

**UCHWAŁA NR/2021
RADY MIEJSKIEJ W RADZYMINIE
z dnia 29 marca 2021 r.**

Stanowisko Rady Miejskiej w sprawie przebiegu Autostradowej Obwodnicy Warszawy

Na podstawie §18 ust.2 Statutu Gminy Radzymin stanowiącego załącznik do Uchwały Nr 8/III/2011 Rady Miejskiej w Radzyminie z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie uchwalenia Statutu Gminy Radzymin, Rada Miejska w Radzyminie uchwala, co następuje:

§ 1.

Rada Miejska w Radzyminie przyjmuje Stanowisko w sprawie przebiegu Autostradowej Obwodnicy Warszawy, stanowiące załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2.

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Rady Miejskiej w Radzyminie, zobowiązując do przesłania stanowiska, o którym mowa w § 1 do:

- 1) Prezesa Rady Ministrów;
- 2) Marszałka Sejmu RP;
- 3) Marszałka Senatu RP;
- 4) Ministra właściwego do spraw infrastruktury;
- 5) Wojewody Mazowieckiego;
- 6) Marszałka Województwa Mazowieckiego;
- 7) parlamentarzystów;
- 8) Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad;
- 9) Prezesa Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o.;
- 10) mediów;
- 11) stowarzyszeń i organizacji pozarządowych.

§ 3.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Załącznik do Uchwały Nr/2021
Rady Miejskiej w Radzyminie
z dnia 29 marca 2021 r.**

Stanowisko

My, samorządowcy północnej i wschodniej części aglomeracji warszawskiej wspólnie apelujemy o wstrzymanie decyzji co do wyboru preferowanego korytarza Autostradowej Obwodnicy Warszawy i ponowną analizę sprawy z uwzględnieniem głosu społeczności lokalnych.

Wszyscy zdajemy sobie sprawę, że duży ring wokół stolicy jest potrzebny już dziś, a do 2040 roku, na kiedy planowane jest zakończenie jego budowy, będzie po prostu koniecznością.

Jesteśmy świadomi jak trudnym procesem jest szukanie przebiegu drogi, mierzymy się bowiem z podobnymi wyzwaniem każdego dnia w naszej samorządowej służbie lokalnym społecznościom.

Nie chcemy krytykować i punktować złych rozwiązań, chcemy wesprzeć proces poszukiwania najlepszego śladu dla AOW. Najlepszego pod względem społecznym, środowiskowym i funkcjonalnym.

Żaden z zaprezentowanych wariantów korytarzowych nie jest idealny. Każdy z nich niesie ze sobą mniejsze lub większe uciążliwości. Kluczowym jest jednak aby uciążliwości te były co najmniej rekompensowane przez korzyści dla lokalnych społeczności jakie niesie obecność tak ważnej infrastruktury.

Lokalne społeczności odniosą korzyści z trasy tylko wówczas gdy ominie ona zwarte skupiska domów, powstaną odpowiednie rozwiązania węzłowe i dróg dojazdowych, które będą stymulować gospodarczo poszczególne obszary, a odpowiednie rozwiązania techniczne zapewnią niezakłócone funkcjonowanie ludzi i przyrody.

Z dużym niepokojem przyjmujemy stanowisko GDDKiA, które pomimo 4 wariantów korytarzowych jednoznacznie już na tak wczesnym etapie wskazuje jako najkorzystniejszy przebieg AOW w śladzie czerwono-zielonym.

Stoimy na stanowisku, że wariant niebiesko-granatowy daje dużo większe możliwości znalezienia najlepszego śladu AOW pod względem społecznym, środowiskowym i funkcjonalnym, otwierając na potencjalne korzyści z obecności nowej infrastruktury transportowej ośrodki dotychczas wykluczone komunikacyjnie.

Wariant niebiesko-granatowy jest również najbliższy obowiązującym dokumentom strategicznym, zbliżony przebieg trasy wskazano w planie zagospodarowania przestrzennego Województwa Mazowieckiego dla tzw. ringu aglomeracyjnego przebiegającego śladem dróg krajowych nr 50 i 62.

Wariant ten jest też nieco bardziej oddalony od stolicy, a tym samym dotyczy terenów mniej zurbanizowanych, dając szansę na ich stymulację gospodarczą, dając wymierne korzyści mieszkańcom i gminom.

Celowo używamy sformułowania, że wariant ten jedynie „daje możliwości”, ponieważ proces wytyczenia jego docelowego przebiegu wymaga dużego nakładu pracy, w celu poszukiwania jak najlepszych rozwiązań, przy szerokim udziale władz samorządowych i lokalnych społeczności w procesie konsultacyjnym.