Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.143.2025
Warszawa, 20 stycznia 2026

Szanowna Pani
Magdalena Biejat
Wicemarszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie nr 1246 Senatora RP pana Stanisława Pawlaka złożone 10 grudnia 2025 r., w sprawie przebiegu drogi ekspresowej S10 w rejonie Włocławka, informuję co następuje.

W związku z opracowywaniem Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) dla zadania pn. „Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku od A1 do granicy województwa" w latach 2024 i 2025 przeprowadzone zostały dwie tury spotkań informacyjnych. Spotkania te nie są wymagane przepisami prawa, ale odpowiadają potrzebie dobrze rozumianego dialogu społecznego. Ich celem jest włączenie lokalnej społeczności i władz w proces przygotowania inwestycji. Należy mieć na uwadze, że działania związane ze zorganizowanymi przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) spotkaniami informacyjnymi nie mają charakteru decyzyjnego ani plebiscytowego. Wyniki ankiet i spotkań nie stanowią jedynej podstawy do wyznaczenia wariantów przebiegu inwestycji. Działania te stanowią element pogłębionej analizy społecznej prowadzonej równolegle z analizami środowiskowymi, ekonomicznymi i technicznymi.

Uzyskane wyniki, w tym wysoki poziom poparcia dla wariantu W1 w mieście Włocławek oraz wysoki poziom poparcia dla wariantu W4 w niemal wszystkich pozostałych gminach, stanowią ważny element oceny społecznej. Wnioski i postulaty dotyczące inwestycji, które wpłynęły podczas działań informacyjnych, zostały przeanalizowane pod względem technicznym, ekonomicznym i środowiskowym. Jeśli okazały się możliwe i zasadne do wprowadzenia to zostały wprowadzone do dokumentacji.

Należy podkreślić, że konsultacje przeprowadzone przez Miasto Włocławek w grudniu 2024 r. były inicjatywą miejską, niezwiązaną w żaden sposób z GDDKiA i z działaniami informacyjnymi realizowanymi przez GDDKiA. Po miejskich konsultacjach, Prezydent miasta Włocławek, pismem z 13 lutego 2025 r., zmienił stanowisko Miasta wyrażone

wcześniej pismem z 5 listopada 2024 r. i przeniósł poparcie Miasta z wariantów W2 i W3 na wariant W1 (w granicach administracyjnych miasta Włocławek).

Po pierwszej turze spotkań informacyjnych, w odpowiedzi na wnioski społeczne z terenu całej inwestycji, został wprowadzony czwarty wariant W4 - na większości przebiegu pokrywający się z przebiegiem wariantu W2 i W1. Po drugiej turze spotkań informacyjnych do wariantu W4 została wprowadzona nieznaczna zmiana przebiegu w gminie Tłuchowo. Część wniosków o zmiany przebiegu wariantu W4 nie mogła zostać wprowadzona z uwagi na negatywny wynik ich analizy pod względem społecznym (np. dla sąsiednich gmin czy sołectw), technicznym, ekonomicznym lub środowiskowym. Po obu turach, tam, gdzie było to możliwe, uwzględniono szereg wniosków społecznych dotyczących lokalnych uwarunkowań, np. rozwiązań wiaduktów, dojazdów do posesji, lokalizacji zbiorników itp.

W toku prac projektowych rozpatrywano szereg połączeń wariantów w celu zaproponowania rozwiązania najbardziej akceptowanego społecznie, optymalnego technicznie i możliwego do zrealizowania ekonomicznie. Kluczowym wyzwaniem przy wyznaczeniu optymalnego wariantu przebiegu trasy okazała się rozbieżność oczekiwań pomiędzy gminą Fabianki i Miastem Włocławek. We Włocławku największe poparcie zyskał wariant W1, który jednak kolidując z miejscowością Nowy Witoszyn w gminie Fabianki, powodował opór mieszkańców gminy.

Wnioski postulujące o zrealizowanie w inny sposób połączenia wariantu W1 we Włocławku z wariantami W1/W4 (a nawet z W2 i W3) w gminie Fabianki pojawiały się już w trakcie pierwszej tury spotkań informacyjnych. Wnioski te zostały wnikliwie przeanalizowane i w konsekwencji wprowadzono w opracowywanej dokumentacji STEŚ cztery warianty przebiegu drogi.

Wnioskowane połączenie W1 we Włocławku z W4 w gminie Fabianki w przebiegu omijającym Nowy Witoszyn jest niczym innym jak zmianą przebiegu wariantu W1 na tym obszarze. Już po pierwszej turze spotkań informacyjnych przeanalizowano propozycję nowego przebiegu drogi ekspresowej S10, zawartą we wniosku społecznym dotyczącym całkowitego ominięcia Nowego Witoszyna, którą odrzucono z uwagi na obiektywne ograniczenia techniczne (w szczególności geometria obiektu przez Wisłę, kolizja z pomnikiem przyrody tj. 400-letnim dębem Konrad czy też kolizja z cmentarzem).

Mając na uwadze zgłoszone oczekiwania, zaproponowano przebieg niekolidujący z pomnikiem przyrody, omijający zabudowania zlokalizowane w „centrum" Nowego Witoszyna, jednak zwiększający liczbę kolizji z zabudową mieszkalną w północnej części Nowego Witoszyna o dodatkowo dwie zabudowy. Wariant ten wymagałby zastosowania minimalnych parametrów drogi pogorszających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Dodatkowym argumentem przemawiającym przeciwko kształtowaniu wariantu W4 jako „wychodzącym" z wariantu W1 na terenie Włocławka była jego największa ingerencja w obszar Natura 2000 spośród wszystkich analizowanych wariantów, a także lokalizacja węzła w strefie potencjalnego oddziaływania awarii zakładów chemicznych Anwil.

W zakresie złożonych wniosków przede wszystkim zoptymalizowano zajętość terenu pod inwestycje poprzez odpowiednie kształtowanie infrastruktury, w tym projektowane dojścia i dojazdy dla rowerzystów w obrębie mostu na Wiśle.

Należy wskazać, iż przebieg wariantu W2/W4 powoduje kolizje z terenami ROD „Tajemniczy Ogród" i „Zofijka". Zakres tych kolizji został zidentyfikowany i ujęty w analizach kompensacyjnych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, ewentualna likwidacja terenów rodzinnych ogrodów działkowych w przypadku wyboru wariantu W2 lub W4 odbywa się z zachowaniem praw użytkowników działek do odszkodowania i zapewnienia gruntów zamiennych. W przypadku, gdy wskazany wariant W2/W4 zostanie uznany za wariant inwestorski i uzyska decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, kwestie likwidacji ogródków działkowych w ramach realizacji inwestycji drogowej będą regulowane prawnie, zgodnie z art. 18 ust. 1g ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 311):

„W przypadku gdy decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotyczy rodzinnych ogrodów działkowych ustanowionych zgodnie z ustawą z dnia 13 grudnia 2013 r. o rodzinnych ogrodach działkowych, podmiot, w którego interesie nastąpi likwidacja rodzinnego ogrodu działkowego lub jego części, zobowiązany jest:

1) wypłacić działkowcom – odszkodowanie za stanowiące ich własność nasadzenia, urządzenia i obiekty znajdujące się na działkach;

2) wypłacić stowarzyszeniu ogrodowemu – odszkodowanie za stanowiące jego własność urządzenia, budynki i budowle rodzinnego ogrodu działkowego przeznaczone do wspólnego korzystania przez użytkujących działki i służące do zapewnienia funkcjonowania ogrodu;

3) zapewnić grunty zastępcze na odtworzenie rodzinnego ogrodu działkowego."

Jednocześnie należy podkreślić, iż rodzinne ogrody działkowe nie są prawnie uznawane za obszary cenne przyrodniczo. W porównaniu z sąsiednimi w tym rejonie obszarami Natura 2000 zlokalizowanymi w dolinie Wisły, czy kompleksem leśnym zlokalizowanym na zachód od ul. Toruńskiej, stanowiącym paneuropejski korytarz ekologiczny, ciężko uznać tak przekształcony antropologicznie obszar jak ROD za wyjątkowo cenny przyrodniczo. Na długości całej inwestycji dla każdego z wariantów została przeprowadzona pełna inwentaryzacja środowiskowa, w wyniku której zostały wyprowadzone na całej długości inwestycji adekwatne środki minimalizujące wpływ na środowisko. Jednym ze środków zaradczych jest wydłużenie estakady obiektu mostowego umożliwiającą migracje wzdłuż brzegów Wisły w obszarze Natura 2000, co również umożliwia zachowanie siedlisk roślin oraz zwierząt w tym rejonie. Zaproponowane środki minimalizujące wpływ inwestycji na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poddane zostaną weryfikacji przez właściwy organ środowiskowy.

Ponadto, w zakresie samych rodzinnych ogrodów działkowych do rekompensaty i wyznaczenia nowych terenów zastępczych nakazuje sama ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Likwidacji rodzinnych ogrodów działkowych nie należy rozpatrywać jako wyłącznie likwidacji, a docelowo ich przeniesienia, gdyż potencjalna szkoda zostałaby zrekompensowana.

Należy mieć jeszcze na względzie, że warianty przechodzące przez rodzinne ogrody działkowe nie powodują żadnej kolizji z budynkami mieszkalnymi na terenie Włocławka w odróżnieniu od wariantu W1.

Należy wskazać, iż dokumentacja dotycząca Części I Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku od A1 do granicy województwa" jest na etapie wewnętrznych procedur weryfikacyjnych i odbiorowych w GDDKiA. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego przedsięwzięcia nie został jeszcze złożony.

Konsultacje społeczne odbędą się w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Postępowanie administracyjne, w tym konsultacje społeczne, będzie prowadził właściwy organ środowiskowy, tj. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (dla odcinka 1 drogi ekspresowej S10 na terenie województwa kujawsko-pomorskiego) i Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie (dla odcinka 2 drogi ekspresowej S10 na terenie województwa mazowieckiego). Ww. konsultacje społeczne wymagane są przepisami prawa - ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2024 r. poz. 1112).

Jednocześnie informuję, iż w dokumentacji zawarto cztery warianty przebiegu drogi ekspresowej, w tym przekroczenie rzeki Wisły w tym rejonie jest ograniczone w korytarzu pomiędzy zakładami Anwil od północy a gęstą zabudową miejską Włocławka na południu (około wysokości ul. Żwirowej). Biorąc pod uwagę uwarunkowania takie jak:

- węzeł ul. Toruńskiej z ul. Krzywa Góra,
- kolejową stację techniczną Włocławek-Brzezie składającą się z kilkunastu torów bocznicowych,
- Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji,
- strefę ochronną ujęcia wody Zazamcze,
- użytki ekologiczne w lasach na zachód od ul. Toruńskiej,

możliwe racjonalne miejsca przekroczenia Wisły zostały wyznaczone wariantami W1, W2/W4 oraz W3. Analizy wykazały, że każde inne miejsce przekroczenia Wisły w rozpatrywanym korytarzu wiązałoby się ze znacznie większymi kolizjami niż aktualnie zaproponowane.

Należy podkreślić, iż w celu informowania mieszkańców o aktualnych planach inwestycyjnych przeprowadzono działania informacyjne, które składały się m.in. z dwóch tur spotkań informacyjnych ze społeczeństwem oraz z licznych spotkań z samorządowcami, przedstawicielami władzy państwowej i innymi stronami zainteresowanymi inwestycją np. z przedstawicielami Okręgowego Zarządu Rodzinnych Ogródków Działkowych, Okręgowego Zarządu Toruńsko-Włocławskiego Polskiego Związku Działkowców.

Na spotkaniu z panią Wiceprezes Okręgowego Zarządu Toruńsko-Włocławskiego PZD, zaprezentowano i omówiono rozwiązania projektowe w rejonie ogrodów działkowych we Włocławku – ROD „Tajemniczy Ogród" i ROD „Zofijka". Przedstawiciele Zarządu ROD zostali poinformowani, że w przypadku wyboru wariantu powodującego likwidację lub częściową likwidację ROD, zastosowanie znajdzie procedura odszkodowawcza oraz procedura zapewnienia gruntów zastępczych na odtworzenie ROD, zgodnie z art. 18 ust. 1g ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Należy podkreślić, iż obecnie trwają wewnętrzne procedury weryfikacyjne i odbiorowe opracowanej dokumentacji w GDDKiA, a wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego przedsięwzięcia nie został jeszcze złożony.

Na bieżąco udzielane są informacje zainteresowanym włodarzom lokalnych samorządów, parlamentarzystom oraz innym interesariuszom, tak aby działania inwestora były transparentne.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu