



Załącznik do uchwały nr 9/2021 Zarządu Stowarzyszenia  
Metropolia Warszawa z dnia 15.04.2021.

**Stanowisko**  
**Zarządu Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa”**  
**w sprawie planowanej budowy „Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej”**

Zarząd Stowarzyszenia „Metropolia Warszawa” przedstawia poniżej swoje stanowisko w sprawie planów realizacji Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW), zaprezentowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA).

Z uwagi na przyjęte cele statutowe Stowarzyszenia, obejmujące m.in. ochronę wspólnych interesów członków, w tym w zakresie harmonijnego, społeczno-gospodarczego rozwoju gmin Obszaru Metropolitalnego Warszawy, czujemy się szczególnie upoważnieni do zabrania głosu w powyższej kwestii.

Pomysł budowy tzw. tranzytowej obwodnicy Warszawy był poruszany w środowisku ekspertów od wielu lat. Sformułowania dotyczące planów budowy były do tej pory na tyle ogólne, że nie dawały jednoznacznych podstaw do podejmowania decyzji strategicznych czy planistycznych. Zaprezentowane na początku roku 2021 r. przez GDDKiA wyniki Studium Korytarzowego, wskazały preferowany przez tę instytucję wariant przebiegu drogi, który budzi jednak określone wątpliwości szeregu samorządów i mieszkańców metropolii warszawskiej. Mamy świadomość, że stały rozwój sieci infrastrukturalnej, w tym systemu połączeń drogowych, jest niezbędny do prawidłowego funkcjonowania poszczególnych jst, jak i całej aglomeracji warszawskiej. Rozumiemy jak istotna z punktu widzenia polityki transportowej jest budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej.

Jednocześnie każda duża inwestycja niesie za sobą poważne koszty: ekonomiczne, społeczne i środowiskowe, których nie sposób ignorować. Przy planowaniu i realizacji tego typu inwestycji należy dążyć do minimalizacji tych negatywnych skutków. Jest to możliwe dzięki rzetelnej i wnikliwej analizie wszystkich uwarunkowań.



Poniżej przedstawiamy przykłady naszych wątpliwości, które powinny zostać przeanalizowane w toku dalszych prac nad OAW:

- określenie w jaki sposób lokalizacja drogi tranzytowej wpłynie na problem rozrastającej się aglomeracji i zwiększające się potrzeby mieszkaniowe miasta stołecznego Warszawy oraz sąsiednich gmin,
- opisanie wpływu jaki na społeczność i rozwój poszczególnych jst będzie miała kumulacja ewentualnych oddziaływań,
- wyjaśnienie dlaczego, w porównaniu do pozostałych odcinków, południowo-wschodnia część korytarza drogowego jest zlokalizowana tak blisko Warszawy.

Analizując zaprezentowane streszczenie „Studium Korytarzowego”, na podstawie którego podejmowane mają być dalsze decyzje strategiczne, nie znajdujemy odpowiedzi na powyższe - kluczowe zagadnienia. Chcemy zwrócić uwagę, że proponowany przebieg oddziałuje na tereny planowanej lub istniejącej zabudowy mieszkaniowej oraz obszarów cennych przyrodniczo. Zaprezentowane przez GDDKiA wyniki analiz nie tłumaczą w sposób jednoznaczny i definitywny wyższości poszczególnych wariantów korytarzy drogowych nad innymi, a metodyka zastosowana przy wyborze optymalnego wariantu może budzić wątpliwości.

W sytuacji, gdy w konsekwencji budowy OAW, znaczącym przemianom ulegnie układ przestrzenny warszawskiego obszaru metropolitalnego, zakres analiz przedinwestycyjnych wydaje się zbyt mały. Wnosimy zatem o zaprezentowanie pełnej metodyki, przyjętych kryteriów oraz ich wag, w celu umożliwienia oceny wyników analiz.

Lokalizacja OAW zdeterminuje rozwój obszarów podwarszawskich, często nadając im zupełnie nowe funkcje, inne niż te dotychczas ustalone w wieloletnich programach rozwoju czy polityce przestrzennej poszczególnych jednostek samorządowych. Realizacja OAW może również w sposób znaczący wpłynąć na gminne projekty przewidziane do realizacji, ale i więzi społeczne, które pozwalały nam do tej pory wspólnie rozwiązywać wiele problemów.



Biorąc pod uwagę powyższe uważamy, że mieszkańcy Obszaru Metropolitalnego Warszawy zasługują na zwiększenie transparentności działań oraz szczególną dbałość o merytoryczne planowanie inwestycji o tak znaczącej randze. Wnioskujemy o prowadzenie przejrzystego i aktywnego procesu konsultacji z mieszkańcami terenów planowanego przebiegu obwodnicy. Jednocześnie uważamy, że w trakcie przygotowania inwestycji niezbędny jest szeroki dialog z jst oraz z organizacjami społecznymi terenów, na których miałyby przebiegać Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej, co pozwoli na uwzględnienie w pracach nad jej ostatecznym przebiegiem wszystkich lokalnych uwarunkowań, w tym dotychczasowych ustaleń planistycznych poszczególnych gmin.

Sposób przedstawienia wyników analiz i brak konsultacji społecznych z interesariuszami przyszłej inwestycji może budzić sprzeciw u wielu z nich i obawy, że ich ewentualne wątpliwości nie zostaną wzięte pod uwagę. Jesteśmy przekonani jako Stowarzyszenie zrzeszające ponad 30 miast i gmin, zamieszkałych przez 2 mln mieszkańców, że prowadzenie autentycznego i transparentnego dialogu z wszystkimi zainteresowanymi podmiotami w kwestii wyboru preferowanego korytarza drogowego przyszłej obwodnicy przy uwzględnianiu uwarunkowań środowiskowych oraz dotychczasowych planów zagospodarowania przestrzennego umożliwi przyjęcie rozwiązań możliwie najpełniej odpowiadających na potrzeby zarówno mieszkańców stolicy oraz pozostałych gmin metropolii warszawskiej.

Wiceprezes Zarządu

Stowarzyszenia „METROPOLIA WARSZAWA”

Daniel Putkiewicz