



Ministerstwo Infrastruktury

Departament Dróg Publicznych

Znak pisma: DDP-2.453.168.2026

Warszawa, 25 sierpnia 2026

Pan

Michał Kmieć

Wójt Gminy Prażmów

Szanowny Panie Wójcie,

w odpowiedzi na pismo dotyczące sprzeciwu wobec wariantów 1, 2, 3 oraz podwariantu Tarczyn dla Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (A50) oraz wskazania preferencji dla wariantów 4 i 4B przebiegających w śladzie lub na południe od DK50 (sygn. SEG.0008.1.2025), poniżej przedstawiam informacje w sprawie.

Aktualnie w ramach prac przygotowawczych do budowy odc. Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) od drogi krajowej nr 92 (bez węzła) do drogi ekspresowej S7 trwa etap opracowania dokumentacji Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES).

Co istotne, w ramach aktualnego etapu prac żaden z dotychczas przedstawionych wariantów przebiegu OAW na odcinku od drogi krajowej nr 92 (bez węzła) do drogi ekspresowej S7 (z węzłem) nie jest preferowany ani rekomendowany do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Trwający proces opracowania dokumentacji STES obejmuje przeprowadzenie analizy wielokryterialnej. Celem przedmiotowej analizy jest porównanie wariantów według jednolitych zasad i wskazanie wariantu preferowanego do złożenia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Aktualnie podawany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) termin wskazania preferowanego wariantu to przełom września i października br.

Warto wskazać, w kontekście przywołanej w treści pisma analizy uwarunkowań transportowych, że obecnie prowadzone są również prace nad uszczegółowieniem prognoz ruchu z wykorzystaniem wyników Generalnego Pomiaru Ruchu 2025 (GRP 2025). Końcowe wyniki uwzględniające ruch na sieci dróg krajowych oraz wojewódzkich zostały zatwierdzone w czerwcu, a ich uwzględnienie w analizach zajmie około trzech miesięcy.

W przyszłości Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej pozwoli na odciążenie aglomeracji warszawskiej od ruchu tranzytowego, poprawę warunków ruchu oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego także w rejonie samej inwestycji. Inwestycja polegająca na budowie OAW stanowi inwestycję strategiczną zarówno w skali Mazowsza, jak i całego kraju.

Zapewniam, że intencją Ministerstwa Infrastruktury nie jest doprowadzenie do pochopej i nieodwracalnej degradacji cennych zasobów przyrodniczych, doprowadzenie do rozbitcia istniejącego układu społecznego i gospodarczego, czy też ograniczenie rozwoju rolnictwa, przedsiębiorczości, turystyki i rekreacji. Resort infrastruktury dąży do procedowania

rozwiązań w jak największym stopniu akceptowalnych społecznie, będących uzasadnionymi ekonomicznie i środowiskowo.

Należy przy tym podkreślić, że działania związane z właściwym procesem przygotowawczym dotyczącym wschodniej części Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej są planowane do rozpoczęcia przez GDDKiA dopiero po wskazaniu wariantu preferowanego dla odcinka OAW od DK92 do S7.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Magdalena Fitak-Grzybowska

Zastępca Dyrektora

Departamentu Dróg Publicznych