

## STANOWISKO ZESPOŁU ROBOCZEGO

### KRAJOWEJ KOMISJI DO SPRAW OCEN ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO

#### w sprawie **WARUNKÓW ŚRODOWISKOWYCH DLA BUDOWY 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**

W dniu 23 maja 2013r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ) wystąpił z wnioskiem do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w trybie art. 132 ust.4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późniejszymi zmianami) o przekazanie pod obrady Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko (KKOOŚ) sprawy dotyczącej **możliwości określenia warunków środowiskowych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – obwodnica Trójmiasta wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem wariantu II – A2.**

W dniu 5 lipca 2013 r. w budynku Ministerstwa Środowiska odbyło się posiedzenie Zespołu Roboczego Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko, powołanego Uchwałą nr 2/2013 Prezydium Krajowej Komisji, podjętej zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23 grudnia 2010 r. w sprawie funkcjonowania Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko oraz regionalnych komisji do spraw ocen oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 1745), zmienioną Uchwałą nr 3/2013. Zespół Roboczy został powołany do rozpatrzenia sprawy związanej z realizacją przedsięwzięcia polegającego na budowie 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.

Spotkanie prowadziła pani dr Joanna Maćkowiak-Pandera, przewodnicząca Zespołu roboczego. W spotkaniu wzięli udział członkowie Zespołu Roboczego oraz inni członkowie Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko (KKOOŚ), przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (GDOŚ), Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku (RDOŚ), inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oddział w Gdańsku (GDDKiA o/Gdańsk) oraz wykonawca raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W spotkaniu uczestniczył także przedstawiciel Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego. Koreferat do dokumentacji przygotował i przedstawił pan dr Witold Wołoszyn (lista osób obecnych na posiedzeniu dostępna jest w aktach sprawy).

Spotkanie odbyło się zgodnie ustalonym porządkiem obrad (załącznik 1).

## **I. Opis planowanej inwestycji na podstawie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko**

Planowana budowa trasy S6 Lębork – Obwodnica Trójmiasta jest częścią zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa drogi ekspresowej nr S6 między Szczecinem a Gdańskiem. Droga ta będzie utworzona częściowo przy wykorzystaniu fragmentów istniejącej drogi krajowej nr 6, przy czym istniejące przejścia przez miejscowości niemożliwe do przebudowy zostaną zastąpione obwodnicami (Lębork, Godętowo, Bożepole, Wejherowo, Reda, Rumia, Gdynia). Drogę S6 zaprojektowano jako drogę dwujezdniową czteropasmową z pozostawieniem rezerwy terenu na dobudowę trzeciego pasa ruchu do każdej głównej jezdni drogowej (dobudowa trzeciego pasa na tym etapie nie jest objęta dokumentacją). Oprócz głównej inwestycji liniowej w zakres przedsięwzięcia włączono również przebudowę odcinków istniejących dróg krzyżujących się z trasą S6 oraz przebudowę kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych nadziemnych i podziemnych (elektrycznych, telefonicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych itp.).

Zgodnie z przedstawioną charakterystyką ma być to droga ekspresowa (klasy S) o szerokości jezdni głównych 2x10,5 m i pasów awaryjnych 2x2,5 m oraz poboczy gruntowych 2x0,75m.

W ramach poszukiwania optymalnego przebiegu drogi ekspresowej S6 Lębork – Obwodnica Trójmiasta rozpatrywano pierwotnie dwie zasadnicze alternatywy dotyczące przebiegu tej drogi: przejście przez tereny miejskie Wejherowa, Redy, Rumii i Gdyni po istniejącym śladzie drogi nr 6 albo wybudowanie nowej drogi na południe od tych miast. Po wykonaniu odpowiednich studialnych i koncepcyjnych prac projektowych z pierwszej z tych alternatyw ostatecznie zrezygnowano z uwagi na konieczność masowych wyburzeń zabudowy mieszkaniowej (zwłaszcza w Redzie i Rumii), brak możliwości odpowiedniego zabezpieczenia przeciwhałasowego wysokiej zabudowy mieszkaniowej (w Wejherowie i Gdyni) oraz spodziewane masowe konflikty społeczne.

## **II. Posiedzenie Zespołu Roboczego**

Głównym zadaniem Zespołu była analiza formalna i merytoryczna dokumentacji zgromadzonej na potrzeby wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w szczególności pod kątem wypełnienia wymogów art. 66 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. Nr 199, poz. 1227, ze zm.).

Podstawowym dokumentem poddanym ocenie był *Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na budowie 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*, sporządzony przez DHV POLSKA Sp. z o.o., złożony wraz z wnioskiem z dnia 25.03.2012 r. oraz 4 aneksy do niego złożone przez GDDKiA w 2012 r. i 2013 r.

Zgodnie z porządkiem obrad, w pierwszej kolejności Pani Hanna Dzikowska, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, przedstawiła przebieg postępowania

administracyjnego w sprawie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla omawianego przedsięwzięcia. W swoim wystąpieniu pani Dyrektor wskazała na najważniejsze zastrzeżenia merytoryczne do przedłożonej przez inwestora dokumentacji, zidentyfikowane w toku postępowania, a które uniemożliwiły rozstrzygnięcie w przedmiotowej sprawie. W szczególności zwróciła uwagę na kwestie związane z przeprowadzoną analizą wariantową przedsięwzięcia, dotyczące zarówno przyjętej metodyki badań jak i uzyskanych wyników. Zwróciła też uwagę na sprzeczność wyników analiz wariantowych przeprowadzonych w raporcie z wynikami strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Zastrzeżenia organu dotyczyły także wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej, wiarygodności danych przyrodniczych i jakości analiz uwarunkowań środowiskowych prowadzonych na podstawie tych danych. RDOŚ wskazała również na konflikt analizowanych wariantów z północnym krajowym korytarzem ekologicznym.

Kolejnym punktem posiedzenia Zespołu Roboczego były wystąpienia przedstawicieli inwestora i zespołu autorskiego raportu o oddziaływaniu na środowisko, którzy przedstawili informacje o przeprowadzonych analizach wariantowych i powodach wskazania jako najlepszego wariantu (inwestorskiego) – wariantu II na odcinku Lębork – Luzino i A2 na odcinku Luzino-Obwodnica Trójmiasta.

Na zlecenie Krajowej Komisji do spraw Ocen oddziaływania na Środowisko, koreferat do zgromadzonej w sprawie dokumentacji, przygotował i przedstawił pan dr Witold Wołoszyn. Opinia miała dotyczyć w szczególności:

- uzasadnienia (przedstawienia dowodów) wyboru proponowanego przez inwestora wariantu przeznaczonego do realizacji, w świetle jego oddziaływania na wszystkie elementy środowiska,
- spełnienia wymogów art. 66 ust. 1 pkt 5,6,7 ustawy z dnia 3 października 2008r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.),
- oceny wpływu na obszary chronione i korytarze ekologiczne,
- poprawności zaproponowanych środków minimalizujących negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia.

Na podstawie analizy dokumentacji, dr W. Wołoszyn sformułował m.in. następujące wnioski:

- raport zawiera zbyt wiele nieścisłości, które uniemożliwiają poprawne przedstawienie uwarunkowań środowiskowych;
- raport wymaga uporządkowania, doprecyzowania, uzupełnień i aktualizacji oraz usunięcia sprzeczności w formułowanych opiniach i ocenach; zastosowana metodyka analizy wielokryterialnej wymaga doprecyzowania i szczegółowego opisu - szczególnie w zakresie doboru kryteriów, ich grupowania oraz sposobu przydzielania wag i punktów grupom kryteriów i w ramach konkretnych kryteriów;
- brakuje analizy wzajemnego oddziaływania między elementami środowiska; konieczne jest pełniejsze opisanie funkcjonowania środowiska w rejonie planowanego

przedsięwzięcia, kluczowych zależności pomiędzy elementami środowiska i łączne uwzględnienie w prowadzonych analizach i ocenach elementów abiotycznych i biotycznych;

- sugeruje się powtórzną analizę lokalizacji przejść dla zwierząt w szczególności dużych i średnich z punktu widzenia ich skuteczności w długoletniej perspektywie.

W dokumentacji sprawy znajduje się również sporządzona przez mec. Michała Behnke (i wygłoszona na posiedzeniu Zespołu Roboczego) opinia w sprawie oceny prawidłowości analizy wielokryterialnej, opracowanej przez DHV Polska Sp. z o.o. w 2010 r. i przedstawionej w raporcie ooś. Sformułowane w opinii zastrzeżenia dotyczą przede wszystkim braku odniesienia do wielokryterialnej analizy wariantowej wykonanej w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015. Program ten tworzy ramy dla realizacji objętych nim przedsięwzięć drogowych. Istotne przy tym jest to, że ocena wariantów II i III w obu analizach (w ramach sooś i w raporcie na etapie ooś) jest odmienna. Ponadto w opinii zwrócono uwagę na niespójność kryteriów stosowanych w ramach sooś i w raporcie (gdzie zastosowano metodę DPSIR), jak również pominięcie kluczowych kryteriów różnicujących zidentyfikowanych w ocenie strategicznej (kryterium kolizji z korytarzami ekologicznymi). Najważniejsze wnioski zawarte w tej opinii przedstawiają się następująco:

- analiza, pomijając wyniki sooś dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, nie ujmuje i odpowiednio nie odzwierciedla wymaganego dla oceny wariantów przedsięwzięcia kontekstu procesu decyzyjnego,
- analiza wielokryterialna zastosowana w raporcie znacząco odbiega od modeli analizy wielokryterialnej MCA stosowanych w odniesieniu do projektów drogowych,
- analiza wielokryterialna zastosowana w raporcie nie jest czytelna i nie poddaje się prostej weryfikacji lub audytowi w oparciu o obiektywne kryteria,
- przyjęta metoda bardziej pełni funkcję podsumowania i próby nadania rang oddziaływaniom opisanym w rozdziale 6 raportu niż wylawia i porównuje kryteria różnicujące zidentyfikowane warianty drogi S-6,
- zastosowana metodyka budzi zastrzeżenia z uwagi na liczbę kryteriów, ich nieostrość, brak grupowania i brak ustalenia hierarchii kryteriów włączonych do zakresu analizy wielokryterialnej (podniesiono kwestię podobieństwa kryteriów i krzyżowania się zakresów rzeczowych obejmowanych poszczególnymi kryteriami, stosunku zależności między kryteriami). Kryteria silnie różnicujące warianty II i III (np. dotyczące długości i powierzchni odcinków przechodzących przez tereny zabudowy, tereny rolnicze, tereny leśne czy tereny chronione), nie są wyraźnie odzwierciedlane czy identyfikowalne,
- zastosowana metodyka budzi zastrzeżenia w odniesieniu do celowości ustanowienia zmiennej skali ocen, nieprecyzyjności not, relacji not ustanowionych dla kryteriów uznanych za najważniejsze i kryteriów pozostałych. Sumowanie not przypisanych wariantom w ramach poszczególnych kryteriów nie tworzy odpowiedniej podstawy dla ustalania globalnego rankingu wariantów,

- analiza nie wyprowadza obiektywnej i wystarczającej rekomendacji wariantu realizacyjnego, jako rezultatu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym obszary Natura 2000.

Kolejnym punktem agendy była dyskusja otwarta dla wszystkich uczestników posiedzenia. Podniesiono szereg kwestii przedstawionych wcześniej przez prelegentów, skupiając się m.in. na ocenie przyjętej metody wielokryterialnej analizy wariantów przedsięwzięcia. Zwrócono uwagę na bezpośredni wpływ błędów metodycznych prowadzonej analizy na interpretację jej wyników na korzyść wybranego wariantu inwestorskiego. Ponadto Komisja została poinformowana, że wariant III, odrzucony w raporcie, jest popierany przez większość zainteresowanych instytucji w województwie pomorskim a także przez instytucje lokalne w Lęborku (np. Rada Miasta) i w Łebie oraz przez mieszkańców. Poruszony został także problem niezbędnych uzgodnień z właścicielami i zarządzającymi obiektami zlokalizowanymi na przebiegu preferowanego wariantu II – inwestorskiego. Wobec rozbieżnych informacji inwestora i RDOŚ co do stanowiska Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w tej sprawie (w aktach sprawy jest pisemny sprzeciw wobec planowanej inwestycji) obecny na posiedzeniu przedstawiciel WSW stwierdził, że Dowódca Wojsk Lądowych może uzgodnić inwestycję po poniesieniu kosztów odbudowy 7 budynków i po przeniesieniu strzelnicy. W trakcie posiedzenia członkowie Komisji podnieśli ponadto kwestie rozpoznania szlaków migracji zwierząt w rejonie planowanego przedsięwzięcia i miejsc przejść dla zwierząt; inwentaryzacji przeprowadzonej przez autorów raportu (przeprowadzono ją w okresie marzec – listopad); braku uwzględnienia kwestii zdrowotnych w doborze kryteriów oraz wykonania analizy wpływu wariantów przebiegu drogi na zdrowie ludzi; kwestie przeprowadzenia mikrosymulacji na węzłach oraz analizy udziału niektórych ważnych dróg w tym rejonie, w tym metropolitalnej obwodnicy Gdańska i drogi nr 218. Członkowie Zespołu podnieśli również fakt, że raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wymaga często bardziej szczegółowych informacji i danych niż te zawarte w Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowym, w związku z tym wprowadzając uzupełnienia do raportu nie należy zawęzać stopnia szczegółowości do poziomu szczegółowości informacji zamieszczonych w STEŚ.

Wśród innych zapytań uzyskano potwierdzenie, że inwestycja ta jest przewidziana do finansowania z funduszy UE.

Kolejnym punktem agendy była zamknięta część obrad Zespołu Roboczego Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko.

### **III. Stanowisko Zespołu Roboczego**

Na podstawie analizy dostępnych materiałów, prezentacji i wystąpień zainteresowanych stron oraz koreferenta i przeprowadzonej dyskusji, w tym również w części zamkniętej, Zespół Roboczy przyjął następujące stanowisko:

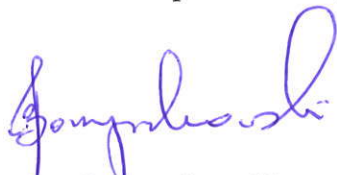
**Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia w obecnym kształcie uniemożliwia wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.** Zespół

rekomenduje Regionalnemu Dyrektorowi wezwanie Inwestora do uzupełnienia i poprawienia raportu o oddziaływaniu na środowisko o następujące kwestie:

- Uporządkowania raportu i aneksów (raport i aneksy wymagają usunięcia nieścisłości i sprzeczności w formułowanych opiniach i ocenach, uporządkowania raportu i załączników),
- odniesienia do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej dla Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015 (niezbędne jest m.in. wyjaśnienie różnicy wniosków płynących z prognozy oddziaływania na środowisko i raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko),
- zastosowania w analizie wielokryterialnej jasnych, mierzalnych i uzasadnionych kryteriów oceny, w tym uzasadnienie doboru kryteriów, metodyki oceny wariantów i wyjaśnienie sposobu określania ich wag w celu sformułowania obiektywnych wniosków dotyczących wyboru wariantu przebiegu planowanej drogi,
- wyeliminowania z analizy wielokryterialnej błędów metodologicznych - stosowania kilku kryteriów oceny tej samej kwestii przy jednoczesnym pominięciu kryteriów oceniających inne ważne aspekty oraz stosowaniu kryteriów oceny pozytywnej i negatywnej, co ostatecznie prowadzi do zafałszowania wyników analizy,
- uwzględnienia w analizie wielokryterialnej oddziaływania na zdrowie ludzi,
- wykonania analizy potencjalnych konfliktów społecznych wraz z opisowym wynikiem konsultacji społecznej,
- odniesienia się do sytuacji konfliktowej planowanych wariantów z północnym krajowym korytarzem ekologicznym,
- weryfikacji lokalizacji przejść dla zwierząt,
- uzupełnienia analizy wzajemnego oddziaływania elementów środowiska,
- aktualizacji danych wyjściowych w zakresie jakości powietrza i jakości wód,
- konieczne do wykonania analizy powinny być sporządzone i przedstawione z odpowiednią szczegółowością, pozwalającą na zewnętrzną weryfikację wynikających z nich wniosków i rekomendacji.

**Wskazanie, jako optymalnego wariantu inwestycyjnego - II („południowego”) nie jest poparte przekonującą argumentacją, a przedstawiona dokumentacja jest niewystarczająca do wskazania innego przebiegu trasy.**

Sekretarz Zespołu roboczego



Jan Borzyszkowski

Przewodniczący Zespołu roboczego



Joanna Maćkowiak-Pandera

**POSIEDZENIE ZESPOŁU ROBOCZEGO KRAJOWEJ KOMISJI DO SPRAW OCEN  
ODDZIAŁYWANIA NA ŚRODOWISKO  
W DNIU 5 LIPCA 2013 R.**

**sala 163 budynek Ministerstwa Środowiska, godz. 11**

Spotkanie będzie dotyczyło przedsięwzięcia polegającego na budowie 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

Na wniosek Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w oparciu o art.132 ust. 4 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. Nr 199, poz. 1227, ze zm.), Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił się do Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko o wydanie opinii o dokumentacji (raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z czterema aneksami) załączonej do złożonego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S-6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem wariantu II-A2.

Na podstawie § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 23 grudnia 2010 r. *w sprawie funkcjonowania Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko oraz regionalnych komisji do spraw ocen oddziaływania na środowisko* (Dz. U. Nr 257, poz. 1745), Prezydium Krajowej Komisji uchwałą z dnia 25 czerwca 2013 r. nr 2/2013 powołało Zespół roboczy do rozpatrzenia przedmiotowej sprawy. Na przewodniczącego Zespołu roboczego powołano dr Joannę Maćkowiak-Pandereę, a na Sekretarza Zespołu dr inż. Jana Borzyszkowskiego.

**Program posiedzenia**

1. Rozpoczęcie spotkania przez Przewodniczącego Zespołu roboczego KKOOS
2. Wystąpienie przedstawiciela Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku
3. Wystąpienie Inwestora
4. Wystąpienie Autora raportu o oddziaływaniu na środowisko
5. Wystąpienie Koreferenta
6. Dyskusja otwarta z udziałem zainteresowanych osób
7. Zamknięta część posiedzenia z udziałem członków Zespołu roboczego KKOOS – przyjęcie stanowiska

