



Minister Klimatu i Środowiska

DOP-WŚ.050.6.2024.PP
3017932.11807719.9550314
Warszawa, 22-02-2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pana **Posła Macieja Wróbla** z dnia 30 stycznia 2024 roku w sprawie budowy północnej obwodnicy Olsztyna (interpelacja nr **K10INT1045**), należy zaznaczyć, że odniesienie się do kwestii podniesionych w wystąpieniu Pana Posła wykracza poza zakres kompetencji Ministra Klimatu i Środowiska (dalej MKiŚ). Właściwym w sprawie jest Minister Infrastruktury, który prowadzi nadzór nad Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad.

Niemniej jednak w kontekście podniesionych przez Pana Posła kwestii ingerencji w środowisko naturalne, proszę o przyjęcie poniższych informacji.

W kontekście planowania przebiegu dróg, warto zwrócić uwagę na znaczenie oddziaływania sektora transportu na jakość powietrza w Polsce. Sektor transportu odpowiada m.in. za 41% całkowitej emisji tlenków azotu (NOx) i 25% całkowitej emisji tlenku węgla. Transport drogowy odpowiedzialny jest również za ok. 8% krajowej emisji pyłu PM10 i 12% pyłu PM2.5. Wzrost emisji z tego sektora wynika głównie ze wzrostu liczby pojazdów (o ok. 280% od 1990 r.), przy czym jeżeli chodzi o emisje NOx, to warto zauważyć, że – w porównaniu z rokiem 2010 – w 2019 r. odnotowano redukcję emisji z sektora transportu o ok. 5%. Problem jakości powietrza w Polsce dotyczy przede wszystkim ponadnormatywnych stężeń pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz benzo(a)pirenu zawartego w pyłe PM10. Ponadto w największych aglomeracjach w sąsiedztwie najbardziej ruchliwych ulic występują przekroczenia poziomu dopuszczalnego NO₂. Na wielkość emisji z transportu wpływają przede wszystkim: zapotrzebowanie na przewóz pasażerów i rzeczy zależne od polityk w obszarze gospodarczym, rolnym, osadniczym, pracowniczym, edukacyjnym, turystycznym, finansowym, itp., sposób realizacji (organizacji) usług przewozowych (np. stopień wykorzystania logistyki i inteligentnych technologii, w tym szczególnie technologii zarządzania ruchem, intermodalności, przewozów zbiorowych, organizacji przewozów „ostatniej mili” itp.), rozwiązania techniczne zastosowane w pojazdach (napędy i paliwa) i w infrastrukturze oraz przeciętna długość codziennych przejazdów.

Miasto Olsztyn posiada dokument Plan adaptacji Miasta Olsztyna do zmian klimatu do roku 2030 (dalej: „MPA”), przygotowany w ramach projektu Ministerstwa Klimatu i Środowiska pt. „Opracowanie miejskich planów adaptacji do zmian klimatu” (projekt 44MPA),

współfinansowanego ze środków UE w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) 2014-2020. Jedną z priorytetowych kwestii w zakresie transportu wskazaną w MPA jest budowa obwodnicy Olsztyna, która odprowadzi uciążliwy ruch tranzytowy z centrum miasta. Niemniej jednak, w planie nie zajęto stanowiska co do wybranego wariantu przebiegu trasy.

W 2021 r. MKiŚ przeprowadził analizę działań podejmowanych przez miasta, której celem było zmierzenie efektów we wdrażaniu polityki klimatyczno-środowiskowej. Olsztyn, jako jedno z miast które wykazały największe zaangażowanie we wdrażaniu tej polityki, został objęty specjalistycznym doradztwem. Wsparcie eksperckie polegało na opracowaniu Map Drogowych Transformacji Miast w Kierunku Neutralności i Odporności Klimatycznej (MDT) oraz dostarczeniu szeregu dodatkowych konsultacji i narzędzi. W MDT dla Olsztyna jako istotną wskazano poprawę sprawności funkcjonowania systemu transportu w mieście, między innymi poprzez budowę obwodnicy Olsztyna. Natomiast w tym dokumencie również nie zajęto stanowiska co do wybranego wariantu przebiegu trasy.

Kwestie oddziaływania inwestycji na środowisko są rozstrzygane na zasadach określonych m.in. w ustawie z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko¹ (zwaną dalej ustawą ooś) oraz w trakcie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Stanowisko w kwestiach środowiskowych związanych z tą inwestycją, zajmą zatem stosowne organy w ramach procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, będącej częścią postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, opierając się na dokumentacji pozwalającej na analizę wpływu danego przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z posiadanymi informacjami, aktualnymi na dzień wystosowania niniejszego pisma, do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie nie wpłynął wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powyższego przedsięwzięcia, co oznacza, że aktualnie organ ten nie prowadzi postępowania w ww. sprawie.

Powyższe potwierdza informacja opublikowana na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z której wynika że przedsięwzięcie polegające na „budowie obwodnicy Olsztyna wraz z Dywitami w ciągu drogi krajowej 51” jest obecnie na etapie opracowania Studium Technologiczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, tj. na etapie poprzedzającym decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

W tym miejscu należy zaznaczyć, że organy właściwe do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie mogą zmieniać wskazanych przez podmiot podejmujący realizację przedsięwzięcia, poddanych do oceny oddziaływania na środowisko, wariantów realizacji przedsięwzięcia. Organy w toku trwającego postępowania oceniają wyłącznie warianty zaproponowane przez podmiot podejmujący realizację drogi i to w przebiegu wskazanym przez ten podmiot. W szczególności organy te weryfikują czy proponowane przez wnioskodawcę warianty spełniają wymogi ustawowe określone w art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy ooś.

¹ Dz. U. z 2023 r. poz. 1094, ze zm.

Również organy Inspekcji Ochrony Środowiska nie mają kompetencji do podejmowania czynności kontrolnych na tak wczesnym etapie procesu inwestycyjnego, tj. na etapie planowania i wyboru lokalizacji inwestycji polegającej na budowie północnej obwodnicy Olsztyna. Organy Inspekcji Ochrony Środowiska nie uczestniczą również w postępowaniach zmierzających do uzyskania przez inwestora przedmiotowej inwestycji wymaganych pozwoleń i uzgodnień wynikających z przepisów prawa.

Reasumując, będąca przedmiotem wystąpienia Pana Posła sprawa dotycząca wyboru wariantu budowy obwodnicy Olsztyna jest jeszcze na etapie ustaleń i opracowań poprzedzających wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jednakże, mając na uwadze podniesione w wystąpieniu Pana Posła obawy co do wpływu inwestycji na aspekty środowiskowe oraz przyrodnicze ważne dla różnorodności biologicznej pragnę zapewnić, że zgodnie z ustawą ooś, integralnym elementem oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko prowadzonej na potrzeby wydania decyzji środowiskowej, jest kompleksowa analiza i ocena wpływu przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska oraz społeczeństwo, w tym zdrowie i warunki życia ludzi. W toku postępowania wyspecjalizowane organy zweryfikują lokalizację przedsięwzięcia (z uwzględnieniem wskazanych przez Inwestora wariantów) względem obszarów cennych przyrodniczo, w tym w szczególności objętych ochroną prawną i oceniają ryzyko wystąpienia oraz skalę oddziaływania na te obszary. Organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przed jej wydaniem, powinien ponadto zapewnić udział społeczeństwa w postępowaniu. W ramach konsultacji każdy ma prawo zgłosić uwagi, zastrzeżenia lub wnioski, które właściwy organ, na etapie wydawania decyzji, powinien wziąć pod uwagę.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

Mikołaj Dorożala
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów