

DHV POLSKA Sp. z o.o.
02-672 Warszawa
ul. Domaniewska 41
tel. 606-28-02, 606-29-70



ANEKS Nr 1
DO RAPORTU
O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

DROGI EKSPRESOWEJ Nr S6 SZCZECIN-GDAŃSK
NA ODCINKU OD LĘBORKA (WRAZ Z OBWODNICĄ LĘBORKA) DO
OBWODNICY TRÓJMIASTA

WYMAGANEGO W POSTĘPOWANIU O WYDANIE
DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

TOM V. USTOSUNKOWANIE SIĘ
DO UWAG SPOŁECZNYCH

Warszawa, czerwiec 2012 r.

DANE OGÓLNE

Obiekt budowlany:

droga krajowa ekspresowa nr S6 Goleniów – Koszalin – Słupsk – Lębork - Gdańsk (S7/A1) na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta, odcinek Leśnice – Lębork – Luzino – Obwodnica Trójmiasta, odcinek północny od km 0+000 do km 33+901 oraz odcinek południowy od km 0+000 do km 30+363

Lokalizacja:

województwo pomorskie, powiaty lęborski, wejherowski i kartuski, miasto Lębork, gminy: Nowa Wieś Lęborska, Łęczyce, Luzino, Szemud i Żukowo oraz miasto Gdynia (na prawach powiatu)

Nazwa przedsięwzięcia (tytuł inwestycyjny):

Budowa drogi ekspresowej nr S6 na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta

Rodzaj przedsięwzięcia:

budowa drogi krajowej ekspresowej S6 (po nowym śladzie) i rozbudowa istniejącej drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej

Inwestor:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Gdańsku
ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk-Oliwa

Jednostka wykonująca STEŚ:

DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41, 02-672 Warszawa

Jednostka wykonująca ROŚ:

DHV POLSKA Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 41, 02-672 Warszawa

Zespół autorski ROŚ:

Funkcja osoby	Imię i nazwisko	Zakres prac
Kierownik	mgr Tomasz Pakuła	część opisowa, weryfikacja
Ekspert	dr inż. Tadeusz Wójcicki	część opisowa, weryfikacja
Ekspert	mgr inż. Joanna Olejniczak	część opisowa
Ekspert	mgr inż. Dagmara Kaszyńska	część opisowa
Ekspert	mgr inż. Marta Podedworna-Łuczak	przyroda, zabytki, woda
Ekspert	mgr inż. Przemysław Pajewski	emisje do powietrza, hałas
Ekspert	mgr inż. Iwona Żurek	hałas
Ekspert	mgr Henryk Kot	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	prof. Marek Tadeusz Ciosek	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	dr Grzegorz Bzdon	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	dr Janusz Krechowski	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	mgr Marian Szymkiewicz	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	dr Krzysztof Banaś	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	dr Dariusz Borowiak	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	mgr Anna Skolimowska	część rysunkowa
Ekspert	mgr inż. Konrad Jagodziński	część rysunkowa
Ekspert	mgr inż. Ada Szczęsna	część rysunkowa
Ekspert	mgr inż. Tomasz Szyszka	część rysunkowa
Ekspert	mgr inż. Bartosz Belch	część rysunkowa
Ekspert	mgr Anna Adamczyk - Gorzkowska	część rysunkowa, część opisowa
Ekspert	mgr Bartosz Dzierża	część rysunkowa, część opisowa
Ekspert	mgr inż. Tomasz Nowakowski	część rysunkowa, część opisowa

Za zespół:

Objaśnienia skrótów:

STEŚ - studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe drogi ekspresowej nr S6 Leśnice (Lębork) – Obwodnica Trójmiasta
ROŚ - raport o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej nr S6 Leśnice (Lębork) – Gdańsk

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
1.	<p>Wnioski o dodanie ekranu akustycznego na odcinku od km 18+000 do km 18+500 w wariantcie A2 (po południowej stronie drogi) w Szemudzie, w rejonie działek budowlanych następujących osób;</p> <ul style="list-style-type: none"> - P. Mariusza Mor oraz Pani Marianny i Tadeusza Mor – pismo z dnia 10.10.2011 r. - Pani Danuty Dmowskiej – Kopec oraz Pana Andrzeja Kopec- pismo z dnia 10.10.2011 r. - Pana Ryszarda Rogackiego – pismo z dnia 10.10.2011 r. - Pana Aleksandra Wiącek – pismo z dnia 10.10.2011 r. - Państwa Marii i Stanisława Raczkowskich – pismo z dnia 10.10.2011 r. - Państwa Danuty i Zdzisława Grzesiak oraz Pani Małgorzaty Grzesiak – Nawrot i Pana Marka Nawrot – pismo z dnia 10.10.2011 r. <p><u>przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 31 stycznia 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.41.2011.JIG</u></p>	<p>Droga na tym odcinku przechodzi w pięciometrowym wykopie i w związku z tym obliczenia akustyczne wskazują, że nie ma potrzeby budowy ekranu akustycznego. Mimo to w Raporcie (rozdz. 14, tabl. 14.1.1) zaproponowano w tym rejonie punkt pomiaru hałasu do analizy porealizacyjnej. Sprawa ta będzie ponownie przeanalizowana na etapie raportu powtórnej oceny oraz analizy porealizacyjnej.</p>
2.	<p>Pismo Stowarzyszenia Mieszkańców Koleczkowa i Okolic z dnia 13.06.2011 r. (złożone w RDOŚ dniu 01.02.2012 r. l. dz. 855)- <u>przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 3 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.43.2011.JIG</u></p>	
2.1.	<p>Analizę porównawczą wariantów IIA1 i IIA2 nie należy prowadzić w odniesieniu do całego ich przebiegu, tzn. na odcinku Lębork-Chwaszczyno, a jedynie w odniesieniu do terenu wokół jezior Marchowskich, gdyż tylko na tym odcinku występują między tymi wariantami różnice.</p>	<p>Mimo że w Raporcie (rozdz. 8) analizę porównawczą wszystkich rozpatrywanych wariantów przedsięwzięcia, w tym również wariantów IIA1 i IIA2, przeprowadzono w odniesieniu do całego ich przebiegu, to jednak ocena różnicująca wynika wprost z między-wariantowych różnic w przebiegach drogi, bo tylko na tych odcinkach różnicowych ujawniają się znaczące różnice w oddziaływaniu poszczególnych wariantów na środowisko. Ponieważ odcinki różnicujące znajdują się w różnych miejscach wzdłuż trasy drogowej, to siłą rzeczy w celu porównania wariantów trzeba wykonać oceny oddziaływania wariantów na środowisko na całych ich długościach. W odniesieniu do wariantów IIA1 i IIA2 w analizie dotyczącej ich całej długości (tabl. 8.1 w pierwotnym Raporcie) jest zawarta analiza dotycząca terenu wokół jezior Marchowskich, przy czym różnice w ocenie oddziaływania tych wariantów na środowisko dotyczą tylko dwóch kryteriów: nr 3 i nr 9. Jak wynika z objaśnień treści tabl. 8.1, jest to związane wprost z różnicami w powierzchniach kolizji tych wariantów z chronionymi siedliskami przyrodniczymi oraz w różnicach w oddziaływaniu na stosunki grunto-wodne, a różnice te wynikają wprost z różnicy w przebiegu obu wariantów występującej w rejonie jezior Marchowskich.</p>
2.2.	<p>Raport OOS został po wprowadzonym pośpiesznie wariantcie IIA2 nieudolnie</p>	<p>Zarówno Raport jak i Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES),</p>

	<p>zmanipulowany. Przez cały okres konsultacji i projektowania GDDKiA optowała za maksymalnym odsunięciem trasy od lasów i jezior. Wariant IIA1 uznawany był środowiskowo za najlepszy do końca 2010 r. Wprowadzono więc wariant IIA2, który do IIA różni się tylko tym, że na odcinku 2 km jest od niego odsunięta o ok. 200 m. Nie jest możliwe, aby tak kosmetyczna zmiana na tak krótkim odcinku spowodowała, aż tak wielkie pozytywne efekty dla środowiska i ekonomiki.</p>	<p>stanowiące podstawę do opracowania OOS, tworzono stopniowo, a w kolejnych wersjach tych dokumentów uzupełniano i korygowano ich treść tak, aby produkt finalny uwzględniał wszystkie dane wejściowe, okoliczności i zgłoszone uwagi. Kosztorysy korygowano za każdym razem, gdy do projektu drogowego wprowadzano zmiany rozwiązań projektowych. W okresie konsultacji społecznych Inwestor nie dysponował jeszcze ostateczną wersją raportu, nie można więc powiedzieć, że został „zmanipulowany”; chodziło o stopniową zmianę ocen środowiskowych i ekonomicznych dokonującą się w miarę postępu prac projektowych.</p> <p>W swoich uwagach Stowarzyszenie Mieszkańców Koleczkowa odnosi się do pierwotnych, nie ostatecznych wersji Raportu. W odniesieniu do wariantów IIA i IIA2 w analizie porównawczej w rozdz. 8 w pierwotnym Raporcie (tabl. 8.1) różnice w ocenie oddziaływania tych wariantów na środowisko dotyczą czterech kryteriów: nr 7, 8, 10 i 16. Jak wynika z objaśnień treści tabl. 8.1, jest to związane z różnicami w powierzchniach rozcięcia lasów, łącznych długościach wysokich nasypów i wykopów, masach przemieszczanej ziemi oraz sumarycznych powierzchniach projektowanych ekranów akustycznych. Często zdarza się, że stosunkowo niewielka zmiana w przebiegu wariantów powoduje duże zmiany w wynikach ocen środowiskowych i ekonomicznych.</p> <p>W ostatecznym Raporcie zostały zweryfikowane błędnie przyznane punktacje dla ilości ekranów, o których mowa w piśmie Stowarzyszenia.</p> <p>Podsumowując należy stwierdzić, że ostateczna analiza porównawcza wariantów jest wykonana rzetelnie i jej wynikiem jest wskazany do realizacji najkorzystniejszy środowiskowo wariant</p>
2.3.	<p>Uważamy, że w dostarczonym przez GDDKiA materiale i analizie środowiskowej niedostatecznie uwzględniono, lub świadomie pominięto, wpływ projektowanej inwestycji na glebę, wody, zarówno powierzchniowe jak i gruntowe oraz ich wzajemne powiązania i oddziaływanie, klimat, krajobraz, a także ludzi korzystających z terenów rekreacyjnych.</p>	<p>Wskazane oddziaływania inwestycji uwzględniono w ramach kryteriów: nr 7 (zmiany w krajobrazie), nr 8 (powierzchnia ziemi, w tym gleby), nr 9 (stosunki gruntowo-wodne, w tym wody gruntowe) oraz nr 14 (stosunki wodne, w tym wody powierzchniowe). Oddziaływanie drogi na klimat pominięto w ocenie porównawczej (rozdz. 8) jako nieistotne (śladowe) i nie różnicujące wariantów. Oddziaływanie na ludzi uprawiających rekreację wzdłuż drogi uwzględniono w ramach grupy kryteriów dotyczących wpływu inwestycji na zdrowie i warunki życia wszystkich ludzi, tj. w ramach kryteriów dotyczących uciążliwości robót budowlanych (nr 10), zanieczyszczenia powietrza (nr 12), hałasu drogowego (nr 16), wibracji (nr 17), bezpieczeństwa ruchu drogowego (19), oddziaływania pól elektromagnetycznych (nr 20), jakości obsługi komunikacyjnej (nr 21) oraz oddziaływania na dobra materialne (nr 22, w tym planowane wyburzenia).</p>
3.	<p>Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 9.11.2011 r. (złożone w RDOŚ w dniu 14.11.2011 r. l. dz. 9012)- <u>przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 3 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.43.2011.JIG</u></p>	
3.1.	<p>Wniosek o przyjęcie wariantu A1 (zamiast A2) sformułowany na podstawie przeprowadzonej analizy faunistycznej: „Ocena oddziaływania planowanej</p>	<p>Analiza faunistyczna nie może być podstawą do przyjęcia wariantu A1 zamiast A2. W ostatecznym raporcie ocena faunistyczna (rozdz. 8) jest jednym z 26 kryteriów oceny</p>

	trasy Kaszubskiej na wartości przyrodnicze w rejonie Jezior Machowskich”	porównawczej wariantów przedsięwzięcia. Z tej oceny wielokryterialnej wynika, że wariant A2 jest lepszy dla środowiska niż A1.
3.2.	Projektanci DHV posługują się metodą AHP, która pozwala na wybór z góry założonego wariantu.	W Raporcie (rozdz. 8) do porównania i wyboru najkorzystniejszego dla środowiska wariantu przedsięwzięcia nie zastosowano metody AHP, lecz inną metodę, pozwalającą na precyzyjne ustalenie, który wariant jest najkorzystniejszy dla środowisko.
3.3.	Projektanci DHV kilkakrotnie „poprawiali” opracowania OOS i koszty inwestycji tak, aby uzyskać optymalność wariantu wybranego IIA2.	Zarówno Raport jak i Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STES), stanowiące podstawę do opracowania OOS tworzono stopniowo, a w kolejnych wersjach tych dokumentów uzupełniano i korygowano ich treść tak, aby produkt finalny uwzględniał wszystkie dane wejściowe, okoliczności i zgłoszone uwagi. Kosztorysy korygowano za każdym razem, gdy do projektu drogowego wprowadzano zmiany rozwiązań projektowych.
3.4.	Dla uzasadnienia wyboru nieracjonalnego wariantu przebiegu drogi S6 zastosowano wybieg polegający na nieuwzględnieniu w ankiecie 604 głosów na A1 (z Koleczkowa) i interpretacji wyników dla z góry założonego wyboru nowej koncepcji, tj. wariantu A2.	<p>W dniu 03.11.2009 r. GDDKiA O/Gdańsk przeprowadziła na terenie gminy Szemud spotkanie informacyjne, którego celem było zaprezentowanie mieszkańcom wariantu A2 i wysłuchanie opinii. Zostało również przeprowadzone w dniach 04 – 09 listopada b.r. ankietowanie, celem zapoznania się z opinią mieszkańców gminy Szemud na temat przygotowywanej inwestycji oraz wariantu A2. W procesie badania opinii społecznej uzyskaliśmy wsparcie Urzędu Gminy Szemud, w którym respondenci mogli składać ankietę – po uprzednim wylegitymowaniu się. Uprawnieni do złożenia ankiety byli wszyscy pełnoletni mieszkańcy gminy Szemud oraz pełnoletnie osoby posiadające nieruchomości na terenie tejże gminy. Zasady określone w przypadku przedmiotowego badania opinii społecznej wykluczały możliwość manipulacji wynikami ankietowania. Firma Millward Brown SMG/KRC, opracowująca raport ze spotkania informacyjnego i badania ankietowego, dostarczyła do tut. Oddziału opracowanie prezentujące następujące wyniki:</p> <p>Czy planowana droga ekspresowa S6 na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta jest potrzebna? głosów ważnych – 878; zdecydowanie tak – 36,0 %; raczej tak – 47,7 %; raczej nie – 6,6 %; zdecydowanie nie – 5,9%; nie wiem – 3,8 %</p> <p>Czy akceptuje Pan(i) nowo opracowany w październiku 2009 r. wariant A2 drogi ekspresowej S6? głosów ważnych – 874; tak 84,4 %; nie 15,6%</p> <p>Który spośród niżej wymienionych (wskazanych przez Komisję Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad) wariantów trasy S6 jest Pana(i) zdaniem <u>najlepszy</u> i powinien być realizowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad? głosów ważnych – 860; A (północne obejście Jezior Marchowskich) – 1,7 %; A1 (południowe obejście Jezior Marchowskich) – 6,5 %; A2 (nowo opracowany w październiku 2009 r.) – 82,7 %; Wszystkie wyżej wymienione warianty są dla mnie nie do przyjęcia – 9,1 %</p> <p>Zaprezentowane wyniki ankietowania mieszkańców gminy Szemud wskazują na zdecydowane poparcie dla idei budowy drogi ekspresowej S6 na przedmiotowym odcinku oraz dla budowy tej trasy wg wariantu A2.</p> <p>Dnia 10.11.2009 r. przedstawiciele „Stowarzyszenia Mieszkańców Koleczkowa</p>

		<p><i>i Okolic</i>” dostarczyli do tut. Oddziału wypełnione ankiety w liczbie 545 sztuk, opatrzone w imię i nazwisko, adres i podpis. Respondenci w ww. ankietach opowiedzieli się przeciwko wariantowi A2 i wskazali poparcie dla wariantu A1. Jednakże z uwagi na nie złożenie przedmiotowych ankiet w wyznaczonym miejscu, terminie i wg ustalonych zasad – osobiście przez każdego respondenta, kierownictwo tut. Oddziału podjęło decyzję o nie zaliczeniu ich w badaniu ankietowym wykonywanym przez firmę Millward Brown SMG / KRC.</p> <p>Analizując wyniki badania opinii społecznej należy stwierdzić, że nawet gdyby dostarczone przez „<i>Stowarzyszenia Mieszkańców Koleczkowa i Okolic</i>” ankiety zostały uwzględnione w raporcie, nadal wariant A2 uzyskałby więcej głosów na „tak” oraz w kolejnym pytaniu byłby wskazywany jako najlepszy.</p> <p>Mając powyższe na uwadze jednoznacznie dementujemy sugestię Wnioskodawcy o rzekomej manipulacji badania społecznego.</p>
3.5.	Analiza florystyczna wykaże bardziej szkodliwe oddziaływanie wariantu A2 niż wariantu A1, ponieważ jak wskazują dane Zarządu Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego wiele cennych gatunków roślin i grzybów występuje bezpośrednio i niedaleko trasy drogi wg wariantu A2.	Z rozdz. 6.4.1 wynika, że zarówno wariant A1 jak i wariant A2 powodują tę samą liczbę zniszczeń stanowisk chronionych roślin.
3.6.	GDDKiA nie wykonała wystarczających badań roślin i grzybów. Nie uwzględniono np. szmaciaka (gałęzistego, krótkotrzonowego, dębowego), sromotnika oraz purchawicy. Projektanci nie przeprowadzili nawet oględzin terenu pod drogę, a co dopiero mówić o profesjonalnym badaniu roślin i zwierząt.	Podstawą do wykonania Raportu były wyniki inwentaryzacji przyrodniczej o zakresie wystarczającym do oceny wariantów przedsięwzięcia. Do opracowania Raportu nie były potrzebne dane o wspomnianych gatunkach grzybów. Inwentaryzacja polegała na badaniach terenowych, a więc w tym kontekście uwaga o braku oględzin i nieprofesjonalnym badaniu jest nieprawdziwa i krzywdząca dla autorów Raportu.
4.	Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 19.01.2012 r. (złożone w RDOŚ w dniu 25.01.2012 r. l. dz. 660)- przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 8 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.43.2011.JIG	
4.1.	W Raporcie nie określono, nie przeanalizowano oraz nie oceniono bezpośredniego i pośredniego wpływu na zdrowie i warunki życia ludzi mieszkających, posiadających rekreacyjne działki, korzystających z organizacji rekreacyjnych i wypoczywających w obszarze oddziaływania inwestycji, ludzi, rodzin wielopokoleniowych, którzy mieszkają w wyburzanych domach.	W ostatecznym Raporcie w ocenie porównawczej wariantów przedsięwzięcia (rozdz. 8) ocenę wpływu inwestycji na zdrowie i warunki życia ludzi uwzględniono w ramach kryteriów dotyczących uciążliwości robót budowlanych (nr 10), zanieczyszczenia powietrza (nr 12), hałasu drogowego (nr 16), wibracji (nr 17), bezpieczeństwa ruchu drogowego (19), oddziaływania pól elektromagnetycznych (nr 20), jakości obsługi komunikacyjnej (nr 21) oraz oddziaływania na dobra materialne (nr 22, w tym planowane wyburzenia). Nie wydzielono osobnego kryterium dotyczącego zdrowia i warunków życia ludzi, ponieważ prowadziłoby to do dublowania się kryteriów. W ramach kryteriów dotyczących ludzi uwzględniono poszczególne grupy społeczne, np. rodziny wielopokoleniowe, właściciele działek rekreacyjnych itp.
4.2.	W Raporcie nie przedstawiono wpływu inwestycji na chronione grzyby i porosty.	W ostatecznym Raporcie w ocenie porównawczej wariantów przedsięwzięcia (rozdz. 8) ocenę wpływu inwestycji na chronione grzyby i porosty uwzględniono w ramach kryterium nr 4 dotyczącego oddziaływania drogi na cenne gatunki roślin.

4.3.	Raport nie zawiera przekrojów podłużnych wariantów, co uniemożliwia ocenę rzeczywistej ingerencji w krajobraz, stosunki wodne, ilość przemieszczanej ziemi itp. W raporcie nie ma żadnej mapy z poziomiami.	Uwaga niezasadna. Niwelety, czyli przekroje podłużne drogi S6, są w tak szczegółowej skali, że ich zamieszczenie w Raporcie zwiększyłyby znacznie jego objętość. Jest to jeden z wielu elementów projektu drogowego, które nie znalazły się w Raporcie, ponieważ Inwestor uznał to za zbyt duże. Do oceny porównawczej wariantów same wydrukowane niwelety nie wystarczą, gdyż potrzebne są przede wszystkim specjalistyczne programy komputerowe, przetwarzające automatycznie dane o położeniu drogi względem terenu na zestawienia wysokości nasypów i wykopów, bilanse robót ziemnych itp. Nie jest prawdą, że w Raporcie nie ma żadnej mapy z poziomiami – na rys. 1 są zaznaczone poziomicami.
4.4.	Punktacja wielu kryteriów nie wykorzystuje założonej skali ocen, np. od 0 do 10.	W rozdz. 8 wyjaśniono, że skróconą skalę ocen, np. od 1 do 6, przyjęto w celu uwzględnienia wagi danego kryterium oceny, tj. w celu uwzględnienia względnej siły oddziaływania w danej kategorii w stosunku do innych kategorii. Tylko kryteria o wadze najwyższej utrzymały pierwotną, pełną skalę ocen od 0 do 10 punktów.
4.5.	Kryterium nr 1: punktacja 0 i 1 oraz 10 wydaje się być zbyt ostra.	Ocena zależała od klasyfikacji siły oddziaływania drogi na sieć Natura 2000 w podziale zasadniczym na: oddziaływanie znaczące (0-1 pkt.) albo nieznaczące (10 pkt.). Uwaga niezasadna.
4.6.	Kryterium nr 3: gdyby przyjąć zakresy parametru według ciągu arytmetycznego, to punktacja W3 wynosiłaby 1 zamiast 0.	Uwaga niezasadna – autor uwagi dysponował przypuszczalnie wstępną wersją Raportu, przed jego przekazaniem do RDOŚ. W wersji oficjalnej dla W3 przyjęto ocenę 1 pkt.
4.7.	Kryterium nr 4: gdyby przyjąć ciąg arytmetyczny wielkości parametru, do punktacja wariantów W2, 4, 6, 8, 10 powinna być niższa o 1 pkt.	Uwaga byłaby zasadna, jeśli skala oceny byłaby 0-10 pkt. Przy przyjętej „spłaszczonej” skali 0-3 pkt. uwaga jest niezasadna.
4.8.	Kryterium nr 6: zawyżona punktacja W8 i W10 przy zastosowaniu ciągu arytmetycznego	Uwaga niezasadna – przy zastosowaniu ciągu arytmetycznego, po zaokrągleniu do pełnych punktów, dla W8 i W10 przyjęto prawidłowo 3 pkt., np. dla W8: $10 \times (1 - 14,53 / 21,92) = 10 \times (1 - 0,66) = 3$
4.9.	Kryterium nr 7: niezgodności w punktacji między tablicą a opisem.	W ostatecznym Raporcie (rozdz. 8) przyjęto inny wskaźnik ilościowy do oceny (por. rozdz. 6.6.1), a zatem poprzednia punktacja została usunięta w całości.
4.10.	Kryterium 8: nieprawidłowości w wyliczeniu ilości punktów oceny.	Uwaga zasadna – w ostatecznym Raporcie usunięto wskazane nieprawidłowości (rozdz. 8).
4.11.	Kryterium nr 10: niezgodności między punktacją a danymi wejściowymi (W5 o 1 pkt. za dużo).	Uwaga niezasadna – przy zastosowaniu ciągu arytmetycznego, po zaokrągleniu do pełnych punktów, dla W5 przyjęto prawidłowo 1 pkt. (zgodnie z opisem Ad 10): $4 \times (1 - 18,7 / 25,2) = 4 \times (1 - 0,74) = 1$. Usunięto jednak zauważone rozbieżności opisu z tabl. 8.1.
4.12.	Kryterium nr 16: zaniżona punktacja wariantów W1 i W3, a zawyżona – wariantu W5.	W ostatecznym Raporcie (rozdz. 8) przyjęto zweryfikowane powierzchnie ekranów jako miarę do oceny punktowej wariantów (por. rozdz. 11.1), a zatem poprzednia punktacja została usunięta w całości.
4.13.	Kryterium nr 19: dla wariantu W6 właściwsza byłaby ocena 8 pkt. zamiast przyznanych 7 pkt.; zaniżona o 1-2 pkt. ocena wariantów W2,4,6,7,8,9.	Uwaga niezasadna – autor uwagi dysponował przypuszczalnie wstępną wersją Raportu, przed jego przekazaniem do RDOŚ. W wersji oficjalnej dla W6 przyjęto ocenę 8 pkt.
5.	Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 12.12.2011 r. (złożone w RDOŚ w dniu 16.12.2011 r. l. dz. 6585) - przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 8 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.43.2011.JIG	
5.1.	Uważam, że w dostarczonym przez GDDKiA materiale i analizie	Wskazane oddziaływania inwestycji uwzględniono w ramach kryteriów: nr 7 (zmiany w

	<p>środowiskowej niedostatecznie uwzględniono, lub świadomie pominięto, wpływ projektowanej inwestycji na glebę, wody, zarówno powierzchniowe jak i gruntowe oraz ich wzajemne powiązania i oddziaływanie, klimat, krajobraz, a także ludzi korzystających z terenów rekreacyjnych.</p>	<p>krajobrazie), nr 8 (powierzchnia ziemi, w tym gleby), nr 9 (stosunki gruntowo-wodne, w tym wody gruntowe) oraz nr 14 (stosunki wodne, w tym wody powierzchniowe). Oddziaływanie drogi na klimat pominięto w ocenie porównawczej (rozdz. 8) jako nieistotne (śladowe) i nie różnicujące wariantów. Oddziaływanie na ludzi uprawiających rekreację wzdłuż drogi uwzględniono w ramach grupy kryteriów dotyczących wpływu inwestycji na zdrowie i warunki życia wszystkich ludzi, tj. w ramach kryteriów dotyczących uciążliwości robót budowlanych (nr 10), zanieczyszczenia powietrza (nr 12), hałasu drogowego (nr 16), wibracji (nr 17), bezpieczeństwa ruchu drogowego (19), oddziaływania pól elektromagnetycznych (nr 20), jakości obsługi komunikacyjnej (nr 21) oraz oddziaływania na dobra materialne (nr 22, w tym planowane wyburzenia).</p>
5.2.	<p>Analiza porównawcza wariantów przedsięwzięcia powinna dotyczyć szczegółów różnicujących warianty, co da prawdziwy, wyrazisty obraz podwariantów i podstawę do wyboru wariantu drogi.</p>	<p>Mimo że w Raporcie (rozdz. 8) analizę porównawczą wszystkich rozpatrywanych wariantów przedsięwzięcia przeprowadzono w odniesieniu do całego ich przebiegu, to jednak różnice w ocenach poszczególnych wariantów wynikają wprost ze szczegółów różniących warianty. Ponieważ te szczegóły różnicujące znajdują się w różnych miejscach wzdłuż trasy drogowej, to siłą rzeczy w celu porównania wariantów trzeba wykonać oceny oddziaływania wariantów na środowisko na całych ich długościach.</p>
6.	<p>Pismo Pani Beaty Gaffka z dnia 30.01.2012 r. (złożone w RDOŚ w dniu 07.02.2012 r. l. dz. 1032) dotyczące postawienia ekranów akustycznych przy torach od strony osiedla w Lubowidzu (wnioskodawczyni posiada działkę nr 53/11 w obrębie Lubowidz). - przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 28 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.46.2011.JIG</p>	<p>Wniosek uwzględniono. W części kartograficznej Raportu przedstawiono ekrany chroniące osiedle w Lubowidzu zarówno od hałasu drogowego (ekran między drogą a linią kolejową) jak i od hałasu kolejowego (ekran między linią kolejową a osiedlem).</p>
7.	<p>Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 12.02.2012 r. (złożone do RDOŚ w dniu 14.02.2012 l. dz. 1246)- przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 28 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.46.2011.JIG</p>	<p>Odpowiedź w lp. 3-5 i 8-12</p>
8.	<p>Pismo z dnia 13.06.2011 r. (złożone w RDOŚ w dniu 14.06.2011r.)</p>	<p>Odpowiedź w lp. 2</p>
9.	<p>Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 09.11.2011 r. (złożone do RDOŚ w dniu 14.11.2011)</p>	<p>Odpowiedź w lp. 3</p>
10.	<p>Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 12.12.2011 r. (złożone do RDOŚ w dniu 16.12.2011)</p>	<p>Odpowiedź w lp. 5</p>
11.	<p>Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 19.01.2012r. (złożone do RDOŚ w dniu 25.01.2012)</p>	<p>Odpowiedź w lp. 4</p>
12.	<p>Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 10.02.2012 r. (złożone w RDOŚ w dniu 14.02.2012 r. l. dz. 1245) - przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 28 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.46.2011.JIG</p>	

12.1.	Autorzy Raportu ulegli zjawisku „skąpca poznawczego”, tj. niewłaściwie uprościli złożone problemy, ignorując przy tym istotne informacje.	Zakres tematyczny Raportu jest zgodny z ramowym układem raportów określonych w ustawie ooś, nie może więc wystąpić zjawisko pominięcia istotnych informacji i ocen. Oceny środowiskowe muszą być syntetyczne i uproszczone w stopniu potrzebnym do osiągnięcia celu nadrzędnego opracowania Raportu, jakim jest porównanie i wybór optymalnego wariantu przedsięwzięcia. Wprowadzone uproszczenia są metodycznie właściwe.
12.2.	Kryterium 2: Liczbę kolizji należy poprawić, przyjmując zgodnie z załączonymi analizami, że liczba kolizji dla W3 wynosi 12, dla W4 - 8 szt., a dla odcinków różnicujących warianty: dla A i A2 – 2 szt. oraz dla A1 - 1 szt. Niejednoznaczne określenie „może stwarzać zagrożenie” – a więc jak, wystąpi czy nie wystąpi negatywne oddziaływanie stwarzające zagrożenie dla przyrody?	Uwaga zasadna – liczbę kolizji policzono nieprawidłowo przy przyjętych założeniach. W ostatecznym Raporcie przyjęto prawidłową liczbę kolizji 12 szt. dla W3 oraz 8 szt. dla W4, poprawiając przy tym dane w odpowiednich tabelach. Wtedy rzeczywiście dla odcinków różnicujących liczba ta wyniesie 2 szt. dla A i A2 oraz 1 szt. dla A1, a nie jak błędnie podano w pierwotnym Raporcie: 2 szt. dla A i A1 oraz 1 szt. dla A2). Nie spowoduje to jednak zmian punktacji w generalnej ocenie porównawczej wariantów w kryterium nr 2, gdyż dla W3 mamy 5,6 pkt., dla W2, W6, W8 i W10 – 7,6 pkt., a dla W4 – 8,0 pkt., co przy przyjętym założeniu zaokrąglania ocen do pełnych punktów daje odpowiednio 6 pkt., 8 pkt. i 8 pkt. W ostatecznym Raporcie niefortunne określenie „może stwarzać zagrożenie” zastąpiono jednoznacznym określeniem „stworzy zagrożenie”.
12.3.	Kryterium 3: Na rys. 2.5 nie ma oznaczenia chronionych siedlisk przyrodniczych występujących na odcinku od km 15+600 do km 16+000 w wariantach A i A2.	Uwaga niezasadna. Inwentaryzacja przyrodnicza z 2009 r. nie potwierdziła występowania siedlisk przyrodniczych w rejonie wskazanego odcinka drogi S6, opisanych we wcześniejszej inwentaryzacji z 2007 r. Tym samym na rys. 2.5 nie oznaczono tych siedlisk, a w opisie do Raportu nie uwzględniono ich jako nieistniejących w rzeczywistości.
12.4.	Kryterium 4: Ująć dodatkowe kolizje z chronionymi gatunkami roślin w tabl. 6.4.1. Co kryje się za usuniętymi punktami?	Uwaga niezasadna. Inwentaryzacja przyrodnicza z 2009 r. nie potwierdziła występowania stanowisk konwalii majowej i kosaćca syberyjskiego, opisanych we wcześniejszej inwentaryzacji z 2007 r. Tym samym nie było możliwe ujęcie tych stanowisk w Raporcie w tabl. 6.4.1. Nie nastąpiło rzekome usunięcie punktów – jest to błąd komputerowy polegający na zadanej pomyłkowo nieciągłości numeracji.
12.5.	Kryterium 5: W ocenie nie uwzględniono dostatecznie siedlisk lerki, płazów i gadów oraz ssaków drobnych. Badania terenowe prowadzono tylko w wybranych miejscach, a nie na całym obszarze.	Uwaga częściowo zasadna. W pierwotnym Raporcie w treści pkt. 6.4 nie uwzględniono części chronionych zwierząt wyszczególnionych w pkt. 3.8.5 zgodnie z wynikami inwentaryzacji z 2009 r.. W ostatecznym Raporcie treść pkt. 6.4 (w nowym podpunkcie 6.4.2) dostosowano do wyników inwentaryzacji, uwzględniając między innymi pominięte stanowiska płazów. Część stanowisk zwierząt ustalonych na podstawie obserwacji własnych Autora uwagi (prawdopodobnie dokonanych w 2010 r.) pokrywa się z wynikami inwentaryzacji z 2009 r. i została uwzględniona w analizach i ocenach w ostatecznym Raporcie. Natomiast nie uwzględniono wskazanych stanowisk lerki, opisanych we wcześniejszej inwentaryzacji z 2007 r., gdyż inwentaryzacja z 2009 r. nie potwierdziła występowania tych stanowisk. Badania terenowe przeprowadzono na całym obszarze analizy zarówno w odniesieniu do inwentaryzacji z 2007 r. jak i z 2009 r.
12.6.	Kryterium 6: Nie uwzględniono kolizji z mniejszymi, nienazwanymi lasami. Błędnie podano długość kolizji z „Lasem Oliwskim” w wariantach grupy A.	Uwaga niezasadna. Kryterium 6 dotyczy tylko dużych, nazwanych i nienazwanych, lasów. Bardzo małe lasy nienazwane (zagajniki) oraz drzewa wolnostojące (na terenach otwartych) uwzględniono w ramach kryterium 7: zmiany w krajobrazie i roślinności. W Raporcie w pkt.

		6.5 zamieszczono wykaz kolizji z dużymi nazwanymi lasami, ale do generalnej oceny kolizyjności z dużymi lasami (kryterium nr 6) przyjęto jako parametr wejściowy sumaryczną długość przejścia drogi przez duże lasy, gdzie uwzględniono zarówno duże lasy nazwane jak i nienazwane, w tym wspomniane przez Autora uwagi kolizje rozczłonkujące mniejsze lasy. Długość kolizji z „Lasem Oliwskim” jest taka sama we wszystkich wariantach grupy A, gdyż w tym rejonie wszystkie te warianty mają ten sam przebieg, natomiast kilometrą wariantu A1 w tym rejonie jest przesunięty o około 700 m w stosunku do wariantów A i A2, co sprawia, że zarówno początek kolizji z tym lasem jak i jej koniec jest przesunięty o 700 m, a nie jak sugeruje błędnie Autor uwagi tylko jej początek.
12.7.	Kryterium 7: Niezgodności w punktacji między tablicą a opisem.	W ostatecznym Raporcie (rozdz. 8) przyjęto inny wskaźnik ilościowy do oceny (por. rozdz. 6.6.1), a zatem poprzednia punktacja została usunięta w całości.
12.8.	Kryterium 8: Inwestor powinien dołączyć do Raportu niwelety drogi S6 dla wszystkich wariantów jej przebiegu, co ułatwiłoby porównowczą ocenę wariantów.	Uwaga niezasadna. Niwelety, czyli przekroje podłużne drogi S6, są w tak szczegółowej skali, że ich zamieszczenie w Raporcie zwiększyłyby znacznie jego objętość. Jest to jeden z wielu elementów projektu drogowego, które nie znalazły się w Raporcie, ponieważ Inwestor uznał to za zbyt duże. Do oceny porównawczej wariantów same wydrukowane niwelety nie wystarczą, gdyż potrzebne są przede wszystkim specjalistyczne programy komputeryczne, przetwarzające automatycznie dane o położeniu drogi względem terenu na zestawienia wysokości nasypów i wykopów, bilanse robót ziemnych itp.
12.9.	Kryterium 10: Nie znalazłem danych, które potwierdzałyby wartości przyjęte do punktacji tego kryterium. Nieprawdopodobne dane o ilości przemieszczanych mas ziemnych: Dlaczego ilość mas ziemnych potrzebnych do wykonania nasypów w wariantach A2 jest około 20% mniejsza niż w wariantach A i A1? Dlaczego ilości nadmiaru mas ziemnych do wywiezienia dla wariantów A i A1 są podobne, a dla wariantu A2 są prawie 3-krotnie większe? Nie można znaleźć uzasadnienia dla takich rozbieżności, patrząc na odcinki różnicujące poszczególne warianty grupy A.	Uwaga częściowo zasadna. W ostatecznym Raporcie usunięto wykryte sprzeczności między tonażem mas ziemnych (podanym w pkt. 6.6.6) a danymi wejściowymi do przeprowadzenia oceny porównawczej wariantów przedsięwzięcia (podanymi w rozdz. 8), dostosowując te dane do tonażu przemieszczanej ziemi. Zmiany te nie miały wpływu na przyjętą punktację w ocenie wariantów wg kryterium nr 10. Ilości mas ziemnych zostały obliczone specjalnym drogowym programem komputerowym, do którego danymi wejściowymi były przekroje poprzeczne i podłużne drogi S6 przyjęte dla poszczególnych wariantów jej przebiegu, a do obliczeń wykorzystano standardowe wzory na objętość różnych brył geometrycznych oraz naturalne gęstości różnych materiałów ziemnych (piasek, glina itp.); wyniki tych obliczeń symulacyjnych są więc z założenia wielce prawdopodobne. Różnice międzywariantowe w ilościach mas ziemnych powstają głównie wskutek zróżnicowania usytuowania drogi względem terenu w poszczególnych wariantach (tj. od sumarycznych wysokości nasypów i głębokości wykopów); mogą więc być duże. W odniesieniu do odcinka różnicującego warianty grupy A, mniejsza ilość mas ziemnych niezbędnych do wykonania nasypów w wariantach A2 w stosunku do wariantów A i A1 wynika z niższych nasypów na odcinku od km 18+000 do km 22+500 w stosunku do wariantu A2, w tym zwłaszcza zaprojektowania niższych nasypów na odcinku przekroczenia doliny Zagórskiej Strugi w rejonie km 19+000. Natomiast zbieżność ilości robót nasypowych w wariantach A i A1 jest przypadkowa. Nadmiar (lub niedomiar) robót ziemnych jest obliczony jako różnica między ilością wykopów i nasypów, a więc w wariantach A nie może wystąpić dokładnie ta sama ilość nadmiaru jak w wariantach A1 –

		<p>błąd ten usunięto w ostatecznym Raporcie (pkt. 6.6.6). Po tej korekcie w wariantcie A ilość nadmiaru wynosi jedynie 131 172 Mg i jest dwukrotnie mniejsza niż w wariantcie A1. Różnice w obliczonych wartościach nadmiaru / niedomiaru mas ziemnych z założenia mogą być bardzo duże (niezależnie od masy nasypów i wykopów), gdyż przy dobrym zbilansowaniu robót ziemnych nadmiar/niedomiary jest równy lub bliski zeru, a przy całkowitym niezbilansowaniu (np. droga na całej długości na nasypach) wartość tego wskaźnika będzie równa ilości nasypów lub ilości wykopów. Wariant A jest dobrze zbilansowany, więc nadmiar jest niewielki, a warianty A1 i A2 są znacznie gorzej zbilansowane, stąd tak duże, wielokrotne różnice w wielkości tego wskaźnika robót ziemnych między wariantami.</p>
12.10.	<p>Kryterium 11: Opis na stronie 140 jest sprzeczny z podanym tonażem odpadów i wykresem. Nieprawdopodobne dane o ilości odpadów: Czy wysokie różnice między wariantami A, A1 i A2 są uzasadnione?</p>	<p>Uwaga częściowo zasadna. W ostatecznym Raporcie (w pkt. 6.6.6) usunięto wskazane sprzeczności, dostosowując opis do tonażu odpadów i wykresu. Ilości odpadów zostały obliczone specjalnym programem komputerowym, do którego danymi wejściowymi były wielkości rozbiórek, a do obliczeń wykorzystano uśrednione wskaźniki jednostkowe powstawania odpadów, ustalone na podstawie informacji uzyskanych z już zakończonych inwestycji drogowych; wyniki tych obliczeń symulacyjnych są więc z założenia wielce prawdopodobne. Różnice międzywariantowe w ilościach odpadów powstają głównie wskutek zróżnicowania wielkości rozbiórek jezdni, przepustów, budynków mieszkalnych, gospodarczych, przemysłowych itp. w poszczególnych wariantach; mogą więc być duże.</p>
12.11.	<p>Kryterium 16: W tabl. 9.11 nie pokrywają się położenia domów na śladzie wspólnym wariantów.</p>	<p>W ostatecznym Raporcie przyjęto zaktualizowane dane o wyburzeniach do oceny wariantów (por. rozdz. 9, tabl. 9.3), a zatem poprzednie dane zostały usunięte w całości. W zakresie kryterium nr 16 do oceny wariantów przyjęto jako parametr wejściowy sumaryczne powierzchnie projektowanych ekranów akustycznych, które również zaktualizowano w ostatecznym Raporcie (tabl. 11.1.1-11.1.7). Z uwagi na stosunkowo niewielkie różnice w powierzchniach nie zmieniło to jednak poprzedniej punktacji, ponieważ utrzymano przyjętą wcześniej zasadę zaokrąglania oceny do pełnych punktów. Tabl. 9.11 jako zbędna została usunięta z Raportu.</p>
12.12.	<p>Kryterium 22: Parametrem charakteryzującym to kryterium jest liczba wyburzeń obiektów budowlanych podana w tabl. 2.3.3.</p>	<p>W ostatecznym Raporcie przyjęto zaktualizowane dane o wyburzeniach budynków do oceny wariantów w zakresie kryterium nr 22 (tabl. 9.3 skorelowana z tabl. 2.3.3), a zatem poprzednia punktacja została usunięta w całości. Z oceny usunięto obiekty budowlane inne niż budynki mieszkalne i niemieszkalne, uznając, że takie obiekty (przepusty) nie są istotne z punktu widzenia środowiska, a ich uwzględnienie jedynie zniekształca wyniki oceny.</p>
12.13.	<p>1. Zdecydowana większość odsyłaczy jest nietrafiona. Występują rozbieżności między tekstem Raportu i Streszczenia. Sądzę, iż z oryginalnego tekstu nieumiejętnie wycięto fragmenty, które nie pasowały do preferowanego przebiegu trasy S6. Świadczy o tym fakt, że autor donosi się niekiedy do nieistniejących w opisie punktów i tabel oraz to, że nie ma zgodności między opracowaniami cząstkowymi a opisem. Kto tak nieudolnie, po amatorsku</p>	<p>W ostatecznym Raporcie i Streszczeniu usunięto wskazane nieprawidłowości redakcyjne. Pierwotny Raport powstawał stopniowo, praktycznie równocześnie ze zbieranymi danymi wejściowymi, w tym wykonywanymi równoległe opracowaniami cząstkowymi. Było to spowodowane z jednej strony skomplikowaną materią Raportu (liczne współzależności i sprzężenia zwrotne) a z drugiej – napiętymi terminami zakończenia kolejnych etapów prac. Przy tej organizacji prac, po opracowaniu wstępnej wersji Raportu, dalsze prace polegały na</p>

	okaleczył Raport – nie wiem.	uzupełnianiu, przeredagowywaniu i przetasowywaniu tekstu (metodą kopiuj – wklej) w miarę napływu nowych informacji, co powodowało czasami wspomniane błędy redakcyjne, w tym zwłaszcza w numeracji punktów i rozdziałów, nie wychwycone na czas. Autorzy Raportu stanowczo zaprzeczają, żeby były inne powody tych wykrytych nieprawidłowości, np. naginanie treści Raportu do preferowanego wariantu przedsięwzięcia, sugerowane bezpodstawnie.
12.14.	2. W Raporcie podano 22 kryteria służące porównaniu wariantów przedsięwzięcia, a w Streszczeniu wymieniono 25 kryteriów. Podejrzewam, iż wycięcie w analizie pewnych kryteriów wynikało z dopasowywania wyników analizy do założonego wyniku.	Odpowiedź identyczna jak wyżej w pkt. 12.13. W ostatecznym Raporcie i Streszczeniu rozszerzono listę kryteriów porównawczych do 26.
12.15.	3. W raporcie nie wykorzystano wiedzy z opracowań cząstkowych, badań terenowych itp. Retuszowano i naginano rzeczywistość od założonego celu, który ma wykazać mniejszą szkodliwość środowiskową wariantu A2.	W ostatecznym Raporcie rozszerzono analizy i opisy wynikające z opracowań cząstkowych itp. Autorzy Raportu stanowczo zaprzeczają, aby retuszowano i naginano rzeczywistość do założonego celu. Treść Raportu wynika z obiektywnych danych dotyczących środowiska i przedsięwzięcia oraz z ogólnie znanych interakcji między drogą a środowiskiem; w ten sposób usunięto możliwość dokonywania subiektywnych ocen zmieniających ustalenia Raportu w sprzeczności z materiałem dowodowym.
12.16.	4. Wbrew ustaleniom Raportu, powodem wyboru wariant II+A2 nie może być <i>stosunkowo mała kolizyjność przyrodnicza</i> . Nie ma przewagi żadnego wariantu pod względem kryterium nr 21. Nie ma kryterium oceniającego poprawę ruchu drogowego dla ludzi oraz poprawę uporządkowania przestrzeni wokół nowej drogi. Podane przewagi wariantu II+A2 są nieprawdziwe, pozorowane, po prostu fałszywe.	W ostatecznym Raporcie sumaryczną kolizyjność przyrodniczą (a ściślej: względną siłę oddziaływania drogi na przyrodę) ustalono na podstawie sumy kryteriów o charakterze czysto przyrodniczym: nr 1-9, 12-15, 18 i 23-26 i wyniosła ona przykładowo dla wariantu dla W1, W5 i W6 – po 96 pkt., dla W3 – 94 pkt., dla W2 – 93 pkt. a dla W4 – 91 pkt., a więc uprawiona jest ocena <i>mała kolizyjność przyrodnicza</i> wariantu W5. Dopisek <i>stosunkowo</i> wynika z równorzędnej (w granicach błędu, czyli w przybliżeniu) oceny przyrodniczej ustalonej dla W1 i W6. Ocena poprawy ruchu drogowego dla ludzi jest zawarta w kryterium nr 21: Jakość obsługi komunikacyjnej. Uporządkowania przestrzeni wokół drogi nie uwzględniono w analizie porównawczej wariantów, uznając, że kryterium to ma znaczenie nieistotne (śladowe), a ponadto jest niezróżnicowane w poszczególnych wariantach. Przewaga W5 nad innymi wariantami wynika z obiektywnych danych środowiskowych na podstawie których oceniono poszczególne warianty syntetycznie w tabl. 8.1; nie można więc twierdzić, że przewaga ta jest nieprawdziwa.
12.17.	5. Nie wprowadzono do programu SoundPlan nowo wybudowanych budynków mieszkalnych.	Raport opracowano w 2010 r., a od tego czasu wzdłuż planowanej trasy drogowej wzniesiono nowe budynki. W ostatecznym Raporcie uwzględniono te zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym.
12.18.	6. Jak mogły znaleźć się w marcu 2009 r. zalecenia dotyczące wariantu A2, skoro wariant ten został opracowany na skutek decyzji KOPI z dnia sierpnia i przedstawiony pod koniec roku?	Pierwotne opracowanie EKOS-u dotyczące „Lasów koło Wejherowa” powstało rzeczywiście w marcu 2009 r., ale zostało uzupełnione i odebrane dopiero w 2010 r.; uzupełnienia objęły między innymi wprowadzenie opisu dotyczącego analizy oddziaływania nowego wariantu A2 na ten potencjalny obszar Natura 2000.
12.19.	Wybór wariantu II+A2 jest nieuzasadniony i nie ma oparcia w materiale przedstawionym w Raporcie, jest nieracjonalny dla czytających pełny Raport, jest fałszywym wyborem na podstawie sfabrykowanych danych i oszustw w	Analiza wielokryterialna jest oparta na wynikach szczegółowych analiz oddziaływania na środowisko dokonanych w Raporcie, a więc nie można twierdzić, że wybór wariantu nie został w żaden sposób uzasadniony racjonalnie. W ostatecznym Raporcie analizę

	analizie wielokryterialnej. Wybór tego wariantu jest obrazą rozumu.	wielokryterialną uzupełniono i rozszerzono (usuwając jednocześnie drobne błędy redakcyjne), a mimo to nadal wariant IIA2 okazuje się być najkorzystniejszy dla środowiska.
13.	Pismo Pani Ewy Kacprzak z dnia 15.02.2012 r. (złożone w RDOŚ w dniu 15.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej) - <u>przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 28 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.46.2011.JIG</u>	
13.1.	Brak na mapie lokalizacji linii napowietrznej eSB na odcinkach 17+688 do 17+902 km oraz 18+172 km. Gdzie przewiduje się instalację słupów?	Na mapach w Raporcie przedstawiono tylko sposób rozwiązania kolizji z liniami wysokiego napięcia 110 i 400 kV. Linie eSB są liniami średniego napięcia, których oddziaływanie na otoczenie jest znacznie mniejsze niż linii wysokiego napięcia, zatem pominięto je w analizach szczegółowych. Linie eSB będą przedmiotem ponownej oceny na podstawie szczegółowych rozwiązań zawartych w projekcie budowlanym. Na obecnym etapie nie jest możliwe precyzyjne podanie lokalizacji słupów na liniach eSB.
13.2.	Proszę o zasugerowanie wykonawcy drogi ekspresowej S6 instalacji podziemnej linii wysokiego napięcia, która nie wywiera tak szkodliwego dla ludzi i zwierząt pola elektromagnetycznego lub przeniesienie budowy linii wysokiego napięcia na tereny niezabudowane i grunty rolne.	Wniosek zasadny, jednak ze względu na szczegółowość projektową może być uwzględniony dopiero na następnych etapach przygotowania inwestycji, tj. w ramach opracowania projektu budowlanego i wykonawczego, a oceniony w ramach powtórnego Raportu.
14.	Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 10.04.2012 r. (złożone w RDOŚ w dniu 11.04.2012 r. l. dz. 2095)- <u>przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 13 kwietnia 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.51.2011.JIG</u>	
14.1.	Wariant A2 nie może być lepszy od wariantów A i A1 w świetle cytowanych fragmentów opracowania STEŚ II.	W cytowanych fragmentach zawarty jest nieaktualny stan wiedzy o obszarach „naturowych”, a ponadto późniejsze analizy środowiskowe wykazały, że warianty A i A2 nie będą miały tak dużego wpływu na okoliczne obszary i obiekty chronione przyrodniczo niż się wtedy wydawało. Ilość wyburzeń też zmieniła się w międzyczasie (co uwzględniono w ostatecznym Raporcie). To wszystko sprawia, że cytowane zapisy STEŚ II zdezaktualizowały się, w tym nie jest obecnie prawdziwy pierwotny wniosek o przewadze wariantu A1 nad wariantami A i A2.
14.2.	Brak chronionych siedlisk 9110 i 9130 na odcinku różnicującym wariantu A1 (wbrew zapisom streszczenia).	W Streszczeniu Raportu podano kolizje wariantów tylko z największymi (ponad 2 ha) płacami siedlisk chronionych, natomiast w Raporcie podano pełną listę kolizji, z której wynika, że na odcinku różnicującym wariantu A1 (w stosunku do wariantów A i A2) wystąpią kolizje z dwoma małymi torfowiskami 7140 (w km od 18+800 do 18+900) oraz z jednym większym (ale mniejszym niż 2 ha) torfowiskiem 7140 (w km od 21+700 do 21+900). Podstawą do oceny porównawczej wariantów w zakresie oddziaływania na siedliska przyrodnicze (kryterium nr 3) były sumaryczne powierzchnie kolizji z siedliskami, a więc uwzględniono zarówno kolizje z dużymi jak i małymi płacami siedlisk. W tym kontekście nie jest właściwe wyciąganie wniosków o kolizyjności wariantów tylko na podstawie Streszczenia, bez uwzględnienia treści właściwego Raportu.
14.3.	Dane z inwentaryzacji zwierząt o stanowiskach zwierząt przeczą opisowi dotyczącemu A1 w streszczeniu OOS.	Wskazany punkt 3.8.5 w Streszczeniu zawiera fragment treści pkt. 3.8.5 w Raporcie. Nie może więc być między nimi sprzeczności. Natomiast niezgodności wystąpiły w stosunku do

		punktów 6.4 i 8 w Raporcie i Streszczeniu, które poprawiono odpowiednio w ostatecznych wersjach tych dokumentów.
14.4.	Dlaczego wybrano wariant A2 skoro w wariancie A1 nastąpi likwidacja o 5,2 ha mniej cennych siedlisk przyrodniczych?	Oddziaływanie drogi na cenne siedliska przyrodnicze jest tylko jednym z wielu kryteriów oceny porównawczej wariantów przedsięwzięcia. Może się więc zdarzyć, że wariant najlepszy dla środowiska pod względem danego kryterium nie będzie najlepszym pod względem wszystkich rozpatrywanych kryteriów.
14.5.	Do analizy i uzasadnienia wyboru wariantu nie użyto źródłowych badań i obiektywnej oceny.	Analiza wielokryterialna prowadząca do wyboru wariantu najkorzystniejszego środowiskowo jest oparta na wynikach szczegółowych analiz oddziaływania na środowisko dokonanych w Raporcie, a więc nie można twierdzić, że wybór wariantu nie został oparty na obiektywnych podstawach merytorycznych. Jednocześnie wspomniane szczegółowe analizy oddziaływania na środowisko zostały oparte na wielu źródłowych badaniach, o których wspomina się w Raporcie, w tym w zakresie przyrodniczym zwłaszcza na wynikach inwentaryzacji przyrodniczej, a w zakresie oddziaływań emisyjnych – na wynikach prognozy ruchu na drodze S6 i drogach poprzecznych.
14.6.	W świetle wyników badań geotechnicznych dołączonych do Raportu najlepszym w analizie wpływu inwestycji na stosunki gruntowo-wodne powinien być wariant A1.	Oddziaływanie drogi na stosunki gruntowo-wodne jest tylko jednym z wielu kryteriów oceny porównawczej wariantów przedsięwzięcia. Może się więc zdarzyć, że wariant najlepszy dla środowiska pod względem danego kryterium nie będzie najlepszym pod względem wszystkich rozpatrywanych kryteriów.
14.7.	Najkorzystniejszym wariantem przebiegu drogi S6 w rejonie Jezior Marchowskich jest wariant A1, który ma tę zaletę, że eliminuje wyburzenia domów mieszkalnych na tym odcinku.	W ostatecznym Raporcie przedstawiono zaktualizowane wyniki ilości wyburzeń. Rzeczywiście wariant A1 ma znacząco mniejszą ilość wyburzeń niż wariant A2, uzyskał więc (podobnie jak przed aktualizacją) lepszą ocenę pod względem kryterium nr 22 (Oddziaływanie na dobra materialne), co nie oznacza, że musi być lepszy pod względem łącznym – przy uwzględnieniu wszystkich kryteriów.