

Gdańsk, dnia 10.07.2012r.

RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.58.2011.JIG

Zpo

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

Dotyczy: wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta” wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem WARIANTU II-A2.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), w związku z art. 71, art. 72 oraz art. 74 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., Nr 199, poz. 1227 ze zm.), po zapoznaniu się z treścią aneksu do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko złożonego w dniu 21.06.2012r. **ponownie wzywa do uzupełnienia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (zwanego dalej – „raport ooś”).**

1. Należy odnieść się do wskazanych w punkcie 19 uzupełnionego raportu ooś wniosków, poprzez **uszczegółowienie przesłanek**, które doprowadziły do stwierdzenia, iż:

„Z treści niniejszego raportu wynika generalny wniosek o optymalności przebiegu trasy S6 zgodnie z wariantami II i A2 z punktu widzenia szeroko rozumianego „środowiska”, tzn. ze względu na ochronę przyrody, ludzi, dóbr materialnych i dóbr kultury. Pozostałe warianty przebiegu drogi S6 okazały się znacznie mniej korzystne dla środowiska, niż optymalny wariant II+A2. (...) Optymalny ekologicznie przebieg odcinka drogi ekspresowej nr S6 z prawie całkowicie nowym przebiegiem na całej długości trasy (poza początkowym punktem wyłączenia z istniejącej drogi nr 6 na zachód od Lęborka i końcowym odcinkiem w Gdyni) oraz z wykorzystaniem wolnych przestrzeni niechronionych ekologicznie jest najbardziej korzystny dla środowiska; zapewnia ominięcie z daleka większości obiektów zabytkowych, terenów wartościowych przyrodniczo oraz obszarów zwartej zabudowy mieszkaniowej, a niemożliwe do uniknięcia kolizje i zbliżenia do kompleksów chronionych ekologicznie występują na możliwie najkrótszych odcinkach; każda zmiana przebiegu drogi S6 w stosunku do trasy ustalonej w wariantcie II+A2 zwiększy znacząco straty dla środowiska, w tym zwłaszcza w zakresie cennych przyrodniczo obszarów chronionych oraz w zakresie zabudowy osiedlowej w Lęborku, Strzebielinie, Luzinie, Szemudzie, Gdyni i w innych mniejszych miejscowościach.”

- a) Jak wynika ze szczegółowej, ekologicznej oceny wariantów przedsięwzięcia wykonanej, na podstawie analizy wielokryterialnej (zamieszczonej w rozdziale 8 – uzasadnienie wyboru wariantu, strona 341), różnice pomiędzy poszczególnymi kombinacjami wariantów nie są znaczące, tak jak to podkreślono we wnioskach. Jak wynika z uzasadnienia wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska w skali oceny siły oddziaływania poszczególnych komponentów, po zsumowaniu przyznanych im punktów wagowych, wariant wybrany do realizacji uzyskał ich 131 (na 217 możliwych), racjonalny wariant alternatywny (zmieniony w przedłożonym aneksie) II A uzyskał ich 129.

Poza tym:

wariant zerowy - 116

kombinacja wariantów III+A - 123

kombinacja wariantów II+A1 - 128

kombinacja wariantów III+A1 - 121

kombinacja wariantów III+A2 - 122

kombinacja wariantów II+B4 - 114

kombinacja wariantów III+B4 - 104

kombinacja wariantów II+C2 - 108

kombinacja wariantów III+C2 – 96.

Opisując przyjęte założenia metodyki wyboru wariantów przedsięwzięcia, uzasadnieniem przyznanych wag punktowych stał się opis prognozowanego stopnia oddziaływania drogi S6 na środowisko, w zakresie danego kryterium, ustalony w wyniku dyskusji panelowej w gronie ekspertów. W metodzie eksperckiej ocena punktowa jest obciążona pewnym błędem, wynikającym z subiektywności ocen poszczególnych ekspertów - w raporcie oszacowano, że zmienność oceny wynikająca z jej subiektywizmu zawiera się w granicach $\pm 1,5$ punktu dla poszczególnych kryteriów i z tego względu wszystkie wyniki ocen zaokrąglano do całkowitych liczb punktów (a więc nie stosowano ocen w ułamkach punktu). Ocena wagi danego kryterium jest również obciążona błędem szacowanym na $\pm 20\%$.

- b) Z uwagi na powyższe oraz liczne, dotyczące wybranego do realizacji wariantu przedsięwzięcia wnioski i uwagi, które wpłynęły do tutejszego organu, należy w sposób bardziej szczegółowy uzasadnić przyjęte wnioski raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do różnic w skali ocen/wagi dla poszczególnych wariantów. Ponadto, dodatkowo uzasadnić ocenę oddziaływania drogi na zabudowę, podlegającą ochronie akustycznej - powierzchnia odcinków przechodzących przez tereny zabudowy dla wariantu II wynosi 27,89 km, a dla wariantu A2 - 41,97 km, liczba budynków pozostających w strefie oddziaływania akustycznego drogi w wariantcie II A2 wynosi 447 (i jest najwyższa), liczba budynków planowanych do wyburzenia wynosi 229 i jest wysoka w stosunku do innych wariantów. Tym bardziej, iż analiza przedłożonego raportu o oddziaływaniu na środowisko wskazuje, iż analiza wielu kluczowych aspektów środowiskowych powinna zostać przeprowadzona na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Jedną z przesłanek do przeprowadzenia oceny ponownej jest to, że analizowana obecnie dokumentacja wykonana jest na wstępnym etapie przygotowania inwestycji. Nie są jeszcze znane ostateczne informacje na jej temat. Nie są również znane szczegóły, dotyczące usytuowania zapleczy

budowy, rozwiązania techniczne, czy rozpoznanie hydrogeologiczne i geotechniczne, które wpływają na przyjęte rozwiązania.

- c) Ponadto należy **wyjaśnić**, na jakiej podstawie podsumowując szczegółową ekologiczną ocenę wariantów przedsięwzięcia (tablica 8, rozdział 8 „Uzasadnienie wyboru wariantu”) stwierdzono, iż „**najbardziej niekorzystnym dla środowiska okazał się wariant zerowy przedsięwzięcia**. Głównym powodem złej oceny tego wariantu są wysokie uciążliwości istniejącego układu drogowego dla otoczenia, które wystąpią w wariancie zerowym wskutek zaniechania przebudowy i rozbudowy tego układu. Inne powody to zła obsługa komunikacyjna terenów przyległej zabudowy oraz brak uporządkowania przestrzeni wokół drogi, w tym brak odpowiednich środków ochrony środowiska”. W załączonej analizie wielokryterialnej będącej oceną wariantów przedsięwzięcia, wariant zero uzyskał 116 punktów wagowych.
4. Należy uszczegółwić informacje, dotyczące przyjętej **metodyki wyboru wariantu**. Dokonując analizy uwarunkowań, mających znaczenie dla wyboru wariantu w sprawie lokalizacji projektowanej drogi, autorzy raportu przedstawili jej wyniki za pomocą analizy wielokryterialnej (zamieszczonej w rozdziale „Uzasadnienie wyboru wariantu”, Tablica 8.1). Odnosząc się do uwag społecznych, dotyczących metodyki służącej do porównania i wyboru wariantu określono, iż „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.*” W rozdziale 5, zawierającym opis analizowanych wariantów, przedstawiono uproszczoną ocenę wariantów drogi S6 Lębork – Obwodnica Trójmiasta, gdzie w tytule tablicy 5.6.1 zaznaczono, iż oceny dokonano metodą DPSIR.
5. Na stronie 125 stwierdzono że: „**siła negatywnego oddziaływania drogi S6 na krajowy system ochrony przyrody będzie największa w wariancie II, minimalnie mniejsza w wariancie B4 i C2, jeszcze mniejsza w wariancie III, zdecydowanie mniejsza w wariancie A, A1, A2**”. Niezrozumiałe jest zatem twierdzenie, iż wariant wybrany do realizacji, tj. wariant IIA2, jest najkorzystniejszy środowiskowo, skoro został oceniony jako jeden z najgorszych wariantów pod względem kolizyjności z istniejącymi i projektowanymi formami ochrony przyrody, których zadaniem jest ochrona zagrożonych elementów przyrodniczych. Należy zatem wyjaśnić, dlaczego Wnioskodawca uważa wariant IIA2 za najlepszy środowiskowo. Również pod względem kolizyjności z siedliskami przyrodniczymi z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, wariant II (38,0 ha) jest bardziej kolizyjny niż wariant III (11,6 ha), a także w porównaniu długości kolizji wariantów z obszarami leśnymi.
6. Należy wyjaśnić/uzasadnić przyjętą dla poszczególnych wariantów skalę ocen/wagi przy ocenionym kryterium „Europejska sieć Natura 2000”. Z treści raportu wynika, że każdy z proponowanych wariantów nie koliduje z obszarami Natura 2000. Jednak zarówno wariant III i II będzie miał wpływ na zachowanie spójności między obszarami Natura 2000. Autorzy oraz eksperci uzasadniają, że w przypadku wariantu III który w części swej trasy przebiega około 200m od obszaru Natura 2000 „Lasy Lęborskie” PLB 220008, realizacja drogi powodować niszczenie łąk, stanowiących miejsce żerowania ptaków, które bytują w obszarze jednak nie zaznaczono że gatunki te, nie stanowią przedmiotu ochrony w ww. obszarze. Zatem wariantowi III przyznano jedynie 1 punkt. W przypadku wariantu II mamy do czynienia z analogiczną sytuacją, gdyż wariant ten przebiega około

200m od byłego projektowanego obszaru Natura 2000 „Paraszyńskie Buczyny” i nie wpływa bezpośrednio na przedmiot jego ochrony. Wariant II na wysokości ww. obszaru przecina i niszczy siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, znajdujące się poza obszarem, a wymagające ochrony zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania i wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (Dz. U. Nr 229. Poz. 2313). Wariant ten według autorów i ekspertów został oceniony na 10 punktów. Należy wyjaśnić tak dużą rozbieżność punktową w stosunku do wariantów, których ewentualne pośrednie oddziaływanie na obszary Natura 2000 jest podobne.

7. W punkcie 5.4 (Tom II – streszczenie) autorzy raportu wskazują, że budowa drogi S6 jest celem publicznym, a co za tym idzie staje się celem nadrzędnym względem celu ochrony środowiska przyrodniczego i społecznego. Zdaniem autorów zasadne jest dopuszczenie niewielkiej utraty wartości przyrodniczych, przy bardzo wysokich korzyściach społecznych, wynikających z realizacji nowego odcinka drogi ekspresowej S6. Zgodnie z art. 6 ust 9b) ustawą z dnia 21 sierpnia 1997 r ustawy o gospodarce nieruchomościami (tekst jednolity z. Dz. U Nr.102 poz. 651 ze zm.) celem publicznym jest również „ochrona zagrożonych wyginięciem gatunków roślin i zwierząt lub siedlisk przyrody”. Nie można zatem uzasadniać wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska statusem celu publicznego oraz niewielką utratą wartości przyrodniczych. Należy najpierw poddać ocenie z jakimi wartościami przyrodniczymi mamy do czynienia, jaki mają one status w regionie oraz w kraju i jaka będzie powierzchniowa strata cennych elementów przyrodniczych. Uwaga ta dotyczy również pkt 6.2.1 (str.114-115 raportu ooś).
8. Należy zweryfikować informacje zawarte w streszczeniu, jak i części opisowej raportu które dotyczą chronionych gatunków roślin. W treści „Uproszczonej inwentaryzacji przyrodniczej na trasie nowo projektowanej drogi ekspresowej nr S6 na odcinku Lębork-Obwodnica Trójmiasta autorzy przyznają, że **„w tekście, na mapach i w bazie danych przestrzennych pominięto stanowiska roślin, które mimo że podlegają ochronie prawnej, należą do gatunków pospolitych i niezagrażonych w Polsce i regionie”**. Nie można zatem przyjąć, że zawarte w ww. inwentaryzacji oraz w treści raportu informacje są pełne i że odzwierciedlają rzeczywisty stan przyrody. Przykładem tego może być chociażby wskazanie na załączniku fotograficznym w kilometrażu 3+500 wariantu III łąki wilgotnej ze storczykami, objętymi ochroną gatunkową ścisłą, o której brak jest mowy w całości opracowania. Takie podejście autorów inwentaryzacji wskazuje na brak pełnego i rzetelnego podejścia do oceny wpływu inwestycji na elementy przyrodnicze. Brak informacji o wszystkich stwierdzonych gatunkach chronionych roślin uniemożliwia dokonanie oceny pod kątem kolizyjności planowanej trasy S6 z gatunkami roślin chronionych oraz przekłada się na ogólną analizę i ocenę proponowanych wariantów, a co za tym idzie na wybór wariantu najlepszego dla środowiska.
9. Należy zweryfikować oraz wyjaśnić sposób określania kolizyjności planowanych tras drogi S6 z gatunkami zwierząt oraz ich siedliskami. Informacje zawarte w raporcie, w „uproszczonej inwentaryzacji(…)” oraz na załącznikach graficznych są niespójne, co przekłada się na ogólną ocenę wariantowania. Np. w wariantcie III w km 3+700 w buforze 250m od osi jezdni znajduje się siedlisko bobra

europiejskiego, co uznano za kolizję, zaś znajdujące się w tym samym kilometrażu siedlisko wydry pominięto. W wariantcie II w km 1+500 - 2+000 w buforze 250m od osi planowanej drogi pomimo, że zinwentaryzowano występowanie m.in.: ziemioródki dębowej, siedliska jaszczurki zwinki, jaszczurki żyworodnej, padalca zwyczajnego, bociana białego - nie uznano je za kolizyjne. Należy zatem wyjaśnić dlaczego w ocenie kolizyjności wariantów występuje różnica w kwestii uznawania stanowisk zwierząt za kolizyjne lub niekolizyjne z drogą. Należy również wyjaśnić, czy określając miejsce kolizyjności, brano pod uwagę zwierzęta zinwentaryzowane tylko w liniach rozgraniczających czy wszystkie, które zinwentaryzowano w pasie buforu 250m od osi planowej jezdni. Informacje należy skorygować zarówno w streszczeniu, jak i części opisowej raportu oraz określić jaki ma wpływ na zmianę oceniania wariantów.

10. Zwraca się uwagę, że w przedłożonych dokumentach dotyczących „Uproszczonej inwentaryzacji (...)” nie prowadzono inwentaryzacji chronionych gatunków grzybów, porostów, zatem przedłożone w raporcie materiały są niekompletne i nie mogą stanowić przedmiotu pełnej oceny.
11. Należy wyjaśnić czy na trasie planowanych wariantów występuje siedlisko przyrodnicze o kodzie 2330, tj. wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi. W raporcie (str. 128) oraz na mapach przedstawiających wyniki „uproszczonej inwentaryzacji...” wskazuje się na występowanie ww. siedliska przyrodniczego jednak w tabeli 3.8.1 (str. 57-60) brak jest wskazania występowania tego siedliska. Zatem nie można ustalić, czy planowane warianty trasy S6 kolidują z siedliskiem 2330.
12. Należy uzupełnić informacje z zakresu wpływu planowanego przedsięwzięcia na bezkręgowce. Na stronie 200 autorzy raportu stwierdzają, że przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza nie wykazała występowania szczególnie cennych i zagrożonych gatunków owadów. Twierdzenie to jest nieuzasadnione, ponieważ z załącznika 2 do „uproszczonej inwentaryzacji...” wynika, że w pasie buforu 250m od osi drogi występują gatunki objęte ochroną ścisłą, takie jak: biegacz wręgaty, biegacz skórzasty, ciótek matowy, biegacz fioletowy.
13. Należy wyjaśnić, na jakiej podstawie autorzy raportu przyjęli, że jeżeli między planowaną inwestycją a obszarami Natura 2000 dystans odległości wynosi powyżej 1 km, to nie wystąpi żadne negatywne oddziaływanie na przedmiot ochrony, dla którego został utworzony obszar Natura 2000. Oceny oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000 nie można dokonywać, rozpatrując każdy obszar Natura 2000 osobno, gdyż jest to spójna sieć obszarów, zapewniająca ciągłość i ochronę gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektyw Ptasiej oraz gatunków i siedlisk wymienionych w załączniku II i I Dyrektyw Siedliskowej (6.1.1 – str. 36). Informacja ta tyczy się również treści raportu.
14. Należy wyjaśnić rozbieżność w przyjętych przez Inwestora stwierdzeniach, co do wpływu przedsięwzięcia na migracje ptaków. W pkt 6.1.4 (str.112) oceniono że, wpływ planowanej drogi na spójność między obszarami Natura 2000 (które mają na celu m.in. swobodną migrację ptaków pomiędzy tymi obszarami) jest minimalny - wręcz śladowy. W wyjaśnieniach do uzupełnienia raportu Inwestor wskazuje, że połączenie wariantu III i II na wysokości miejscowości Wielistowo wymagałoby budowy estakady (mostu), co może mieć wpływ na szlaki wędrówek ptaków wzdłuż korytarza migracyjnego, jakim jest pradolina Redy- Łeby.
15. Należy skorygować błędnie podaną przez autorów raportu informację, jakoby między m. Mosty a m. Strzebielino przebiegał OCHK „Fragment Pradoliny Łeby i wzgórza morenowe na południe od Lęborka” (str. 115 raportu). Wyżej

wymieniony OChK sięga w wariantcie II do wschodniej granicy jeziora Lubowidzkiego, tj. ok. 15+000 kilometra drogi, zaś miejscowość Strzebielino zlokalizowana jest w OChK Pradoliny Redy – Łeby, który stanowi regionalny korytarz ekologiczny.

16. Należy wyjaśnić wskazaną w tabeli 9.2 str. 355 długość kolizji wariantu II i III z korytarzami ekologicznymi. Z tabeli wynika, iż wariant III przecina korytarz ekologiczny na łącznej długości ok. 21,8 km, zaś wariant II na długości 11,7 km. Należy zauważyć, że wariant II prawie na całej swej długości przebiega przez obszary chronionego krajobrazu, które pełnią funkcje regionalnych korytarzy ekologicznych oraz na długości ok. 12,92 km koliduje z korytarzem ekologicznym o randze krajowej. Natomiast wariant III przecina krajowy korytarz ekologiczny na długości 5,61 km, zaś regionalny korytarz ekologiczny pradoliny Redy – Łeby przecina w kilometrażu ok. 0+000 – 8+000 oraz od ok. km 17+000 – 28+600. Jednoznacznie wynika z tego, że przebieg wariantu III przez korytarze ekologiczne jest krótszy, niż wariantu II. Ponadto, zawarte w tabeli 9.2 na str. 355 informacje są niezgodne z treścią informacji o korytarzach ekologicznych zawartą na str. 372 raportu.
17. Przedstawione w tabeli 2.3.1 (str. 17 raportu) oraz w tabeli 2.3.2 (str.18 raportu) procentowe zestawienia dla poszczególnych odcinków są różne, np.: udział odcinków przechodzących przez tereny rolnicze w tabeli 2.3.1 wynosi w wariantcie II - 48,98%, a w wariantcie III - 78%, zaś ten sam parametr w tabeli 2.3.2 wynosi w wariantcie II - 60,51% i wariantcie III - 83,87%, Należy wyjaśnić skąd różnice w tabelach przy tych samych parametrach.
18. Należy skorygować błędy w nazewnictwie wariantów zastosowanych w podsumowaniu kolizyjności z kompleksami leśnymi (od najlepszego do najgorszego) str. 185 raportu.
19. Należy wyjaśnić na jakiej podstawie wywnioskowano, iż planowana do realizacji droga S6 w wariantcie II w dużym stopniu przebiega po istniejącej drodze nr 6. Jak wynika z treści przedłożonej dokumentacji, planowana trasa S6 pokrywa się z istniejącą drogą nr 6 w wariantcie II na odcinku ok. 1,5 km na 31,237 km projektowanej trasy.
20. Należy wyjaśnić informacje zamieszczone w punkcie 16 raportu ooś, opisującym „**Konsultacje społeczne**”, w szczególności:
„W trakcie wykonywania projektu studialnego dla drogi S6 Lębork – Obwodnica Trójmiasta odbyło się wiele spotkań z mieszkańcami i administracją samorządową, na których informowano społeczność lokalną o planowanych przedsięwzięciach, wyjaśniano wątpliwości i w miarę możliwości uwzględniano postulaty. Na spotkaniach tych uczestniczyli również mieszkańcy i właściciele terenów położonych przy trasie S6. Dokumentacja pokonsultacyjna, zawierająca między innymi pisma zawiadamiające o tych spotkaniach oraz protokoły z nich, stanowi osobne, obszernie opracowanie nie włączone do raportu; w części IV niniejszego raportu przedstawiono tylko wyciąg z dokumentacji pokonsultacyjnej, opisujący syntetycznie przebieg konsultacji. (...) Dotychczasowe konsultacje społeczne miały charakter nieformalny i wynikały głównie z dążenia inwestora do zażegnania ewentualnych późniejszych konfliktów społecznych, występujących często w procesie przygotowania i realizacji inwestycji drogowych. Natomiast właściwe, formalne konsultacje społeczne odbędą się w trakcie postępowania prowadzącego do wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych, a dodatkowo zostaną przeprowadzone również w trakcie postępowania prowadzącego do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Podstawą do przeprowadzenia tych konsultacji są art. 33-38 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [2]. Zgodnie z tymi przepisami konsultacje społeczne polegają na zapewnieniu udziału społeczeństwa w postępowaniu w sprawie ochrony środowiska; może być przeprowadzona rozprawa administracyjna z udziałem społeczeństwa."

Tutejszy organ informuje, iż przebieg postępowania z udziałem społeczeństwa, zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodny z przytoczonymi wyżej przepisami prawa, nie ma charakteru konsultacji społecznych, prowadzonych przez Inwestora i **nie ma na celu wyboru wariantu przedsięwzięcia oraz spełnienia w tym zakresie postulatów odnośnie przebiegu inwestycji**. Wszelkie uwagi dotyczące przebiegu niniejszej inwestycji w wybranym wariantcie, korygowania projektowanej trasy, zostały przez tutejszy organ przekazane Inwestorowi celem ich rozpatrzenia.

Z kopii pism załączonych w trakcie udziału społecznego, w tym przez strony postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie wynika, iż konsultacje w sprawie wyboru wariantu realizacji przedsięwzięcia, prowadzone w latach 2008-2009 miały charakter formalny i posłużyły Inwestorowi do wyboru rekomendowanego do realizacji wariantu II A2. Świadczą o tym wnioski raportu oś, ale także protokoły z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorzem Dróg Krajowych i Autostrad, gdzie wskazywano na wybór wariantu oraz wnioski z prowadzonych konsultacji społecznych (również Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego budowy drogi ekspresowej S6 Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta). Ponadto, m. in. w piśmie skierowanym do Pani Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk Senator Rzeczypospolitej Polskiej (znak GDDKiA-O/Gd-P-2wh-4110/124.1461/2010 z dnia 08.02.2010r.) Inwestor informuje o przebiegu prowadzonych konsultacji oraz wskazuje, iż „ostateczną decyzję o przebiegu drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta, podejmie Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku na etapie postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach."

Tutejszy organ wyjaśnia, że decyzja o wyborze wariantu realizacji przedsięwzięcia należy do Inwestora, który planuje jego realizację. Organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach związany jest wnioskiem Inwestora do oceny wskazanego wariantu przebiegu planowanego przedsięwzięcia, pełni rolę specjalistyczną, ale tylko w granicach swojej kompetencji.

21. Należy skorygować niejasności i niespójności w załączonym ww. aneksie do raportu, powtarzające się w jego treści, błędnie przypisane poszczególnym zagadnieniom, główne podstawy merytoryczne opracowania, w szczególności w zakresie:

a. **podstawy prawnej** przyjętych w opracowaniu założeń. Przykładem może tu być rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 75, poz. 690; z późn. zm.) wielokrotnie błędnie przypisane do zagadnień związanych z kwalifikacją przedsięwzięcia, gdzie poprawnym wskazaniem winno być rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco

oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397) – m. in. na stronie 300, 31;

- b. **kwalifikacji rodzajowej** przedsięwzięcia, gdzie na stronie 31 raportu ooś wskazano, iż

„zgodnie z postanowieniami art. 173 ust. 1 ustawy [2] dotychczasowe przepisy wykonawcze wydane między innymi na podstawie art. 51 ust. 8 prawa ochrony środowiska zachowują moc do czasu wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 60 ustawy, jednak nie dłużej niż przez 24 miesiące od dnia wejścia w życie ustawy. Dlatego też w okresie przejściowym, zgodnie z tymi regułami, podstawą do kwalifikacji przedsięwzięć, zgodnie z podaną powyżej klasyfikacją, stanowi rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Uwzględniając zakres przewidywanych prac budowlanych oraz przewidywane oddziaływanie na środowisko, planowaną budowę drogi ekspresowej należy sklasyfikować jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko (ROŚ) jest wymagane (§2 ust. 1 pkt. 29 w/w rozporządzenia).”

Rozporządzenie, na które powołują się autorzy raportu nie obowiązywało na dzień złożenia wniosku. W samym wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji Inwestor prawidłowo wskazał obowiązujące przepisy. Podobna sytuacja ma miejsce ze wskazaniem kwalifikacji rodzajowej na stronie 300 raportu ooś: *„Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.) przebudowę linii wysokiego napięcia należy klasyfikować zgodnie z § 2. 1. 6) ww. rozporządzenia – sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wymagają przedsięwzięcia polegające na budowie, przebudowie, rozbudowie stacji elektroenergetycznych lub napowietrznych linii elektroenergetycznych, o napięciu znamionowym wynoszącym nie mniej niż 220 kV, o długości nie mniejszej niż 15 km; a także zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 7 w/w rozporządzenia – sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko mogą wymagać przedsięwzięcia polegające na budowie, przebudowie, rozbudowie stacji elektroenergetycznych lub napowietrznych linii elektroenergetycznych, o napięciu znamionowym nie niższym niż 110 kV”.*

- c. **omyłek pisarskich**, niepozwalających na prawidłowe zrozumienie przyjmowanych założeń oraz wprowadzających w błąd, np.:

- na stronie 348 raportu ooś w punkcie charakteryzującym krajobraz i roślinność podano iż: *„z ustaleń zawartych w pkt. 6.6.1 wynika, że skala niekorzystnych zmian przyrodniczo-krajobrazowych będzie największa w wariacie C2 znacznie mniejsza w wariacie B4, nieco mniejsza w wariacie A2 jeszcze mniejsza w wariacie A i jeszcze mniejsza w wariacie A1, w pozostałych wariantach wystąpią wynikowe korzystne zmiany przyrodniczo-krajobrazowe – mniejsze w wariacie II a większe w wariacie II – głównie wskutek niemożliwego (lub możliwego) do zrekomensowania rozcięcia lasów (fragmentacji)”;*

- na stronie 342, wskazując na przyjęte ekologiczne kryteria porównania wariantów w punkcie 8 wskazano na zmiany powierzchni ziemi i odwołano się do ich opisu w pkt. 6.7.2 raportu. Jest to niepoprawne wskazanie – w punkcie 6.7.2 charakteryzowane jest zanieczyszczenie wód. Błędy tego typu powszechnie występują w raporcie ooś.
 - na stronie 473 – podano informacje, iż „zgodnie z planami Inwestora, dla analizowanego przedsięwzięcia został w 2010 r. złożony do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach”. Tutejszy organ wskazuje, iż przedmiotowe postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach toczy się na wniosek Inwestora, złożony w dniu 25.03.2011 r. oraz uzupełniany w dniach: 12.05.2011r., 31.10.2011r., 01.12.2011 r., 12.12.2011 r., 16.01.2012, 15.03.2012r., 17.04.2012r., 21.06.2012r.
 - należy skorygować informacje dotyczące prognozowanego wpływu inwestycji na powietrze atmosferyczne, a mianowicie wyniki modelowania przestrzennego rozkładu zanieczyszczeń dla roku 2013 i 2023, określone w zestawieniu tabelarycznym dla poszczególnych kombinacji wariantów. W zestawieniu tabelarycznym dla roku 2013 pojawiają się informacje o stężeniach zanieczyszczeń dla kombinacji W2B, co przypuszczalnie jest omyłkowo wpisaną kombinacją W7. Podobnie, należy wyjaśnić zestawienia prognozowanych stężeń dla kombinacji przyjęte dla W9 i inne dla kombinacji W9,10.
- d. W punkcie 6.7.2 raportu ooś, charakteryzującym oddziaływanie inwestycji na jakość wód powierzchniowych, w celu sprawdzenia spełnienia wymagań oszacowano stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w spływach opadowych z drogi S6 w latach 2013 i 2023. Pomimo, iż wskazano w treści, że warianty II+A, II+A1 i II+A2 oraz III+A, III+A1 i III+A2 w aspekcie ruchowym są tożsame ze względu na jednakowe usytuowanie węzłów w sieci transportowej, sieci drogowej oraz identyczną dostępność do trasy, a także zbliżone długości, pod względem ruchowym i mogą być traktowane identycznie, zestawiano różne prognozowane stężenie zawiesin ogólnych w kombinacjach wariantów „0”, IIA, II+B4, II+C, III+A, III+B4, III+C2 oraz określono dla nich (zgodnie z uzyskanymi wynikami) stężenia zanieczyszczeń. Zdaniem tutejszego organu, w przypadku gdy rekomendowanym do realizacji wariantem jest IIA2 **zasadnym jest wskazanie w przyjętej kombinacji, wariantu wybranego do realizacji.**
- e. **streszczenia** raportu w języku niespecjalistycznym, a **części opisowej** raportu ooś, np.:
- w ww. streszczeniu określono: „ *Założono, że każdy z wariantów grupy północnej można połączyć z każdym wariantem grupy południowej, co daje w sumie sześć następujących kombinacji dwu-wariantowych, tj. osiem wariantów określonych dla całej długości projektowanego odcinka drogi S6: II+A, II+A1, II+A2, II+B4, II+C2, III+A, III+A1, III+A2, III+B4 i III+C2*” natomiast w części opisowej raportu określono: „ *Założono, że każdy z wariantów grupy północnej można połączyć z każdym wariantem grupy południowej, co daje w sumie sześć następujących kombinacji dwu-wariantowych, tj. dziesięć wariantów określonych dla całej długości projektowanego odcinka drogi S6: II+A, II+A1, II+A2, II+B4, II+C2, III+A, III+A1, III+A2, III+B4 i III+C2*”;

- należy zweryfikować zawarte w pkt. 3.8.1 Europejska sieć Natura 2000 (Tom II) – informacje z zakresu obszarów Natura 2000. Należy zauważyć, że do momentu kiedy nie zostanie wydane przez Ministra Środowiska rozporządzenie w sprawie wyznaczenia Specjalnych Obszarów Ochrony Siedlisk, wszystkie obszary zatwierdzone decyzją Komisji Europejskiej mające na celu ochronę siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz gatunków roślin i zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej są tzw. Obszarami Mającymi Znaczenie dla Wspólnoty. W 2010r. po przeprowadzonym seminarium biogeograficznym do Komisji Europejskiej zgłoszono z terenu województwa pomorskiego 5 nowych propozycji potencjalnych obszarów Natura 2000 są to: „Klify i rafy kamienne koło Orłowa”, „Bezlist koło Gniewowa”, „Dolina Rzeki Słupi”, „Jezioro Księżę koło Lipusza” oraz „Jezioro Wicko i Modelskie Wydmy”. Należy zatem sprostować zawarte w streszczeniu oraz opisie raportu informacje z ww. zakresu;
- w części opisowej raportu autorzy wyjaśniają że obszary Natura 2000 „Paraszyńskie Buczyny” oraz „Szemudzkie Jeziora Lobeliowe” stanowiły propozycję Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznego, jednak nie spełniły kryteriów przyjętych do wyznaczania obszarów Natura 2000 i nie zostały przekazane do akceptacji Komisji Europejskiej. Informacja tego typu winna znaleźć się również w streszczeniu raportu, a nie tylko w części opisowej (głównej) raportu;
- należy zweryfikować zawarte w pkt.3.8.2 (TOM II – streszczenie) informacje z zakresu krajowego systemu ochrony. Autorzy wymieniają obszary objęte ochroną prawną znajdujące się w otoczeniu planowanej drogi. Organ wskazuje że, „ że planowana droga S6 nie leży w otoczeniu, – lecz bezpośrednio przecina Obszar Chronionego Krajobrazu „Fragment Pradoliny Łeby i wzgórze morenowe na południe od Lęborka” oraz Obszar Chronionego Krajobrazu „Pradoliny Łeby – Redy”. Poprawne informacje o kolizji planowanej drogi z formami ochrony przyrody zawarte są w punkcie 6.2 (str.38). Należy w treści całego raportu posługiwać się tymi samymi danymi.

Tutejszy organ wskazuje, iż pomimo deklaracji, nie usunięto nieprawidłowości redakcyjnych. Autorzy raportu wyjaśniają, iż „*po opracowaniu wstępnej wersji raportu dalsze prace polegały na uzupełnianiu, przeredagowaniu i przetasowaniu tekstu (metodą kopiuj – wklej) w miarę napływu nowych informacji, co spowodowało błędy redakcyjne*”. W aneksie do raportu dotyczącym oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko ww. błędy redakcyjne występują w dalszym ciągu. Tutejszy organ wskazuje, iż raport wraz z przedłożonymi aneksami stanowi podstawowy element materiału dowodowego, stąd istotne jest aby informacje w nim zawarte, były ze sobą spójne i sporządzone w sposób rzetelny i wiarygodny.

- f. Ponownie wskazuje się na rozbieżności w raporcie oś pomiędzy lokalizacją ekranów akustycznych naniesionych na załączniku graficznym, a lokalizacją wskazaną na wykazie tabelarycznym. Na przedłożonych dokumentach występują rozbieżności, m. in. w odniesieniu do kilometrażu, nazwy ekranu i długości. Przykładowo dla wariantu przyjętego do realizacji - w wykazie projektowanych ekranów akustycznych dla wariantu A2 (tabela 11.1.2) ekran:
- S3.1 zaznaczono w kilometrażu od 1+600 do 1+600 i podano, iż jego długość wynosi 200m;

- Pp4.2 zaznaczono w kilometrażu od 29+530 do 29+530 i podano, iż jego długość wynosi 650m;
- Pp13.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 120m;
- Pp7.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 160m;
- Pp13.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 120m;
- Pp12.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 230m;
- Pp11.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 140m;
- Pp10.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 90m;
- P20.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 140m;
- Pp9.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 60m;
- Pp9.2 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 175m;
- L25.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 220m;
- Pp14.1 zaznaczono w kilometrażu od 29+685 do 29+685 i podano, że jego długość wynosi 75m.

Ww. informacje nie są ze sobą spójne oraz nie są odzwierciedleniem informacji na załączniku graficznym.

22. Należy wyjaśnić zaproponowane warunki minimalizujące negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji na siedliska przyrodnicze (pkt. 6.3.1-str.41 streszczenia oraz str. 131 raportu.). tj.:
- a) na czym polegać ma propozycja minimalizacji negatywnych oddziaływań na siedliska przyrodnicze polegająca na: „**ograniczeniu do minimum zakresu/obszaru prac budowlanych w obrębie siedlisk**”;
 - b) proponuje się „zastosowanie osłon przeciw chlapańowych na estakadach, które będą przechodzić nad cennymi siedliskami przyrodniczymi, głównie łągami, borami bagiennymi i torfowiskami - należy wskazać kilometraż w którym przebiegać będą estakady oraz osłony.
23. Czy projektowane przepusty w nasypie drogi, które mają za zadanie minimalizowanie wpływu przedsięwzięcia na układ hydrologiczny, zwłaszcza na odcinkach przebiegających w dolinie rzeki Łeby, pełnić będą również funkcje przejść dla zwierząt?
24. Należy wyjaśnić, czy pomnik przyrody o nr rej. 2 tj. drzewo – daglezja, rosnący w m. Strzebielino Drugie zlokalizowany jest w projektowanym pasie drogowym wariantu II, czy też 30m od linii rozgraniczającej pas drogowy? Należy również wskazać w jakim kilometrażu planowanej trasy nowej drogi znajduje się ww. pomnik przyrody.
25. Należy wyjaśnić w jaki sposób wybudowanie zbiorników retencyjnych oraz zastosowanie rowów trawiastych, jako środków zabezpieczających przed zmianami w stosunkach wodnych, ma zminimalizować wpływ na chronione siedliska przyrodnicze oraz formy ochrony przyrody (str.117 i 118 raportu ooś).

26. Należy podać, które z proponowanych dolnych przejść dla małych zwierząt będą pełnić funkcje przejść zespolonych z ciekim. Należy również wskazać przejścia dla zwierząt dużych i średnich, które będą zespolone z przejazdem gospodarczym. Ponadto, rozważyć zwiększenie ilości przejść dla zwierząt małych na wszystkich proponowanych wariantach, zgodnie z przyjętymi zasadami, że przejścia dla zwierząt małych powinny być lokalizowane nie rzadziej, niż co 1 km. Autorzy raportu (str.425) sugerują, aby na etapie ponownej oceny przeprowadzić pełną, całoroczną inwentaryzację przyrodniczą pod kątem występowania zwierząt małych, co pozwoli zweryfikować zaprojektowane przejścia dla małych zwierząt w kontekście zarówno ich poprawności doboru parametrów, jak ich ewentualnego zagęszczenia. Jednak przy ponownej ocenie nie można wprowadzać zmian w warunkach przyrodniczych, a takimi są ilości projektowanych przejść dla zwierząt. Ponadto wskazuje się uwagi co do proponowanych przejść dla zwierząt we wskazanych wariantach:

Wariant II

- a) Należy rozważyć zmianę przejścia dolnego dla małych zwierząt (PZM-1) w km 6+195 na przejście dla zwierząt średnich

Wariant III

- b) Należy rozważyć zmianę przejścia dolnego dla małych zwierząt PZM-2 w km 3+688 na przejście dolne dla zwierząt średnich,
- c) Należy rozważyć zmianę przejścia dolnego dla małych zwierząt PZM-10 w km 14+400 na przejście dolne dla zwierząt średnich,

Wariant A, A1, A2:

- a) Należy rozważyć zaprojektowanie przejścia dla małych lub średnich zwierząt w kilometrażu 11+500 -12+300,
- b) Należy rozważyć zmianę przejścia dolnego dla małych zwierząt PZM-31 w km 24+838 na przejście dla zwierząt średnich w dolinie Lisiej Strugi,

Wariant A1:

- a) Należy rozważyć lokalizację przejścia dolnego dla małych zwierząt w kilometrażu 16+500 -18+500.

W nawiązaniu do udzielonych przez Narodową Fundację Ochrony Środowiska wyjaśnień co do wezwania, dotyczącego uwag zamieszonej w raporcie „Uproszczonej inwentaryzacji (...)”, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zwraca uwagę, że opis przedmiotu zamówienia, rodzaj umowy oraz wynikające z niej konsekwencje i zakres prac, nie jest przedmiotem niniejszej sprawy. Tut. organ na etapie prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, nie wnika w ustalenia innych organów lub firm, lecz analizuje przedłożone do sprawy materiały. Zatem sposób realizacji umowy zawartej między NFOŚ, a GDDKiA, nie może wpływać na jakość przedłożonych materiałów, ich wartość oraz ogólną analizę i ocenę planowanego przedsięwzięcia. Brak czasu, napięty harmonogram i krótki okres wykonania prac, na który powołuje się NFOŚ oraz zakres umowy, nie jest uzasadnieniem do braków w przedłożonym opracowaniu i nie może stanowić wyjaśnienia do sprawy. Zgodnie z art. 66 cytowanej ustawy z dnia 3 października 2008r. raport oddziaływania na środowisko powinien zawierać „opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2001 o ochronie przyrody”, a więc należy odnieść się do istniejących form ochrony przyrody, w tym do wszystkich występujących w pasie prowadzonej inwentaryzacji gatunków, objętych ochroną

ściśła oraz częściową, także do grzybów i porostów, które zostały przez autorów raportu pominięte, tak jak część roślin objętych ochroną gatunkową.

Ponadto, tutejszy organ wyjaśnia, iż w przypadku zgłaszanych uwag w trakcie udziału społecznego – m. in. uwagi dotyczącej *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)* autorzy raportu wskazali, iż: jest to *uwaga niezasadna – autor uwagi dysponował przypuszczalnie wstępną wersją Raportu, przed jego przekazaniem do RDOŚ. W wersji oficjalnej dla W6 przyjęto ocenę 8 pkt.* Tutejszy organ informuje, iż ww. informacje były dostępne w wersji raportu przekazanej przez Inwestora jako załącznik do wniosku o wydanie przedmiotowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wobec braku powyższych informacji niemożliwe jest wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ustala się termin złożenia wyjaśnień – 21 dni od dnia otrzymania wezwania. Nie złożenie w terminie wyjaśnień wstrzymuje terminy postępowania. Tut. organ informuje, że brak żądanych informacji spowoduje, że organ nie będzie miał wystarczających podstaw do zajęcia stanowiska zgodnego z oczekiwaniami wnioskodawcy.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Hanna Dzikowska

Otrzymują:

1. Adresat;
2. RDOŚ a/a