



# Minister Infrastruktury

---

Znak pisma: DDP-2.054.98.2025

Warszawa, 17 października 2025

Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 11727 Posła na Sejm RP pana Dariusza Mateckiego w sprawie planowanej lokalizacji i rozbudowy MOP Sławoszewo w ciągu drogi ekspresowej S6 (Zachodniej Obwodnicy Szczecina), wykreślenia MOP Stobno oraz ryzyk środowiskowych i bezpieczeństwa mieszkańców, przekazaną do Ministra Infrastruktury pismem z dnia 25 sierpnia 2025 r. przedstawiam informacje w sprawie.

Należy podkreślić, iż proces przygotowania inwestycji drogowej jest złożony i długotrwały. W przypadku Zachodniej Obwodnicy Szczecina (ZOS) został zapoczątkowany przez władze samorządowe województwa zachodniopomorskiego, na zlecenie których opracowane zostało Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ). W 2017 r. wydana została decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) dla przedsięwzięcia polegającego na budowie ZOS. Dalsze prace przygotowawcze prowadziła Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA). W latach 2018-2021 zlecono i opracowano uproszczoną Koncepcję Programową (KP). Dokumentacja została przyjęta podczas posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) działającej przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad. W posiedzeniu uczestniczyli m.in. przedstawiciele, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, Starostwa Powiatowego w Policach, Urzędu Miejskiego w Policach, Gmin: Dobra, Kołbaskowo i Goleniów.

Ponadto, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych<sup>1</sup>, jednostki samorządu terytorialnego i instytucje pozytywnie zaopiniowały dokumentację niezbędną do złożenia wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), w tym również rozwiązania dotyczące Miejsca Obsługi Podróżnych Sławoszewo. Wszystkie decyzje administracyjne uzyskane w ramach procesu przygotowania inwestycji mają charakter ostateczny i nie podlegają dalszemu zaskarżeniu.

Aktualnie trwa postępowanie przetargowe na wybór wykonawcy robót budowlanych. Na obecnym etapie jakiegokolwiek istotne zmiany w dokumentacji projektowej mogą skutkować koniecznością ponownego przeprowadzenia części procedur administracyjnych, co wiąże się z ryzykiem znacznych – nawet kilkuletnich – opóźnień w realizacji inwestycji. Nie jest to zjawisko pożądane ani w aspekcie oczekiwań społecznych związanych z realizacją tej inwestycji ani finansowym w kontekście środków przeznaczonych na budowę tej drogi.

W zakresie konsultacji społecznych informuję, że zgodnie z informacjami zawartymi w opracowanym STEŚ, pierwsze akcje informacyjne odbyły się w maju 2010 r. Zorganizowano wówczas serię spotkań informacyjnych w następujących miejscowościach: 4 maja 2010 r. – Mierzyn (gmina Dobra), 7 maja 2010 r. – Dobra Szczecińska (gmina Dobra), 10 maja 2010 r. – Będargowo (gmina Kołbaskowo), 11 maja 2010 r. – Goleniów (gmina Goleniów), 12 maja 2010 r. – Tanowo (gmina Police), 13 maja 2010 r. – Police (gmina Police).

Podczas spotkań wykonawca dokumentacji STEŚ przedstawił przebieg analizowanych wariantów drogi w formie planów orientacyjnych i sytuacyjnych, zarówno na ortofotomapach, jak i mapach ewidencyjnych. Każdy wariant zaprezentowano oddzielnie, również w formie multimedialnej. Po prezentacji odbyła się dyskusja, w trakcie której mieszkańcy mogli zadawać pytania i uzyskać odpowiedzi. Przedstawiony materiał zawierał m.in. lokalizację i schemat MOP Sławoszewo. Dodatkowo funkcjonowała specjalna strona internetowa umożliwiająca zapoznanie się z planowaną inwestycją.

W ramach prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, społeczeństwo było wielokrotnie informowane o przebiegu procedury i miało możliwość zapoznania się z dokumentacją. Informacje były publikowane w formie obwieszczeń na tablicach ogłoszeń urzędów gmin i sołectw oraz na stronach Biuletynu Informacji Publicznej (BIP). Postępowanie zostało zakończone decyzją wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Szczecinie<sup>2</sup>. Dla wariantu objętego Projektem Budowlanym (PB) konsultacje społeczne przeprowadzono zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,

---

<sup>1</sup> Dz. U z 2024 r., poz. 311)

<sup>2</sup> decyzja nr 8/2017 z dnia z 6 kwietnia 2017 r.

udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko<sup>3</sup> (ustawa ooś). Obwieszczenie Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14 listopada 2024 r. było dostępne od 20 listopada do 20 grudnia 2024 r. na tablicach ogłoszeń oraz na stronach BIP Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, Gminy Dobra i Urzędu Miejskiego w Policach.

Rezygnacja z budowy MOP Stobno wynika ze zmiany lokalizacji węzła Będargowo. W ramach opracowania Koncepcji Programowej, poza zagospodarowaniem terenów MOP, przeanalizowano również zmianę lokalizacji węzła Będargowo – z km 4,9 na km 6,8. Nowa lokalizacja węzła kolidowała z pierwotnie planowanym MOP Stobno (km 7,8). Zmiana lokalizacji węzła drogowego Będargowo była konsekwencją inwestycji realizowanej przez Gminę Kołbaskowo – budowy nowej drogi gminnej, zapewniającej połączenie z drogami krajowymi nr 13 i nr 31. Gmina uzyskała DŚU dla drogi Rajkowo – Ostoja w 2019 r. Wstępna propozycja rezygnacji z MOP Stobno została przedstawiona na posiedzeniu Rady Projektu w 2020 r., a decyzja ta została ostatecznie zatwierdzona w protokole posiedzenia KOPI w 2021 r., z udziałem przedstawicieli m.in. jednostek samorządu terytorialnego.

Rezygnacja z MOP Stobno nie miała wpływu na parametry ani powierzchnię MOP Sławoszewo. Materiały STEŚ z 2010 r., przygotowane na potrzeby uzyskania DŚU, były zgodne z wymaganą na tym etapie dokumentacją. W części technicznej STEŚ wskazano: *„Niniejsze opracowanie zawiera wyłącznie propozycję lokalizacji MOP-ów, które zostaną uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Szczegółowy projekt zostanie opracowany na następnym etapie projektowania.”* Opracowanie STEŚ, oprócz zarysów MOP, uwzględniało również pas oddziaływania inwestycji o szerokości 200 m. Powierzchnia MOP przyjęta w Koncepcji Programowej została określona na podstawie obliczeń, o których mowa w odpowiedzi na pytanie poniżej. Przewidziano rezerwę terenu pod dodatkowe stanowiska postojowe dla samochodów ciężarowych – 20% obliczonej liczby miejsc (obecnie w formie terenów zielonych). Pełen zakres oddziaływania inwestycji, został przedstawiony w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (raport ooś) i materiałach do wniosku o wydanie DŚU.

Równocześnie informuję, że liczba miejsc postojowych na MOP została określona na podstawie obliczeń wykonanych przez projektanta, przy wykorzystaniu materiałów wyjściowych dostarczonych na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Podstawą do wyznaczenia parametrów MOP stanowiły obowiązujące przepisy oraz wymagania wynikające z minimalnych standardów określonych we wzorcowym Programie Funkcjonalno-Użytkowym dla dróg ekspresowych. Szczegółowe wytyczne dotyczące zagospodarowania MOP zostały również zawarte w obowiązującej „Instrukcji zagospodarowania dróg”. Na jej podstawie, przy uwzględnieniu wykonanych prognoz

---

<sup>3</sup> Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 z późn. zm.

i analiz ruchu, dokonano obliczeń liczby miejsc postojowych zgodnie z wewnętrznymi wymaganiami GDDKiA. Zmniejszenie wielkości MOP, tj. redukcja liczby miejsc postojowych, nie spełniałoby wskazanych minimalnych wymagań dla tego typu obiektów. Z tego względu taka możliwość nie była rozważana. Z kolei istotne przesunięcie lokalizacji MOP byłoby niezgodne z zapisami wydanej, prawomocnej DŚU, która precyzyjnie określa lokalizację obiektów oraz ich wpływ na środowisko, w tym na sąsiadującą zabudowę. Zmiana lokalizacji MOP wymagałaby ponownej analizy możliwości technicznych (ze względu na skomplikowaną geometrię trasy na tym odcinku) oraz przeprowadzenia odrębnego postępowania administracyjnego w celu uzyskania nowej DŚU. Taki proces wiązałby się z wieloletnim opóźnieniem realizacji inwestycji.

Lokalizacja stanowisk postojowych dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne, została określona zgodnie z przepisami ówczesnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie<sup>4</sup>. Zgodnie z § 160 ust. 2 ww. rozporządzenia, stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących towary niebezpieczne nie mogą być usytuowane:

- 1) w odległości mniejszej niż 30 m od budynków oraz urządzeń przeznaczonych dla uczestników ruchu;
- 2) w odległości mniejszej niż 15 m od hydrantów oraz stanowisk postojowych dla innych pojazdów;
- 3) w zagłębieniach terenu, w terenie podmokłym oraz w odległości mniejszej niż 10 m od rowów, studzienek oraz urządzeń melioracyjnych.

Wszystkie powyższe wymagania zostały spełnione w opracowanym Projekcie Budowlanym, który uzyskał zatwierdzenie w formie decyzji ZRID. Ponadto, w ramach wykonanego PB, sporządzono również Plan Działań Ratowniczych, który zawiera szczegółowe procedury postępowania w przypadku zdarzeń z udziałem pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Dokument ten określa podstawy prawne, zasady organizacyjne oraz zakres współpracy z właściwymi służbami ratowniczymi i jednostkami administracji publicznej.

Inwestycja była poddana procedurze ponownej oceny oddziaływania na środowisko (ponownej OOŚ). W sporządzonym w ramach ponownej OOŚ raporcie oddziaływania na środowisko, przeanalizowano aktualny zakres inwestycji oraz zaprojektowane rozwiązania dla MOP Sławoszewo. Przeprowadzone analizy wykazały, że realizacja przedsięwzięcia w obecnym kształcie nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko naturalne, a także na zdrowie i życie ludzi. RDOŚ w Szczecinie, w postanowieniu uzgadniającym<sup>5</sup> warunki realizacji przedsięwzięcia, które zostały

---

<sup>4</sup> Dz. U. z 2016 r. poz. 124 z późn. zm.

<sup>5</sup> postanowienie znak WONS.4222.7.2024.MM.8 z dnia 30 stycznia 2025 r.

uwzględnione w decyzji ZRID, określił szczegółowe wymagania oraz działania minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko. Działania te należy wdrożyć zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji obiektu. Z uwagi na zakończenie procedury w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami, nie przewiduje się konieczności przeprowadzenia kolejnej OOŚ. Jednocześnie argument dotyczący wzrostu liczby mieszkańców został uwzględniony w toku postępowania i znalazł odzwierciedlenie w decyzji ZRID.

Odnosząc się do kwestii zachowania i zabezpieczenia alei dębowej należy podkreślić, że w wykonanym Projekcie Architektoniczno-Budowlanym (PAB), branża zieleni (TOM IX), projektant uwzględnił wpływ inwestycji na system korzeniowy oraz zasięg korony drzew. Elementy MOP oraz drogi ekspresowej zostały zaprojektowane w sposób wykluczający ingerencję w aleję dębową. Jedynie niewielki fragment tej alei, koliduje z planowaną dodatkową jezdnią (ul. Rubinowa). Zakres wycinki oraz wskazania dotyczące zachowania drzew zostały uwzględnione w zatwierdzonym przez właściwy organ projekcie gospodarki zielenią oraz w raporcie ooś. W celu ograniczenia ingerencji w system korzeniowy drzew, na etapie uzgodnień PAB dla branży sanitarnej, dokonano korekty przebiegu sieci kanalizacyjnej wzdłuż ul. Rubinowej, odsuwając ją od potencjalnych miejsc kolizji z istniejącą zielenią.

Zgodnie z zatwierdzonym PAB dla branży zieleni, wykonawca robót zobowiązany jest do prowadzenia wszelkich prac z zachowaniem szczególnej ostrożności, w sposób gwarantujący nienaruszenie istniejącej zieleni znajdującej się poza obszarem inwestycji. W przypadku przypadkowego uszkodzenia roślinności, która nie została przewidziana do usunięcia, wykonawca ma obowiązek jej odtworzenia zgodnie z zasadami sztuki ogrodniczej. W sytuacjach, gdy uszkodzenia mają charakter powierzchniowy lub nieznaczny, dopuszcza się wykonanie cięć pielęgnacyjnych, pod warunkiem ich zgodności z obowiązującymi standardami arborystycznymi. Szczegółowe wymagania dotyczące ochrony zieleni oraz zakres obowiązków wykonawcy zostały określone w dokumentacji kontraktowej, w tym w Specyfikacji Wykonania i Odbioru Robót D-01.02.01a – „Ochrona istniejących drzew w okresie budowy drogi”.

Treść decyzji ZRID została opracowana na podstawie przedłożonego Projektu Budowlanego w formie papierowej oraz uwzględnia uzgodnienia i uzupełnienia dokonane w toku postępowania zmierzającego do wydania decyzji ZRID. Zakres planowanej wycinki został określony zgodnie z informacjami przedstawionymi w dokumentacji PAB oraz zgodnie z ustaleniami zawartymi w decyzji ZRID.

W odniesieniu do przeprowadzenia dodatkowych konsultacji dla aktualnego wariantu MOP Sławoszewo wyjaśniam, że w ramach prowadzonego postępowania w sprawie ponownej OOŚ, RDOŚ w Szczecinie zapewnił udział społeczeństwa zgodnie z art. 10

ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego<sup>6</sup>. Uwzględniając zakres wezwania Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej oraz wyjaśnienia złożone przez GDDKiA, RDOŚ odstąpił od wyznaczenia dodatkowego terminu konsultacji społecznych, uznając, że zostały one już skutecznie przeprowadzone w ramach postępowania ZRID. Złożone wyjaśnienia miały charakter doprecyzowujący i nie wpłynęły istotnie na warunki uzgodnienia organu. Udział społeczeństwa został zrealizowany zgodnie z wymogiem ustawy ooś, przez organ właściwy do wydania ZRID. Szczegóły dotyczące obwieszczeń związanych z udziałem społecznym zostały zawarte w treści decyzji ZRID, a terminy poszczególnych obwieszczeń znajdują się w aktach sprawy prowadzonych przez Zachodniopomorski Urząd Wojewódzki. Skuteczność przeprowadzonego postępowania z udziałem społecznym potwierdzają uwagi zgłoszone przez społeczeństwo w jego trakcie. W przypadku postępowań zakończonych ostateczną i prawomocną decyzją, brak jest podstaw prawnych do podejmowania dodatkowych czynności przez organ administracyjny.

W zakresie rozwiązań związanych z lokalizacją miejsc obsługi podróży informuję, że alternatywne warianty, w tym rozwiązania techniczne i lokalizacje MOP Stobno oraz węzła drogowego Będargowo, zostały uwzględnione w dokumentacji STEŚ oraz częściowo w KP. Na dalszym etapie prac analiza techniczna wykazała brak możliwości ich wspólnej realizacji. Dokumentacja budowlana została opracowana na podstawie zatwierdzonych danych wyjściowych, obejmujących zaakceptowane rozwiązania projektowe oraz uwagi wynikające z odbiorów wcześniejszych etapów dokumentacji. Ze względu na szczegółowość rozwiązań oraz obowiązujące przepisy, etap PB nie przewiduje wariantowania lokalizacji ani prowadzenia analiz dla rozwiązań, które na wcześniejszych etapach nie zostały uznane za zasadne. W ramach postępowania o wydanie decyzji ZRID przeprowadzono ponowną OOŚ, uwzględniając ustalone niwelety dróg oraz zatwierdzone powiązania z istniejącą siecią dróg lokalnych. Szczególną uwagę poświęcono analizie oddziaływania akustycznego drogi. Obliczenia rozprzestrzeniania hałasu wykonano dla lat 2029 i 2038, dla pory dziennej i nocnej. Na podstawie wyników obliczeń wykreślono izolację równego poziomu dźwięku o wartościach: 61 dB i 65 dB dla pory dziennej, 56 dB dla pory nocnej.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku<sup>7</sup>, ochronie przed hałasem podlegają wyłącznie tereny faktycznie zagospodarowane, dla których udowodniono, że poziom hałasu z planowanej drogi przekracza dopuszczalne normy. W analizowanej lokalizacji nie odnotowano przekroczeń norm, co potwierdza zakres izofon oddziaływania akustycznego trasy przedstawiony w raporcie ooś, sporządzonym w ramach ponownej OOŚ. W związku

---

<sup>6</sup> Dz.U. z 2024 r. poz. 572 z późn. zm.

<sup>7</sup> Dz.U. z 2014 r. poz. 112

z powyższym, organy administracyjne odstąpiły od obowiązku realizacji zabezpieczeń przeciwhałasowych.

Jak wynika z powyższego nie jest przewidziana realizacja ekranów akustycznych, bowiem aktualnie nie ma w tym zakresie potwierdzonego uzasadnienia technicznego ani środowiskowego. Wynika to z przeprowadzonych analiz oraz obowiązujących przepisów dotyczących ochrony przed ponadnormatywnym hałasem. Odpowiadając na uwagi mieszkańców zgłoszone w ramach społecznego udziału w postępowaniu ZRID, dokonano ponownej analizy projektu zagospodarowania zieleni. W rezultacie podjęto decyzję o uzupełnieniu nasadzeń na obrzeżach MOP Sławoszewo. Zmiany te zostały uwzględnione w ww. postanowieniu uzgadniającym warunki realizacji przedsięwzięcia z dnia 30 stycznia 2025 r. Nasadzenia zostaną wykonane zgodnie z zatwierdzonym PB. W myśl powyższego rozstrzygnięcia administracyjnego, przewidziano również przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu. Badania zostaną zrealizowane w ciągu 12 miesięcy po oddaniu do użytku Zachodniej Obwodnicy Szczecina.

Wszelkie dodatkowe działania kompensacyjne, które wiążą się z wydatkowaniem środków publicznych, mogą być realizowane wyłącznie na podstawie ostatecznych decyzji administracyjnych, postanowień właściwych organów administracji lub prawomocnych wyroków i orzeczeń sądów powszechnych.

W aspekcie zgodność projektu z dokumentami planistycznymi gminy Dobra zauważam, że za sporządzanie dokumentów planistycznych gminy odpowiada jej organ wykonawczy. Rada Gminy podejmuje uchwałę o przystąpieniu do sporządzenia lub zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, zatwierdzając tym samym dokument planistyczny wraz z jego częścią tekstową i graficzną. Zamierzenia inwestycyjne realizowane na podstawie ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych nie muszą być zgodne z ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Należy podkreślić, iż GDDKiA odpowiada wyłącznie za treści udostępniane za pośrednictwem oficjalnych kanałów informacyjnych (np. strona internetowa: [www.gddkia.gov.pl](http://www.gddkia.gov.pl)). Informacje udostępniane przez GDDKiA są aktualizowane zgodnie z postępem prac przygotowawczych dla danej inwestycji. Od 2019 r. GDDKiA udzieliła ponad stu odpowiedzi różnym interesariuszom, przekazując dokumentację graficzną dotyczącą przebiegu inwestycji, zgodnie z posiadanymi materiałami. Wśród zapytań znalazły się również liczne wnioski z obszaru miejscowości Sławoszewo. Równocześnie na każdym etapie opracowywania dokumentacji jednostki samorządu terytorialnego, w ramach procedury KOPI otrzymywały aktualne wersje materiałów podlegających ocenie.

Biorąc pod uwagę petycje mieszkańców dot. MOP Sławoszewo informuję, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, po wnikliwej analizie, udzieliła odpowiedzi na

petycje mieszkańców. Ponadto w dniu 4 września br. w siedzibie Oddziału GDDKiA odbyło się spotkanie z mieszkańcami, na którym omawiane były kwestie związane z Miejscem Obsługi Podróżnych Sławoszewo. W odniesieniu do stanowiska Gminy Dobra wobec petycji mieszkańców, należy zauważyć, iż samorząd aktywnie uczestniczył w procesie konsultacji oraz przekazywania uwag dotyczących rozwiązań projektowych Zachodniej Obwodnicy Szczecina, w tym w zakresie lokalizacji i funkcjonowania MOP.

Reasumując należy podkreślić, że zakres przyjętych rozwiązań projektowych jest wynikiem długotrwałych analiz ostatecznie potwierdzonych decyzjami administracyjnymi stosownych organów. Jednocześnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad dokłada starań, aby niedogodności dla lokalnej społeczności związane z funkcjonowaniem MOP Sławoszewo były zminimalizowane.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu