

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

- sugeruje się powtórna 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 o.o.s. 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 o.o.s. i w raporcie na etapie o.o.s.) jest odmienna. Ponadto w opinii zwrócono uwagę na niespójność kryteriów stosowanych w ramach o.o.s. 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 o.o.s. 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 wyławia 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 Łęborku (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 zawężać 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:

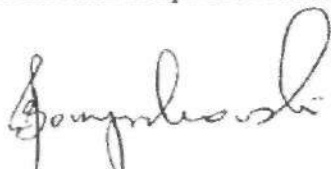
Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia w obecnym kształcie uniemożliwia wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zespół

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 różnic 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-Pandę, a na Sekretarza Zespołu dr inż. Jana Borzyszkowskiego.

Program posiedzenia

1. Rozpoczęcie spotkania przez Przewodniczącego Zespołu roboczego KKOŚ
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 KKOŚ – przyjęcie stanowiska

Decyzja ma trafić na biurko GDDKiA dzisiaj

7. Wójt

Strzebielino, dn. 18.09.2013

Wójt Gminy Łęczyce



Wnioskodawcy: Sołtys Strzebielina
Rada Sołecka Strzebielino

Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy

Zwracamy się z prośbą o ponowne rozpatrzenie sprawy związanej z przebiegiem drogi ekspresowej S6 przez miejscowość Strzebielino (gm. Łęczyce, powiat Wejherowo, woj. pomorskie). Sprawa dotyczy dwóch wariantów północnego i południowego. Mieszkańcy Strzebielina są przeciwni wariantowi północnemu argumentując to, że wariant ten jest najdłuższy i najdroższy. Trasa miałaby przebiegać głównie przez tereny torfowe co spowoduje utrudnienie całej inwestycji, zaburzy ekosystem regionu oraz podzieli miejscowość. Droga przechodziłaby przez tereny przeznaczone pod budownictwo jednorodzinne, częściowo już zabudowane. Natomiast wariant południowy jest krótszy i przebiega przez las.

GMINA ŁĘCZYCE
Sołectwo Strzebielino
S O Ł T Y S
Z poważaniem

Za pośrednictwem Urzędu Gminy Łęczyce pismo otrzymują :

- 1) adresat
- 2) Krajowa Dyrekcja Dróg i Autostrad
- 3) Minister Transportu
- 4) Wojewoda Pomorski
- 5) Premier Rzeczypospolitej Polskiej

**UCHWAŁA NR XL/101/2013
RADY GMINY ŁĘCZYCE**

Załącznik nr 15
do protokołu nr XL/2013
Rady Gminy Łęczycy
z dnia 10.10.2013

z dnia 10 października 2013 r.

**w sprawie zajęcia stanowiska planowanego przebiegu drogi ekspresowej S6 przebiegającego przez tereny
Gminy Łęczycy .**

Na podstawie § 7 ust 3 pkt. 2 statutu Gminy Łęczycy przyjętego uchwałą nr XXV/60/2008 z dnia 12 grudnia 2009 r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego Nr 25 poz. 540) Rada Gminy Łęczycy uchwala, co następuje :

§ 1. 1. Rada Gminy mając na względzie dobro i bezpieczeństwo mieszkańców zajmuje stanowisko w sprawie planowanego przebiegu drogi ekspresowej S6 przez teren gminy Łęczycy, przyjmując że optymalnym wariantem jest wariant południowy zgodnie z mapką stanowiącą załącznik nr 1 do niniejszej uchwały .

2. Stanowisko przekazuje się Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministrowi Rozwoju Regionalnego, Wojewodzie Pomorskiemu, Sejmikowi Województwa Pomorskiego oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Staroście Powiatu Łęborskiego i Staroście Powiatu Wejherowskiego .

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy

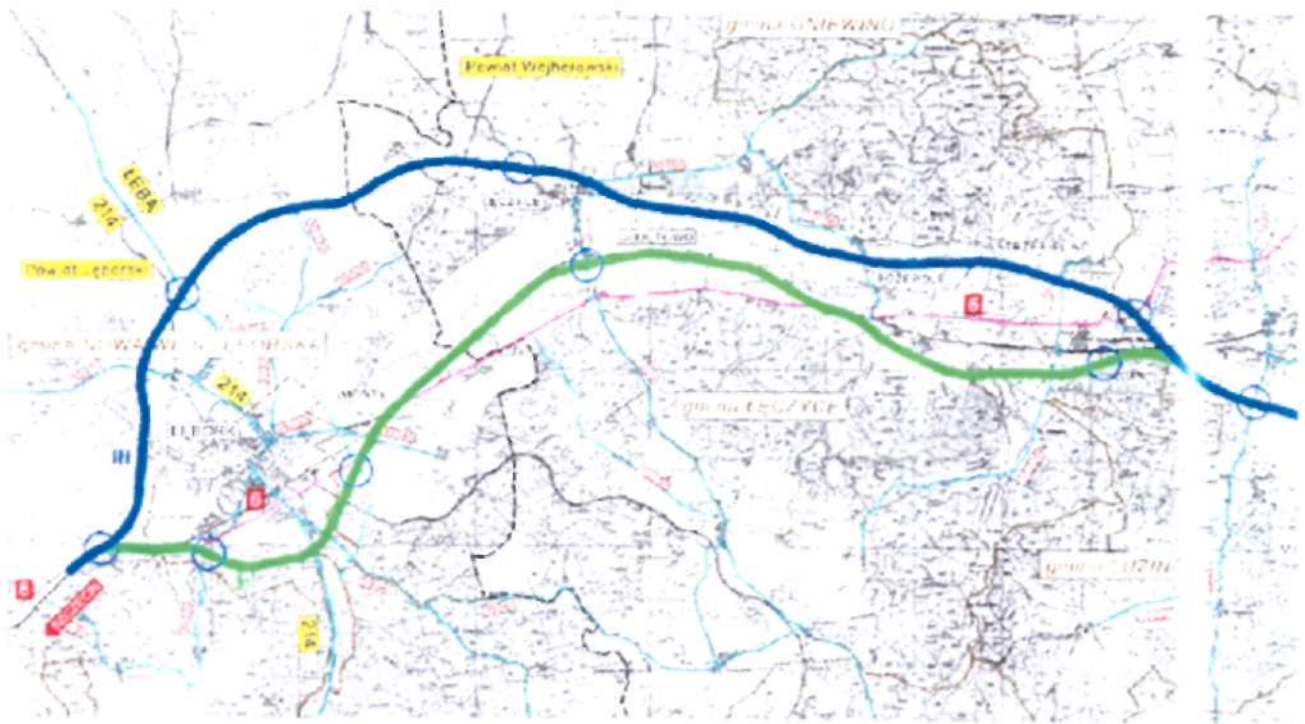
§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia .

Przewodniczący Rady Gminy
w Łęczycach


Janusz Kreft

z dnia 10 października 2013 r.

Wariant „Południowy” – kolor zielony.



Źródło: <http://www.gazetakaszubska.pl>

Przewodniczący Rady Gminy
w Łęczycach

Janusz Kreft

Uzasadnienie

Stanowisko Rady Gminy Łęczyce

dotyczące przebiegu drogi krajowej nr S6 przebiegającej przez tereny Gminy Łęczyce

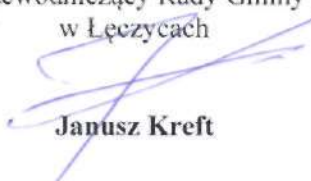
Rada Gminy Łęczyce akceptuje jedynie wariant południowy, który został wstępnie zaakceptowany przez mieszkańców. Przebieg ten zgodnie z nazwą przebiega stroną południową przez tereny leśne i rolne, które omijają Bożepole i Strzebielino największe skupiska ludności terenu całej gminy (około 8 tys. mieszkańców).

Wariant północny, ten wstępnie odrzucony, oznacza oddzielenie Bożegopola od Chmieleńca i przejście nowej drogi przez wieś Strzebielino, będzie to miało negatywny wpływ na rozwój całego tego regionu.

Zdajemy sobie sprawę że należy jak najszybciej rozpocząć budowę drogi S6 i chcemy aby jej budowa znalazła się w rządowych planach i została potraktowana jako jeden z priorytetów inwestycyjnych na lata 2014-2020. Mieszkańcy Gminy Łęczyce zaznaczają tak jak i wiele innych gmin, że mają już dosyć obecnej drogi, która przecina wiele miejscowości gminy, na której coraz częściej dochodzi do wypadków, w których giną ludzie. Chcemy nowej drogi, która przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i skróci czas podróży z dojazdem do Trójmiasta. Wariant Północny niestety kolejny raz przetnie te dwie duże oraz inne mniejsze miejscowości i w niczym to nie zmieni obecnej sytuacji lecz w znaczny sposób ją pogorszy dlatego nie możemy się na to zgodzić. Koszty budowy odcinka północnego na odcinku Łębork – Chwaszczyno wzrosną o około 150 mil, nadmienić należy również iż droga ta będzie przebiegać szlakiem objętym ochroną „Natura 2000” Lasy Łęborski i wzdłuż rzeki Leby.

W związku z powyższym nie godzimy się na przebieg budowy trasy S6 oznaczony jako szlak tzw. „północny” jedynie akceptujemy przebieg trasy szlakiem tzw. „południowym” przebiegający przez tereny Gminy Łęczyce.

Przewodniczący Rady Gminy
w Łęczycach


Janusz Kreft

Załącznik nr 16
do protokołu nr XL/2013
Rady Gminy Łęczyce
z dnia 10.10.2013

Ścieżka rowerowa
na ul. Chmielenieckiej
Bożepole Wielkie

Otwarcie trasy: 29.09.2013
Zdjęcia opis : 09.10.2013



Jeśli to są odwodnienia, to dokąd odprowadzają wodę? Ile metrów rur zakopano? Czy wykonanie jest zgodne z projektem w którym nie zostało to przewidziane? Dlaczego od strony jezdni brak jest krawężnika, a są obrzeża od układania kostki ostro zakończone, które stwarzają niebezpieczeństwo uszkodzenia kół? Co zahamuje wypłukanie przez wody opadowe nasypanej warstwy ziemi i zamulenie takiego odwodnienia, bo na pewno nie te kawałki obrzeża?



W projekcie przyjęto następujące parametry ścieżki rowerowej:

- szerokość - 2,00 m, a jest 1,90 m (dokładnie jedna kostka na szerokości mniej)
- dla zapewnienia odwodnienia zarówno jezdni jak i projektowanej ścieżki przewidziano odsunięcie ścieżki od jezdni i pozostawienie pobocza gruntowego, które należy przegłębić dla uzyskania płytkiego rowu rozsączającego (wg. załącznika graficznego) na głębokość 0,10 m, a okazuje się, że nasypało ziemię na „górkę”. Ziemia jest rozjeżdżana przez samochody i zostanie wypłukana przez wody opadowe, a krawędź asfaltu zostanie załamana przez ciężarówki.



Rzędna ścieżki rowerowej została wyniesiona ponad miarę w górę, tak że nawet płoty posesji zostały od dołu zasypane. Sytuacja w tej mierze również nie jest zgodna z dokumentacją projektową.



Wjazdy do posesji i przejazd przez ścieżkę do nowo wytyczonej ulicy dojazdowej do działek nie wytrzymują obciążenia lokalnego ruchu kołowego i następuje ich obrywanie i obniżenie w miejscu gdzie jest nacisk kół. Uważam, że błędem było zaprojektowanie w tych miejscach tak słabej podbudowy lub została ona wykonana wadliwie.



Obniżanie się powierzchni kostki dotyczy całej szerokości ścieżki na górnym zdjęciu od strony jezdni ul. Chmielenieckiej. Na dolnym zdjęciu spękania powierzchni w miejscu gdzie przejeżdżają koła samochodu pojawiające się na skutek zbyt słabej podbudowy.
wykonał: Krzysztof Kaczmarek