



Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot

Adres: 43-360 Bystra ul. Jasna 17, tel. 501 285 417
e-mail: biuro@pracownia.org.pl, <http://www.pracownia.org.pl>
Konto bankowe: BS Bystra, 15 8133 0003 0001 0429 2000 0001

PNRWI.DW.791.OK.DŚ.106.24.5

Bystra, 12.12.2024 r.

Wójt Gminy Klucze

ul. Partyzantów 1

32-310 Klucze

W nawiązaniu do zaplanowanej rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa w sprawie toczącego się postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Klucz w ciągu DW 791” niniejszym informuję, że z uwagi na zaplanowane na 16 grudnia br. inne zobowiązania, przedstawiciel Stowarzyszenia nie będzie uczestniczyć w rozprawie administracyjnej wyznaczonej na ten dzień. Jednocześnie wnoszę o dołączenie niniejszego pisma do protokołu z rozprawy jako przedstawienie stanowiska Stowarzyszenia.

W związku z toczącym się postępowaniem, zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Klucz w ciągu DW 791”, w imieniu Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, wnoszę o:

I. Wytyczenie racjonalnego wariantu przebiegu obwodnicy nie kolidującego z obszarami Natura 2000, a następnie poddanie go rzetelnej ocenie oddziaływania na środowisko oraz analizie wielokryterialnej.

Obecnie wszystkie warianty poddane analizie w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (autorstwa MR Consulting sp. z o.o. Środowiskowa sp. k, Kraków, maj 2024, dalej jako: Raport) przebiegają przez tereny leśne i kolidują z obszarami Natura 2000 – w przypadku wariantów I, II i III jest to specjalny obszar ochrony siedlisk Pustynia Błędowska PLH120014, natomiast w przypadku wariantu IV - specjalny obszar ochrony siedlisk Jaroszowiec PLH120006. Analiza uwarunkowań terenowych przeprowadzona w oparciu o ogólnodostępne źródła (geoportal.gov.pl, geoserwis.gdos.gov.pl) wskazuje, że nie jest możliwa lokalizacja obwodnicy miejscowości Klucze poza terenami leśnymi - jak wskazano w Raporcie prawie 47% powierzchni gminy

Klucze zajmują lasy (s. 10), którymi miejscowość jest otoczona. Jednakże istnieją możliwości realizacji inwestycji poza terenami stanowiącymi część obszaru Natura 2000.

Jak już wskazano w piśmie z 1 października 2024 r. znak PNRWI.DW.791.OK.DŚ.106.24.3, obecnie przedstawiono cztery warianty, przy czym trzy tj. I, II i III to warianty tożsame z wariantami przedstawionymi w raporcie oceny oddziaływania na środowisko z 2020 r. Mając na uwadze wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z 28 września 2022 r., sygn. akt. II SA/Kr 830/22, w którym to Sąd ocenił, że „warianty te w zasadzie nie stanowią względem siebie żadnej realnej alternatywy, bo przebieg projektowanej drogi (obwodnicy) został w każdym z wariantów tylko nieznacznie zróżnicowany” a w związku z tym „przedstawione warianty są iluzoryczne w kontekście rzeczywistego wyboru tego, co dla środowiska byłoby najkorzystniejsze”, w Raporcie de facto poddano analizie jedynie dwa warianty przedsięwzięcia.

Warianty I-III (w tym wskazane w Raporcie (s. 289): wariant preferowany przez inwestora – W I oraz wariant alternatywny – W II) zlokalizowane są w obszarze Natura 2000 Pustynia Błędowska PLH120014 oraz korytarzu ekologicznym Jura Krakowsko-Częstochowska KPdc-11. W Raporcie przedstawiono jedynie ogólne informacje odnoszące się do kolizji infrastruktury z siedliskami przyrodniczymi stanowiącymi przedmiot ochrony obszaru Natura 2000, oceniając jednocześnie, że „teren przedmiotowej inwestycji nie stanowi szczególnie cennej wartości przyrodniczej” (s. 164 Raportu). Ocena ta jest całkowicie nieuprawniona – świadczy o tym choćby fakt wytyczenia w tym miejscu korytarza ekologicznego jako kluczowego elementu zachowania spójności sieci Natura 2000, służącego funkcjonalnemu połączeniu ostoi PLH120014 z pozostałymi elementami sieci. Kolizja planowanej drogi z korytarzem ekologicznym KPdc-11, to jedno z podstawowych zagrożeń przyrodniczych - droga stworzy częściową barierę ekologiczną w korytarzu rangi krajowej (dla dużych ssaków i spójności sieci Natura 2000), a analiza form oddziaływania w Raporcie w ogóle się do tego nie odnosi.

Dodatkowo, lasy w obszarze planowanej inwestycji zostały wytypowane do wzmocnienia ochrony leśnych zasobów przyrodniczych w propozycji Lasów Państwowych z 27 listopada 2024 r. jako „Lasy do zmodyfikowania działań gospodarczych” (źródło: www.bdl.lasy.gov.pl/portal/mapy, dostęp: 10.12.2024 r.). Jednocześnie w Standardowym Formularzu Danych dla obszaru Natura 2000 Pustynia Błędowska (dostęp: 10.12.2024 r.) wskazano, że występujące w granicach obszaru siedlisko 9130 Żyzne buczyny (z którym koliduje wariant III) nie stanowi przedmiotu ochrony obszaru z uwagi na niewielką powierzchnię (2,74 ha), co nie jest jednoznaczne z niewielką wartością przyrodniczą.

Realizacja inwestycji w wariantach I lub II doprowadzi do degradacji krajobrazów o cechach krajobrazów priorytetowych. Jak wskazują sami autorzy Raportu: „Planowana droga ma przebiegać między dwoma krajobrazami o dużych walorach przyrodniczych

i widokowych, które mają szansę stać się krajobrazami priorytetowymi w audycie krajobrazowym. Na zachodzie jest to krajobraz Pustyni Błędowskiej – unikalny w skali krajowej, od wschodu krajobraz ostańca wapiennego z wystąpieniami skałkowymi porośnięty buczyną, w tym niewielkim płatem bardzo rzadkiej buczyny storczykowej.” (s. 138). Zauważono także, że planuje się budowę drogi w odległości ok. 200 m od jednego z najważniejszych na pograniczu Śląska i Małopolski, a także w Parku Krajobrazowym Orlich Gniazd punktów widokowych wzniesienia Czubatki i w otwarciu widokowym (rozległym przedpolu ekspozycji) na Pustynię Błędowską oraz jej otoczenie; na granicy parku krajobrazowego, w którym walory widokowe mają bardzo duże znaczenie (s. 138). Autorzy Raportu ocenili, że „Bez wątplenia znacząco negatywnym oddziaływaniem na fizjonomię krajobrazu będzie degradacja walorów widokowych z punktu widokowego Czubatka w kierunku Pustyni Błędowskiej. Występuje tam panorama o co najmniej regionalnym znaczeniu krajobrazowym, której bliski plan w odległości ok. 200-250 m będzie przekształcony” (s. 142) nie przeszkodziło im to jednak przyznać wariantom I i II najwyższą punktację przy ocenie oddziaływania wariantów na walory krajobrazowe (Tabela 89 Porównanie wariantów inwestycji w aspekcie oddziaływania na walory krajobrazowe, s. 285). Zachowanie panoramy krajobrazowej w obecnym stanie ma znaczenie nie tylko przyrodnicze, ale również rekreacyjne i prorozwojowe – decydując o zachowaniu najważniejszej, lokalnej atrakcji turystycznej.

Dr hab. Przemysław Chylarecki w artykule pt. „Wpływ dróg na środowisko przyrodnicze” wskazuje także na zagrożenie, które w ogóle nie zostało poddane analizie w Raporcie: „negatywnym skutkiem budowy nowych dróg jest bardzo szybko postępująca zabudowa terenów przylegających do dróg – wzdłuż dróg szybko powstają magazyny, centra logistyczne, stacje obsługi, czy zabudowa mieszkalna. Drogi są więc korytarzami rozprzestrzeniania się (wręcz „rozlewania się”) terenów zurbanizowanych i utraty cennych siedlisk przyrodniczych zajmowanych pod zabudowę. Budowa nowej drogi generuje w krótkim czasie budowę kolejnych dróg odgałęziających się od drogi głównej, potęgując tempo utraty siedlisk występujących poprzednio na danym terenie. Nowe drogi poprzez zapewnienie łatwego dostępu (dojazdu) ułatwiają również wszelką eksploatację zasobów przyrodniczych na terenach ongiś słabo dostępnych” (s. 9).

Przedstawiony w Raporcie wariant IV koliduje z przedmiotem ochrony specjalnego obszaru ochrony siedlisk Jaroszowiec PLH120006 tj. siedliskiem 9110 kwaśne buczyny – w wyniku realizacji zagrożone zniszczeniem jest ok. 1,7 ha, a w wskutek prac ziemnych, nawet 2,6 ha (zgodnie z informacjami przedstawionymi w Tabeli 65 na s. 212 Raportu). Dodatkowo autorzy Raportu wskazują, że z uwagi na izolację płatu tego siedliska, realizacja inwestycji w wariantcie IV może negatywnie wpłynąć na strukturę i funkcjonowanie siedliska 9110 w obszarze Natura 2000. Wariant IV także zlokalizowany jest w korytarzu ekologicznym Jura Krakowsko-Częstochowska KpdC-11.

Na podstawie wyżej wymienionych ogólnodostępnych źródeł, załącznika nr 2 do Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Jaroszowiec (PLH120006), a także przedstawionej na s. 165 Raportu rycinie 13 przedstawiającej cenne siedliska przyrodnicze na tle analizowanych wariantów planowanej inwestycji, stwierdzić można, że kolizja z siedliskami stanowiącymi przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 (a także cennych siedlisk zlokalizowanych poza tym obszarem) jest możliwa do uniknięcia. Innymi słowy, istnieją alternatywne możliwości lokalizacji obwodnicy miejscowości Klucze, które nie kolidowałyby z cennymi siedliskami przyrodniczymi i obszarami Natura 2000.

W Raporcie nie przedstawiono żadnej alternatywy dla wariantów kolizyjnych z siecią Natura 2000 ani żadnych merytorycznych dowodów, że warianty takie nie są możliwe do realizacji.

Zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt. 5 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 środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112), raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać opis wariantów przedsięwzięcia uwzględniający szczególne cechy przedsięwzięcia lub jego oddziaływania na środowisko, ze wskazaniem wariantu wybranego do realizacji, racjonalnego wariantu alternatywnego oraz racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska; racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska może być tożsamy z wariantem wybranym do realizacji albo racjonalnym wariantem alternatywnym. Jak wskazał Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z 9 kwietnia 2024 r., sygn. akt. III OSK 3036/23: „Celem wskazania racjonalnego wariantu alternatywnego jest poszukiwanie alternatywnych rozwiązań pozwalających zrealizować przedsięwzięcie w sposób racjonalny i najkorzystniejszy dla środowiska. Nie można zatem zredukować wymaganych trzech wariantów w istocie do jednego wariantu, przy założeniu, że pozostałe warianty z różnych przyczyn w ogóle nie powinny lub nie mogą być realizowane.”

W przedmiotowej sprawie, wariant wybrany do realizacji przez inwestora oraz wariant alternatywny to w rzeczywistości warianty różniące się w nieistotny sposób, nie stanowiące względem siebie żadnej alternatywy, co zostało już ocenione przez Wojewódzki Sąd Administracyjny w Krakowie. Jedyna alternatywa, tj. wariant IV został zaprojektowany w sposób, który nie może być zaakceptowany przez organy tj. Wójta Gminy Klucze oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie z uwagi na negatywne oddziaływanie na przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 Jaroszowiec. Należy przy tym zwrócić uwagę, że autorzy Raportu – MR Consulting sp. z o.o. Środowiskowa sp., której działalność obejmuje „szerokie spektrum zagadnień towarzyszących procesom inwestycyjnym, realizując zadania począwszy od oceny ryzyka środowiskowego, przez nadzór realizacyjny, aż po działania czynnej ochrony środowiska (...) bazując na wiedzy

i doświadczeniu interdyscyplinarnego zespołu ekspertów” (źródło: <https://mrcons.eu/mr-consulting-srodowiskowa/>), musieli mieć świadomość, że kolizja drogi z przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 w zasadzie czyni ten wariant niemożliwym do realizacji, tym samym czyniąc go wariantem fikcyjnym. Prowadzi to do sytuacji, w której Organy dokonując oceny nie mają faktycznego wyboru wariantu, co jest sprzeczne z ugruntowanym orzecznictwem oraz istotą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest kluczowa w całym procesie inwestycyjno-budowlanym, gdyż na późniejszym etapie organy administracji architektoniczno-budowlanej nie będą już analizować oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Co więcej, postępowanie w sprawie wydania decyzji środowiskowej jest właśnie tym postępowaniem, w całym procesie inwestycyjno-budowlanym, gdzie istnieje możliwość zapewniania udziału społeczeństwa w ochronie środowiska.

Podkreślić należy przy tym, że obowiązek podjęcia w toku postępowania wszelkich niezbędnych działań do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego sprawy spoczywa na organach administracji publicznej. Wynika on ze sformułowanej w art. 7 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572) ogólnej zasady prawdy obiektywnej, stanowiącej jedną z fundamentalnych zasad postępowania administracyjnego.

II. Rzetelną ocenę celowości realizacji inwestycji wobec wysokich kosztów środowiskowych i krajobrazowych

W rozdziale 2.1 Raportu przedstawiono prognozy ruchu na obwodnicy dla roku 2028 (rok oddania obwodnicy do eksploatacji) oraz 2038 (horyzont 10 lat), z której wynika przewidywany wzrost liczby pojazdów korzystających z drogi, przy czym w każdym z wariantów udział w ruchu pojazdów ciężkich (dostawczych i ciężarowych) prognozowany jest na poziomie poniżej 20% (Tabele 12-19, s. 34-35). Wskazano, że „Na odcinku w terenie leśnym w wariantach zachodnich natężenie ruchu w 2038 r. jest na poziomie ok. 6,2 tys. pojazdów/dobę, w nocy ruch stanowi 2% tego ruchu.” (s. 35 Raportu). W ocenie Stowarzyszenia, w żadnym stopniu nie uzasadnia to wysokich kosztów środowiskowych i krajobrazowych związanych z realizacją obwodnicy. Analiza dokumentacji wskazuje, że nie zakłada się podjęcia żadnych działań zmierzających do faktycznego wyeliminowania ruchu pojazdów ciężarowych z miejscowości, mimo że jak wskazano w Raporcie, celem realizacji inwestycji jest „zmniejszenie dla mieszkańców i środowiska uciążliwości spowodowanych ruchem w zabudowanej części miasta Klucze (zmniejszenie poziomu hałasu, poprawa bezpieczeństwa)” (s. 7 Raportu). Jest więc wysoce prawdopodobne, że budowa obwodnicy wiążąca się z dużą ingerencją i wysokimi kosztami dla środowiska okaże się całkowicie

nieuzasadniona z uwagi na brak znaczącego zmniejszenia ruchu w miejscowości, co jest wskazywane jako główny cel realizacji inwestycji.

- III. Przeprowadzenie w ramach postępowania pełnej, rzetelnej oceny oddziaływania planowanej drogi na sieć Natura 2000, łączność ekologiczną i korytarze ekologiczne, z przedstawieniem dowodów merytorycznych potwierdzających dopuszczalność realizacji przedsięwzięcia lub (w przypadku ich braku) podjęcie działań wynikających z „zasady przezorności”.**
- IV. Opracowanie programu działań minimalizujących adekwatnych do występujących zagrożeń przyrodniczych – konieczna jest: weryfikacja i doprecyzowanie rozwiązań w zakresie przejść dla zwierząt oraz zapewniających bezpieczeństwo ruchu i ograniczanie liczby kolizji z udziałem zwierząt; minimalizacja negatywnego oddziaływania oświetlenia drogowego na siedliska i leśne korytarze migracji; minimalizacja negatywnego oddziaływania odwodnienia drogi na płazy i inne małe zwierzęta.**

Zgodnie z reprezentacją Zarządu
Radosław Ślusarczyk

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie, ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków