



Minister Klimatu i Środowiska

DOP-WŚ.050.31.2025.DK
3769085.15327764.12344472
Warszawa, 16-06-2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pana Posła Czesława Hoca w sprawie poważnych społecznych i merytorycznych zastrzeżeń w kwestii wyboru wariantu budowy obwodnicy Kalisza Pomorskiego (pow. Drawski) w ciągu drogi S10, K10INT9261, przedstawiam następujące informacje, w zakresie swoich kompetencji.

1. Na jakim etapie obecnie jest budowa obwodnicy Kalisza Pomorskiego (powiat drawski) w ciągu S10?

Decyzją z 21 lipca 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.72.2019.AW.109, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska (dalej: RDOŚ) w Szczecinie określił środowiskowe uwarunkowania realizacji wymienionego powyżej przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy 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 (dalej u.o.o.ś.) wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, tj. decyzji uprawniającej do rozpoczęcia prac budowlanych. Z Biuletynu Informacji Publicznej Wojewody Zachodniopomorskiego wynika, że zostało wszczętych 5 postępowań w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację (dalej zrid) poszczególnych odcinków planowanej drogi S10, jednak żadna decyzja nie została jeszcze wydana w ramach prowadzonych postępowań. Warto nadmienić, że w ramach prowadzonych postępowań w sprawie zrid konieczne będzie przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, zgodnie z zapisem pkt VI decyzji RDOŚ w Szczecinie z 21 lipca 2021 r.

Z informacji pozyskanych od RDOŚ w Szczecinie wynika, że dotychczas do tego organu nie wpłynął jeszcze żaden wniosek od Wojewody Zachodniopomorskiego o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia w ramach postępowania w sprawie wydania zrid.

2. Czy dochowano obowiązku konsultacji społecznych przebiegu owej obwodnicy i dlaczego wybrano wariant – wg powyższej informacji – który nie był na początku brany pod uwagę, a także najdroższy i przebiegający przez obszar Natura 2000?

Zgodnie z dyspozycją art. 33 u.o.o.ś. przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wymienionej na wstępie inwestycji, RDOŚ w Szczecinie zapewnił dwukrotnie 30-dniowy udział społeczeństwa (w dniach 11 lutego 2021 r. – 12 marca 2021 r. oraz 5 maja 2021 r. – 3 czerwca 2021 r.), o czym poinformował obwieszczeniami

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, ze zm.

z 4 lutego 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.72.2019.AW.75 oraz z 29 kwietnia 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.72.2019.AW.95. RDOŚ w Szczecinie podał do publicznej wiadomości informacje m.in. o: możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu; możliwości składania uwag i wniosków; sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania oraz o organie właściwym do rozpatrzenia wniesionych uwag i wniosków. Powyższe obwieszczenia były upublicznione w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Szczecinie, na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Szczecinie oraz w sposób zwyczajowo przyjęty w gminach zlokalizowanych na przebiegu projektowanej drogi oraz podlegających im sołectwach.

Na stronach 31-37 decyzji z 21 lipca 2021 r. RDOŚ w Szczecinie odniósł się do uwag i wniosków, które wpłynęły w okresie wyznaczonym na udział społeczeństwa. Odnosząc się kwestii dotyczącej wyboru wariantu realizacyjnego planowanej drogi S10 warto podkreślić, że w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, dalej raport, zostało przedstawionych 5 możliwych przebiegów projektowanej drogi o następujących numeracjach i oznaczeniach: wariant I (czerwony), wariant III (zielony), wariant V (fioletowy), wariant VI (żółty) oraz wariant VII (niebieski). Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z 21 lipca 2021 r., znak: WONS-OŚ.420.72.2019.AW.109, została wydana na przebieg drogi stanowiący połączenie wariantu VII (niebieskiego) na odcinku od początku przedsięwzięcia do obwodnicy Wałcza oraz wariantu III (zielonego) na odcinku do obwodnicy Wałcza (z wyłączeniem obwodnicy Wałcza) do końca przedsięwzięcia. Przyjęcie powyższego rozwiązania było wynikiem przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, uzgodnień dokonywanych przez organ współdziałające, konsultacji społecznych oraz prac studialnych.

Ocena oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko nie obejmowała kwestii związanych z kosztami realizacji przedsięwzięcia w poszczególnych wariantach, tym samym RDOŚ w Szczecinie nie posiada wiedzy czy wybrany wariant był wariantem najdroższym. Z zawartych w raporcie informacji wynika, że każdy z przedstawionych wariantów przez inwestora, przecinał w kilku miejscach obszary Natura 2000. Nadmienić należy również, że przebieg drogi ekspresowej S10 na odcinku obejmującym obwodnicę Kalisza Pomorskiego (na północ od miasta) nie jest związany z ingerencją w obszary Natura 2000.

3. Czy rzeczywiście wycięto 300-letnie dęby i dokonano zniszczeń chronionego naturalnego środowiska przyrodniczego, w tym zniszczeń siedlisk ptasich objętych ścisłą ochroną gatunkową, w tym – bielika (*Haliaeetus albicilla*), łabędzi z rodzaju *Cygnus* oraz wodnika zwyczajnego (*Rallus aquaticus*) – w informacji podano śmierć wodnika w wyniku wycinki starodrzewów (!)?

Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie posiada wiedzy dotyczącej potencjalnego wycięcia 300-letnich dębów oraz zniszczeń siedlisk chronionych gatunków ptaków w związku z planowaną inwestycją. Raport dla tego przedsięwzięcia nie wskazywał na konieczność wycinki w wymiarze, o którym mowa powyżej. Zgodnie z punktem VI decyzji RDOŚ w Szczecinie z 21 lipca 2021 r., projektowany odcinek drogi S10 będzie podlegał procedurze ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zrid. Zakres ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko ma obejmować m.in.:

- a) ponowną inwentaryzację przyrodniczą ukierunkowaną w szczególności na rozpoznanie elementów przyrodniczych kolidujących z inwestycją oraz narażonych na negatywny wpływ wynikający z etapu realizacji inwestycji i eksploatacji

inwestycji. Szczególnej ocenie i weryfikacji powinny podlegać siedliska przyrodnicze zlokalizowane w granicy i bezpośrednim sąsiedztwie terenu inwestycyjnego,

b) przedstawienie zestawień koniecznych do uzyskania zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do prawnie chronionych gatunków fauny i flory,

c) przedstawienie informacji na temat faktycznej skali wycinki drzew i krzewów kolidujących z projektowaną drogą,

d) przedstawienie adekwatnych działań mających na celu zminimalizowanie oddziaływania inwestycji na środowisko. W szczególności kompensacji przyrodniczej powinny podlegać zniszczone w wyniku realizacji inwestycji siedliska przyrodnicze (w obszarze Natura 2000 i poza obszarem Natura 2000) oraz zniszczone siedliska (miejsca lęgowe, rozrodcze, żerowiskowe, schronienia, tarliska) fauny.

Dopiero po przeprowadzeniu ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zrid możliwe będzie doszacowanie oddziaływań i doprecyzowanie warunków realizacji przedsięwzięcia, które na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie mogły zostać jednoznacznie ustalone.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Dyrektora Generalnego Lasów Państwowych, inwestorem odpowiedzialnym za realizację budowy obwodnicy Kalisza Pomorskiego (powiat drawski), w ciągu drogi S10, jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). W związku z tym wszelkie pytania dotyczące przebiegu inwestycji, w tym również działań środowiskowych z nią związanych, powinny być kierowane bezpośrednio do GDDKiA.

Niemniej zgodnie z informacjami przekazanymi przez Nadleśniczego Nadleśnictwa Kalisz Pomorski, na obszarze planowanej budowy drogi ekspresowej S10, w granicach nadleśnictwa, najstarszymi dębami wyciętymi w ramach tzw. prac przygotowawczych były drzewa w wieku 141 lat.

W odniesieniu do wpływu inwestycji na środowisko naturalne informuję, że zgodnie z porozumieniem pomiędzy GDDKiA (zleceniodawcą prac), firmami Budimex S.A. i Kobyłarnia S.A. (wykonawcami) oraz PGL LP Nadleśnictwem Kalisz Pomorski, nadzór przyrodniczy nad pracami sprawował wykonawca. Wyniki nadzoru zostały przekazane Nadleśnictwu zgodnie z podpisanym porozumieniem i były przestrzegane w trakcie prowadzonych prac.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości przez mieszkańców przy wycinie drzew bądź praktyk niedozwolonych w stosunku do chronionego prawem ptactwa, należy powiadomić właściwego nadleśniczego i organy ścigania o podejrzeniu popełnienia wykroczenia lub przestępstwa.

4. Czy naruszono również źródła wód gruntowych, a także niedozwolonych ingerencji w istnienie użytków ekologicznych, w tym – nieleśnych obszarów cennych przyrodniczo?

W toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji RDOŚ w Szczecinie przeprowadził szeroką analizę środowiska gruntowo-wodnego, która wykazała, że nie będzie negatywnego oddziaływania na pozostające w zasięgu projektowanej drogi S10 m.in. jednolite części wód podziemnych.

Mając jednak na uwadze, że część z przeprowadzonych w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach analiz w momencie opracowania wniosku o zrid będzie nieaktualna i będzie wymagała uwzględnienia zmian zachodzących w środowisku, RDOŚ w Szczecinie zobligował inwestora do przeprowadzenia ponownej oceny na etapie uzyskiwania tej decyzji także w zakresie środowiska gruntowo-wodnego. Dodatkowo, w kontekście ewentualnego naruszenia źródła wód gruntowych należy wskazać, że prace budowlane (które potencjalnie mogłyby wiązać się przedstawionym oddziaływaniem) będą realizowane dopiero po uzyskaniu decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej i uzyskaniem stosowanych pozwoleń wodnoprawnych.

W ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach RDOŚ w Szczecinie przeprowadził także analizę oddziaływania realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na użytki ekologiczne znajdujące się w zasięgu oddziaływania planowanej trasy S10. Z analiz wynika, że realizacja przedsięwzięcia związana będzie z ingerencją w pięć użytków ekologicznych – niemniej jednak żadne z siedlisk przyrodniczych nie zostanie zlikwidowane w całości, jak również utrzymane zostaną aktualne uwarunkowania decydujące o występowaniu gatunków, dla których powołano te obszary.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

Mikołaj Dorożała
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ - podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM