnim - kolizja z Lasem Wiączyńskim, obszarem źródłiskowym rzeki Miazgi),
- najmniejszym stopniem konfliktowości dla mieszkańców omawianych terenów oraz najmniejszą liczbą konfliktów z obecnym zagospodarowaniem obszaru (w wariantcie wschodnim - kolizja z gęstą zabudową Andrzejowa oraz Andrespola, w wariantcie

zachodnim większa kolizja w rejonie stacji rozrządowej i kontenerowej Łódź – Olechów).

Trzy analizowane warianty w jednakowym stopniu spełniają funkcje transportowe. Natomiast pod względem technicznych możliwości budowy najkorzystniejszy jest wariant zachodni. Z przyjętych założeń wynika, że realizacja wariantu zachodniego wiąże się z zainwestowaniem najmniejszych kosztów. Po wykonaniu oceny dwóch wariantów przebiegu zachodniego i zmodyfikowanego zachodniego przez rejon stacji Łódź Olechów w zakresie oddziaływania projektowanej autostrady A-1 na funkcjonowanie stacji i po przeanalizowaniu zalet i wad obu rozwiązań przyjęto do dalszych opracowań i uściślenia wariant zmodyfikowany zachodni. Dlatego też na etapie wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji przedmiotem dalszych analiz był już jeden – wybrany wariant, dla którego wykonano inwentaryzację przyrodniczą, aneks do oceny oddziaływania na środowisko, dokumentację hydrogeologiczną w celu uwzględnienia uwag zgłoszonych przez Głównego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra Środowiska zawartych we Wskazaniach Lokalizacyjnych Nr 12/03 z dnia 28.02.2003 r.

W trakcie postępowania związanego z wydaniem decyzji o ustaleniu lokalizacji Urząd Wojewódzki w dniu 3 sierpnia 2004 r. spotkanie w celu omówienia uwag i wniosków złożonych przez strony postępowania. Pomimo konsultacji nie znaleziono alternatywnego rozwiązania przebiegu autostrady. Natomiast ewentualny powrót do wariantu wschodniego z lat osiemdziesiątych nie wykluczyłby konfliktu w związku z istniejącymi zabudowaniami, które powstały po 1998 roku. Ponadto Rada Gminy Andrespol w kolejnych latach wnioskowała o odsunięciu autostrady od granic gminy.

Odnosząc się do zarzutu, że realizacja autostrady według wariantu zmodyfikowanego będzie najdroższa należy zauważyć, iż w okresie od grudnia 1996 r. do maja 2001 r. powstały następujące opracowania dotyczące autostrady A-1:

- „Ocena oddziaływania zmodyfikowanego zachodniego wariantu autostrady A-1 w Łodzi na grunty rolne i leśne oraz analiza porównawcza z dotychczasowymi propozycjami wraz z aktualizacją”,
- „Ocena dwóch wariantów trasowania autostrady A-1 przez rejon stacji Łódź-Olechów w zakresie oddziaływania projektowanej autostrady A-1 na funkcjonowanie stacji i uwarunkowań dla procesu realizacji A-1, wynikających z wymogu funkcjonowania stacji”,
- „Szacunkowa ocena kosztów nabycia gruntów pod wariantowy przebieg odcinków

autostrady A-1 w woj. Łódzkim”.

We wnioskach wszystkich w/w opracowań wskazano do realizacji wariant będący przedmiotem obecnie prowadzonego postępowania jako najkorzystniejszy.

Odnosząc się do podniesionej przez Pana Senatora kwestii zgodności wariantu wschodniego z planami zagospodarowania przestrzennego, należy stwierdzić, iż zgodnie z art. 25 ustawy o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym, przepisy o zagospodarowaniu przestrzennym nie mają zastosowania w sprawach dotyczących lokalizacji autostrad. Natomiast za odrzuceniem wariantu wschodniego przemawiają względy zarówno środowiskowe, jak i ekonomiczne. Wariant wschodni, po przejściu drogi krajowej nr 72 kierował się na południowy-wschód. Na odcinku od km 306 + 600 do km 307 + 000 przechodził po najbardziej wysuniętym fragmencie kompleksu „Las Wiączyński” – na terenie objętym ochroną w formie obszaru chronionego krajobrazu. Następnie na odcinku od km 308 + 800 do km 310 + 000 przecinał gęstą zabudowę miejscowości Wiączyn oraz wsi Bedoń Przykościelny. W rejonie km 311+200 wariant ten miał przecinać rzekę Miazgę. Na odcinku od km 311+500 do 313 + 000 trasa przechodzić miała przez tereny zwartej zabudowy Andrespola oraz Andrzejowa, a na odcinku km 314 + 400 przez ul. Feliksiańską. Z kolei poprowadzenie autostrady w nasypie, czy wykopie jest możliwe w każdym z wariantów - różne są jedynie uwarunkowania oraz koszty. Należy jednak zauważyć, że kwestia rozwiązań technicznych rozstrzygana jest dopiero w postępowaniu mającym na celu wydanie pozwolenia na budowę.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że kwestie kolizji z doliną rzeki Ner oraz ze stacją rozrządową Łódź-Olechów były m.in. przedmiotem dyskusji na spotkaniu, które miało miejsce 3 sierpnia 2004 r. i zostały szeroko omówione w uzasadnieniu decyzji organu I instancji. W uzupełnieniu dotychczas zebranego materiału dowodowego w zakresie uwarunkowań związanych z przejściem trasy autostrady przez dolinę rzeki Ner można jedynie podnieść, że pojawiający się w wielu odwołaniach temat kolizji, bez wskazania konkretnych dowodów na poparcie podnoszonych tez, nie może zostać uznany za zasadny.

Nawiązując do studium wykonalności i raportu oddziaływania na środowisko wykonywanego dla autostrady A-1 na odcinku Stryków- Pyrzowice, należy wskazać, że przepisy ustawy o autostradach płatnych i Krajowym Funduszu Drogowym nie wymagały dołączenia do wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji studium wykonalności oraz aktualizacji opracowań na etapie postępowania odwoławczego. Zlecone przez GDDKiA opracowania: studium wykonalności i raportu oddziaływania na środowisko, dla autostrady A-

1 Stryków- Pyrzowice, mają być pomocne GDDKiA do wyceny przedmiotowej inwestycji i przyszłemu Wykonawcy (koncesjonariuszowi) przy wykonywaniu projektu budowlanego.

Odnosząc się do zarzutu związanego z brakiem dbałości o dziedzictwo kulturowe (obóz pracy przymusowej, miejsce pochówku jeńców wojennych), należy podnieść, iż zagadnienie to zostało wnikliwie przeanalizowane przez organ I instancji, co znalazło odzwierciedlenie w uzasadnieniu decyzji Wojewody Łódzkiego. W aktach sprawy znajduje się korespondencja z Instytutem Pamięci Narodowej oraz opracowanie prof. Poklewskiego poświęcone temu zagadnieniu, w którym stwierdzono, że po naniesieniu trasy autostrady A-1 na mapy topograficzne z oznaczonym cmentarzem wojskowym w Olechowie stwierdzono brak kolizji z cmentarzem oraz obozami jenieckimi z czasów wojny.

Odpowiadając na ostatnią wątpliwość Pana Senatora w sprawie strefy oddziaływania autostrady, należy stwierdzić, że przy realizacji inwestycji drogowych w zasadzie nieuniknione jest objęcie zasięgiem oddziaływania terenów przyległych, przy czym ustalenia dotyczące tego zasięgu na obecnym etapie postępowania oparte są w głównej mierze o prognozowane obciążenie ruchowe. Uszczegółowienie zasięgu winno być dokonane w oparciu o rozwiązania projektowe uwzględniające zastosowanie zarówno sztucznych jak i naturalnych barier eliminujących lub ograniczających propagację zanieczyszczeń. Należy także podkreślić, że na etapie postępowania w sprawie wydawania pozwolenia na budowę ustalone zostaną szczegółowe rozwiązania techniczne w zakresie ochrony środowiska i ludzi.

Jednocześnie pragnę poinformować Pana Senatora, że budowa autostrady A-1 jest jednym z priorytetów inwestycyjnych, który ma zostać zrealizowany przed 2012 rokiem, czyli przed EURO 2012. W związku z tym na obecnym etapie postulat dokonywania jakichkolwiek zmian nie znajduje uzasadnienia.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Zbigniew Rapciak
Zbigniew Rapciak
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów,
2. Biuro Ministra.