

**UCHWAŁA NR .../.../2026
RADY MIEJSKIEJ W RADZYMINIE
z dnia ... stycznia 2026 r.**

w sprawie przyjęcia apelu do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącego opracowania Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STeŚ) dla odcinka drogi ekspresowej S50 pomiędzy drogą ekspresową S7 i drogą ekspresową S8

Na podstawie art. 18 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. 2025 poz. 1153 z późn. zm.), Rada Miejska w Radzyminie uchwala, co następuje:

§ 1.

Rada Miejska w Radzyminie przyjmuje apel do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie opracowania Studium Techniczno Środowiskowego dla odcinka S50 (S7–S8) o treści wskazanej w załączniku do uchwały.

§ 2.

Uchwała podlega publikacji w Biuletynie Informacji Publicznej.

§ 3.

Uchwałę przekazuję się do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

§ 4.

Wykonanie uchwały powierza się Burmistrzowi Radzymina.

§ 5.

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Załącznik do Uchwały Nr
Rady Miejskiej w Radzyminie
z dnia**

**APEŁ RADY MIEJSKIEJ W RADZYMINIE
DO GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
W SPRAWIE OPRACOWANIA STUDIUM TECHNICZNO ŚRODOWISKOWEGO
DLA ODCINKA S50 (S7-S8)**

Rada Miejska w Radzyminie wnosi o:

1. Włączenie przedstawiciela Gminy Radzymin do udziału w cyklicznych Radach Projektu dla odcinka S50 (S7–S8), zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia przewidującym odbywanie spotkań nie rzadziej niż raz w miesiącu.
2. Zapewnienie jednakowej metodyki analiz w trakcie prowadzonych prac projektowych dla wszystkich korytarzy i podwariantów: te same założenia wejściowe, źródła danych, horyzonty prognozy, zestaw wskaźników oceny oraz metody modelowania (hałas, emisje, fragmentacja siedlisk); wyniki w porównywalnym układzie tabelarycznym i kartograficznym.
3. Przygotowanie i opublikowanie tabeli metodycznej oraz udostępnienie publicznie warstw danych przestrzennych obejmujących przebiegi korytarzy i podwariantów, lokalizacje węzłów, zasięgi oddziaływań, mapy hałasu i emisji przed podjęciem decyzji o wyborze wariantu.
4. Traktowanie rozwiązania opartego na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury drogowej na północy (m.in. DK62) jako wariantu referencyjnego do porównań społecznych i środowiskowych.
5. Przeprowadzenie porównania alternatywnych włączeń do drogi ekspresowej S8 w rejonie Radzymińska/Nieporętu oraz w rejonie Wyszkowa w jednakowej metodyce i tym samym zestawieniu wskaźników.
6. Przedstawienie katalogu środków minimalizacji i kompensacji oddziaływań (przejścia dla zwierząt, ekrany zielone i akustyczne, rozwiązania w niwelecie – tunel/estakada, ochrona ciągów ekologicznych i lasów ochronnych, plan ograniczający przenoszenie ruchu tranzytowego na drogi lokalne wraz z analizą skutków).
7. Przedstawienie, do akceptacji przez ZOPI i KOPI, jednakowej analizy wieloryterialnej dla wszystkich wariantów wraz z porównaniem wariantów przed złożeniem wniosku o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto, Rada Miejska w Radzyminie wnosi o włączenie przedstawiciela Gminy Radzymin do udziału w posiedzeniach Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) i Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) dotyczących zadania S50 (S7–S8), zgodnie z regulaminem ZOPI (Dz. Urz. GDDKiA poz. 48/2023) oraz zarządzeniem nr 2 z 3.01.2025 r., które dopuszczają udział przedstawicieli organów administracji samorządowej w II części posiedzeń ZOPI oraz w posiedzeniach KOPI.

UZASADNIENIE

do Uchwały Nr .../.../2026 Rady Miejskiej w Radzyminie
z dnia ...stycznia 2026 r.

w sprawie przyjęcia apelu do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącego opracowania Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STES) dla odcinka drogi ekspresowej S50 pomiędzy drogą ekspresową S7 i drogą ekspresową S8

Cel uchwały

Celem uchwały jest zapewnienie, aby opracowanie Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STES) dla odcinka S50 (S7–S8) zostało przeprowadzone

w jednolitej, przejrzystej i porównywalnej metodyce, z realnym uwzględnieniem **interesu społecznego mieszkańców** gmin objętych analizą oraz z rzetelną oceną środowiskową oraz zapewnienia udziału przedstawiciela Gminy w spotkaniach kształtujących ostateczną formę dokumentów dla przedmiotowej inwestycji. Rada Miejska w Radzyminie uznaje, że zapisy obecnego Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) mogą prowadzić do umniejszania pozycji przedstawicieli lokalnej społeczności gminy Radzymin skutkującej brakiem dostatecznego uwzględnienia interesu społecznego i do wyboru najmniej korzystnego z punktu widzenia mieszkańców gminy Radzymin wariantu.

Z uwagi na fakt, iż preferowany wariant, bez wyraźnej przyczyny przebiega w rejonie Radzymina – potrzeba jednoznaczności i równego traktowania wariantów

W aktualnym OPZ część „Lokalizacja inwestycji” wskazuje powiaty i gminy, w tym **Radzymin**, jednocześnie pomijając **Powiat Wyszkowski i Gminę Wyszków**, mimo że warianty 1, 4 i 5 obejmują ten obszar. Ponadto OPZ precyzuje lokalizacje węzłów i punktów włączenia **„na północny-wschód od Radzymina”** oraz **„w okolicach Radzymina”**, podczas gdy dla Wyszkowa użyto ogólnego sformułowania **„do okolic Wyszkowa”** bez podania konkretnych punktów. Ten nierówny poziom szczegółowości **sugeruje wcześniejszą preferencję przebiegu w rejonie Radzymina**, naruszając zasadę równego traktowania i przejrzystości opisu przedmiotu zamówienia. Dlatego Rada postuluje ujednolicenie i doprecyzowanie lokalizacji wszystkich wariantów oraz gmin w zasięgu projektu.

Brak aspektu społecznego w metodyce – konieczność włączenia kryteriów społecznych

OPZ, definiując cele prac i zakres ocen w ramach Zespołu Oceny Przedsięwzięcia Inwestycyjnego (ZOPI), wskazuje na **rozwiązania techniczne, ochronę środowiska i dóbr kultury, zajętość terenu oraz efektywność ekonomiczną, nie przewidując odrębnych kryteriów społecznych**. W efekcie nie ma wymogu oceny wpływu wariantów na jakość życia mieszkańców (hałas, bariery komunikacyjne, dostęp do terenów rekreacyjnych), ciągłość Zielonego Pierścienia Warszawy ani zjawisk ruchu tranzytowego przerzucanego na drogi lokalne. Rada podkreśla, że inwestycja – mimo ponadregionalnego charakteru – **oddziałuje lokalnie**, więc brak kryteriów społecznych **zagroża rzetelności porównania wariantów** i może prowadzić do wyboru rozwiązań niekorzystnych dla społeczności gmin, przez które przebiega trasa. Nieujęcie kwestii społecznych w poprzednio realizowanych inwestycjach skutkuje problemami związanym z nadmiernym hałasem w rejonie zwartej zabudowy, problemami związanymi z płynnością ruchu na drogach lokalnych oraz spadkiem jakości życia w okolicach przyległych do pasa dróg ekspresowych. Dlatego apel obejmuje wprowadzenie

szerszej, **jednakowej metodyki ocen społecznych**, publikację wskaźników oraz macierzy porównawczej dla wszystkich korytarzy i podwariantów.

Brak wag i przejrzystej metodologii porównania – ryzyko dowolności wyboru

OPZ wymienia obszary ocen, lecz **nie określa wag, skali punktowej ani analizy wrażliwości** dla kryteriów (technicznych, środowiskowych, ekonomicznych i społecznych), co pozostawia wykonawcom zbyt dużą swobodę interpretacji i utrudnia obiektywną pracę ZOPI/KOPI. Rada wskazuje konieczność opracowania **tabeli wag i jednolitej macierzy porównawczej**, aby zminimalizować ryzyko nieprzejrzystości i arbitralnych rozstrzygnięć.

Standardy środowiskowe i dane przestrzenne – potrzeba ujednolicenia produktów analitycznych

OPZ ogólnie odsyła do obowiązków wynikających z dokumentów oceny środowiskowej i dalszych decyzji środowiskowych, nie definiując **konkretnych wymogów metodycznych dla obszarów szczególnie wrażliwych z punktu ochrony bioróżnorodności** (np. dla obszarów Natura 2000, lasów ochronnych, korytarzy ekologicznych i Zielonego Pierścienia Warszawy). Rada postuluje wskazanie **standardów** inwentaryzacji przyrodniczej, katalogu środków minimalizacji i kompensacji zmian w przyrodzie oraz obowiązek **udostępnienia warstw GIS** (przebiegi korytarzy, zasięgi oddziaływania, mapy hałasu i emisji), tak aby wyniki były **porównywalne** wobec wszystkich wariantów, co pozwoli na prawidłową ocenę przez ZOPI i KOPI.

Konsultacje społeczne – od informacji do wpływu na decyzje

Mimo że OPZ przewiduje **minimum dwie tury spotkań** informacyjnych w każdej gminie, nie ustanawia **standardów komunikacji** (kanały, terminy, forma materiałów), mechanizmu współpracy z gminami ani ścieżki przetwarzania uwag mieszkańców („**uwaga → analiza → wpływ na decyzję**”). Rada wnioskuje o doprecyzowanie tych zasad i przeprowadzenie konsultacji społecznych w formie fizycznej (spotkanie przedstawicieli wykonawcy i zamawiającego z lokalną społecznością) oraz publikację **raportów z konsultacji** z wyjaśnieniem, w jaki sposób głosy mieszkańców i wnioski zgłoszone w trakcie konsultacji wpłynęły na wybór wariantu.

Wniosek

Rada Miejska w Radzyminie, działając w interesie mieszkańców i w trosce o środowisko, wnioskuje do GDDKiA o:

1. **Włączenie przedstawiciela Gminy Radzymin** do cyklicznych Rad Projektu oraz do posiedzeń ZOPI/KOPI (zgodnie z regulaminami), aby zapewnić bieżącą kontrolę jakości metodyki i danych.
2. **Ujednolicenie metodyki analiz** dla wszystkich korytarzy i podwariantów, z wprowadzeniem **kryteriów społecznych i jawnych wag** oraz publikacją tabel i map porównawczych.
3. **Opublikowanie tabeli metodycznej** (jeżeli powstanie) oraz **warstw GIS** dotyczących przebiegów, węzłów, zasięgów oddziaływań, hałasu i emisji – dla pełnej transparentności.
4. **Przyjęcie jako wariantu referencyjnego** wariantu opartego na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury na północy (DK62) do porównań społecznych i środowiskowych.
5. **Przedstawienie katalogu środków minimalizacji i kompensacji** (przejścia dla zwierząt, ekrany zielone/akustyczne, rozwiązania w niwelecie, ochrona ciągów ekologicznych i lasów ochronnych, plan ograniczający przenoszenie ruchu tranzytowego na drogi lokalne.
6. **Zapewnienie protokolarnej weryfikacji ZOPI i KOPI** przed wnioskiem o DŚU oraz pisemnego oświadczenia projektanta o jednolitej metodyce analizy wielokryterialnej.