



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Warszawa, dnia 15 stycznia

2016 r.

DOOŚ-OAII.4200.44.2014.aj.18

DECYZJA

GDDKiA Oddział Gdańsk WPŁYNĘŁO																					
		D0	Z1	Z2	Z1	Z1	L.dz.		Przyj.												
A							1161														
C																					
		D1	D2	D3	2016 - 01 - 26					Ogólne											
A										Osobiste											
C										Fax / mail											
										Pocztą					X						
A		D4	D5	D6	D7	D8	I1	I2	I3	I4	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5						
C																					
		F1	F2	F3	T1	T2	Rejon drog					Uwagi									
A							I1	I2	I3	I4	I5										
C																					

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 i 2 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz.U.2013.267 j.t. ze zm.), dalej zwanej ustawą *kpa*, oraz art. 71 ust. 2 pkt 1 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.2013.1235 j.t. ze zm.), zwanej dalej ustawą *oos*, po rozpatrzeniu odwołań: Wójta Gminy Kolbudy, reprezentowanego przez radcę prawnego Marcina Skalskiego, z dnia 17 grudnia 2014 r., Stowarzyszenia Wariant Pomarańczowy w Kolbudach reprezentowanego przez Piotra Maruszaka oraz Eugeniusza Patokę z dnia 16 grudnia 2014 r., Eugeniusza Patoki z dnia 16 grudnia 2014 r., Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku reprezentowanego przez Waldemara Chejmanowskiego z dnia 16 grudnia 2015 r., Małgorzaty Mejer, Zdzisława Mejera, Andrzeja Ćwikałowskiego, Elżbiety Jach, Krzysztofa Jacha, Agnieszki Kąkol oraz Marii Pleszyniak z dnia 5 stycznia 2015 r., Genowefy Zasady oraz Bartosza Radko z dnia 23 grudnia 2015 r. oraz uzupełnienia odwołania Bartosza Radko z dnia 27 sierpnia 2015 r., od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 2 grudnia 2014 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.53, o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na *budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem wariantu LA OMT (Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej) + LA OŻ (Obwodnica Żukowa)*,

– uchylam pkt I.2.A.2. ww. decyzji w brzmieniu:

„Tereny przeznaczone na zaplecza budowlane, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca gromadzenia odpadów wyznaczyć:

- a) poza obszarami zatorfionych obniżen terenów i systemów melioracyjnych;
- b) w odległości powyżej 20 m od zbiorników wodnych oraz rzek i cieków;
- c) poza terenami leśnymi oraz miejscami występowania gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową oraz siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. (Dz. U. Nr 77 poz. 510 ze zm.);
- d) poza terenami obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (j.t. Dz. U. z 2013 r. poz. 627 ze zm.);
- e) poza terenami zabudowy mieszkaniowej”;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.2., w brzmieniu:

„tereny przeznaczone na zaplecza budowlane, bazy materiałowo – sprzętowe i miejsca gromadzenia odpadów wyznaczać:

- a) poza obszarami zatorfionych obniżen terenu i systemów melioracyjnych;
- b) w odległości powyżej 20 m od zbiorników wodnych i koryt rzek i cieków;
- c) poza terenami leśnymi, tj. poza odcinkami OMT: od km 3+200 do km 3+600, od km 4+400 do km 4+540, od km 4+790 do km 5+000, od km 7+080 do km 7+190, od km 15+460 do km 15+500, od km 15+600 do km 15+720, od km 18+800 do km 19+000, od km 20+750 do km 31+370, od km 22+500 do km 25+830, od km 28+130 do 28+300, oraz poza odcinkami OŻ: od km 1+280 do km 1+380, od km 3+300 do km 3+350, od km 3+640 do km 3+710, od km 7+080 do km 7+850, za wyjątkiem zapleczy budowy niezbędnych do budowy obiektów mostowych;
- d) poza miejscami występowania gatunków roślin, grzybów i zwierząt objętych ochroną gatunkową oraz siedlisk przyrodniczych i gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska *w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000* (Dz.U.2014.1713 j.t.);
- e) poza granicami Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Raduni (tj. poza odcinkami OMT: od km 15+500 do km 16+150, od km 22+400 do km 22+700 i poza odcinkiem OŻ od km 7+500 do km 8+050) i Otomińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (poza odcinkiem OMT od km 22+800 do km 25+500), za wyjątkiem zapleczy budowy i baz materiałowo-sprzętowych niezbędnych do realizacji obiektów mostowych;
- f) poza granicami ustanowionych rezerwatów przyrody: Bursztynowa Góra, Jar rzeki Raduni oraz planowanego rezerwatu przyrody Przyjaźń (grąd koło Niestępowa) przecinanego przez OMT od km 18+800 do km 18+900;

- g) w oddaleniu minimum 15,0 m od pomnika przyrody nr rej. 104, tj. alei lipowej przy drodze gminnej nr 1900 Leżno – Pępowo (położonego koło km 10+700 OMT);
- h) poza terenem zabudowy mieszkaniowej;
- **uchylam pkt I.2.A.35. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Przed rozpoczęciem prac budowlanych, trwale wygrodzić i oznaczyć stanowiska chronionych gatunków roślin, które znajdują się w pobliżu placu budowy lub projektowanego pasa drogowego”;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.35., w brzmieniu:

„Przed rozpoczęciem prac budowlanych, trwale wygrodzić i oznaczyć stanowiska chronionych gatunków roślin, które znajdują się w pobliżu placu budowy lub projektowanego pasa drogowego. Powyższe działania prowadzić pod nadzorem botanika/fitosocjologa”;
- **uchylam pkt I.2.A.36. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Chronione gatunki roślin, a także rzadkie w skali regionu i kraju, które kolidują z przebiegiem drogi (w pasie planowanej drogi oraz w zasięgu pasa technicznego), przed rozpoczęciem prac budowlanych przenieść na stanowiska zastępcze. Stanowiska zastępcze powinny odpowiadać wymaganiom siedliskowym przesadzanych roślin. Należy zapewnić trwałość nowych siedlisk”;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.36., w brzmieniu:

„Chronione gatunki roślin, a także rzadkie w skali regionu i kraju, które kolidują z przebiegiem drogi (w pasie planowanej drogi oraz w zasięgu pasa technicznego), przed rozpoczęciem prac budowlanych przenieść na stanowiska zastępcze. Powyższe działania prowadzić pod nadzorem botanika/fitosocjologa. Stanowiska zastępcze powinny odpowiadać wymaganiom siedliskowym przesadzanych roślin. Należy zapewnić trwałość nowych siedlisk”;
- **uchylam pkt I.2.A.40. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Prace budowlane w rejonie siedlisk przyrodniczych wskazanych w Tabeli nr 1 rozpocząć poza sezonem wegetacyjnym, tj. poza okresem od ostatnich przymrozków wiosennych do pierwszych przymrozków jesiennych”;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.40., w brzmieniu:

„Płaty lub fragmenty płatów siedlisk przyrodniczych bezpośrednio kolidujących z inwestycją (wskazanych w Tabeli nr 1) należy przekształcać w sposób mechaniczny poza sezonem wegetacyjnym, czyli w okresie od 15 października do 15 marca”;
- **uchylam zapisy w Tabeli nr 1 ww. decyzji w brzmieniu:**
- a) siedlisko 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska – Płat 17 w km 22+200;

- b) siedlisko 3160 Naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne – Płat 7 w km 10+600;
- c) siedlisko 3160 Naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne – Płat 8 w km 10+700;

i w to miejsce orzekam zapisy w Tabeli nr 1, w brzmieniu:

- a) siedlisko 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska – Płat 17 w km 21+200;
- b) siedlisko 3160 Naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne – Płat 8 w km 10+600;
- c) siedlisko 3160 Naturalne, dystroficzne zbiorniki wodne – Płat 9 w km 10+700;

– uchylam pkt I.2.A.41. ww. decyzji w brzmieniu:

„Przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonać tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające pługom dostanie się na teren budowy. Ogrodzenia zastosować w:

- a) wariantcie IA OMT w rejonie kilometrażu: 0+300-0+500 L, 1+900-2+100 L, 2+400-2+600 L i P, 3+100-3+300 L i P, 4+100-4+200 L i P, 4+400-4+600 L i P, 7+100-7+300 L i P, 10+500-10+800 L i P, 16+200-16+400 L, 17+500-17+800 L i P, 21+100-21+300 L i P, 22+400-22+600 L i P, 28+400-28+600 L i P, 29+100-29+300 L, 30+100-30+400 P i L, 30+400-30+700 P, 30+900-31+100 P i L, 31+100-31+300 L, 31+400-32+000 P”;
- b) w wariantcie IA OŻ w rejonie kilometrażu: 2+800-3+700 L i P, 5+300-5+500 L, 31+100-31+300 L, 31+400-32+000 P;

Ogrodzenia powinny być wykonane po obu stronach drogi w formie płotków z siatki HD-PE o średnicy oczek nie większej niż 11 mm lub folii z tworzyw sztucznych, o wysokości 50 cm i krawędzi wygiętej na 5 cm w kierunku „od placu budowy”, montowanej na stelażu w celu zapewnienia trwałego pochylenia. Ogrodzenia takie powinny być wkopane w grunt na głębokość 20 cm (z uwagi na spływ powierzchniowy, nierówności terenu itp.). Skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika. Ogrodzenia zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i odebrane stałe urządzenia ochrony zwierząt”;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.41., w brzmieniu:

„Przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonać tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające pługom dostanie się na teren budowy. Ogrodzenia zastosować:

- a) w wariantcie IA OMT w rejonie kilometrażu: 0+300 – 0+500 L, 1+900 – 2+100 L, 2+400 – 2+600 L i P, 3+100 – 3+300 L i P, 4+100 – 4+200 L i P, 4+400 – 4+600 L i P, 7+100 – 7+300 L i P, 10+500 – 10+800 L i P, 16+200 – 16+400 L, 17+500 – 17+800 L i P, 21+100 – 21+300 L i P, 22+400 – 22+600 L i P, 27+400 – 27+650 L i P, 28+050 – 28+500 L i P, 29+100 – 29+300 L, 30+100 – 30+400 L i P, 30+500 – 30+700 L i P, 30+900 – 31+100 L i P, 31+100 – 31+300 L, 31+400 – 32+000 P;
- b) w wariantcie IA OŻ w rejonie kilometrażu: 2+800 - 3+700 L i P, 5+300 – 5+500 L, 6+400 – 6+600 L i P.

Ogrodzenia powinny być wykonane w formie płotków z folii z tworzyw sztucznych lub geowłókniny/geotkaniny, której struktura nada zabezpieczeniu sztywność. Ogrodzenie powinno mieć wysokość co najmniej 50 cm nad powierzchnią gruntu, być wkopane w grunt na głębokość 20 cm (z uwagi na spływ powierzchniowy, nierówności terenu itp.) oraz mieć krawędź wygiętą pod kątem 45° - 90° na długości minimum 5 cm w kierunku „od placu budowy” (tzw. przewieszka), montowaną na stelażu w celu zapewnienia trwałego pochylenia. Zakończenie ogrodzenia z każdej strony powinno mieć kształt litery „U”. Montaż ogrodzenia tymczasowego, a następnie stały monitoring skuteczności zastosowanych rozwiązań na etapie budowy powinien odbywać się pod nadzorem specjalisty herpetologa. Ogrodzenia zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i odebrane stałe urządzenia ochrony zwierząt.”;

– **uchylam pkt I.2.A.42. ww. decyzji w brzmieniu:**

„W okresach wiosennych (1 marca – 30 kwietnia) oraz jesiennych (15 sierpnia – 15 października) migracji płazów w kilometrażach wskazanych w pkt 41, oprócz ogrodzenia ochronnego, stosować system wkopanych w grunt wiader o wysokości ścianek 30 – 40 cm, rozmieszczanych wzdłuż ogrodzenia ochronnego, co 10 m. Wiadra utrzymywać w stanie suchym oraz zebrane w nich osobniki przenosić 1 – 3 razy na dobę, na wskazane przez specjalistę (w ramach nadzoru przyrodniczego) siedliska zastępcze, co umożliwi zwierzętom bezpieczne ominięcie terenu budowy”;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.42., w brzmieniu:

„W okresach wiosennych (1 marca – 30 kwietnia) oraz jesiennych (15 sierpnia – 15 października) migracji płazów w kilometrażach wskazanych w pkt 41, oprócz ogrodzenia ochronnego, stosować system wkopanych w grunt wiader o wysokości ścianek 30 – 40 cm, rozmieszczanych wzdłuż ogrodzenia ochronnego, co 10 m. Wiadra utrzymywać w stanie suchym oraz zebrane w nich osobniki przenosić 1 – 3 razy na dobę, na wskazane przez specjalistę (w ramach nadzoru herpetologicznego) siedliska zastępcze, co umożliwi zwierzętom bezpieczne ominięcie terenu budowy”;

– **uchylam w części pkt I.2.A.43. ww. decyzji w brzmieniu:**

„W przypadku częściowej lub całkowitej likwidacji zbiorników wodnych, stanowiących miejsce występowania płazów, zastosować niżej wskazane rozwiązania minimalizujące:

- optymalnym terminem likwidacji zbiorników wodnych jest przełom września i października, tj. między 15 września a 15 października, z uwagi na opuszczenie przez większość płazów przeobrażonych z postaci larwalnych, a jednocześnie brak osobników zimujących. Dokładny termin przeprowadzania prac powinien być ustalany indywidualnie (przez nadzór

przyrodniczy) dla każdego zbiornika na podstawie obserwacji w terenie oraz warunków temperaturowych”;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.43., w brzmieniu:

„W przypadku częściowej lub całkowitej likwidacji zbiorników wodnych, stanowiących miejsce występowania płazów, zastosować niżej wskazane rozwiązania minimalizujące:

- optymalnym terminem likwidacji zbiorników wodnych jest przełom września i października, tj. między 15 września a 15 października, z uwagi na opuszczenie przez większość płazów przeobrażonych z postaci larwalnych, a jednocześnie brak osobników zimujących. Dokładny termin przeprowadzania prac powinien być ustalany indywidualnie (przez nadzór herpetologiczny) dla każdego zbiornika na podstawie obserwacji w terenie oraz warunków temperaturowych”;

– **uchylam w części pkt I.2.A.45. ww. decyzji w brzmieniu:**

„W przypadku konieczności wycinki drzew zasiedlonych przez chroniony gatunek chrząszcza podjąć działania mające na celu przeniesienie go na inne siedliska z zastosowaniem poniższych wskazań:

- wycinkę drzew zasiedlonych przez pachnicę dębową prowadzić w porach roku kiedy temperatura przekracza + 5°C;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.45., w brzmieniu:

„W przypadku konieczności wycinki drzew zasiedlonych przez chroniony gatunek chrząszcza podjąć działania mające na celu przeniesienie go na inne siedliska z zastosowaniem poniższych wskazań:

- wycinkę drzew zasiedlonych przez pachnicę dębową prowadzić, pod stałym nadzorem entomologa w porach roku kiedy temperatura przekracza + 5°C;

– **uchylam pkt I.2.A.46. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Przed rozpoczęciem prac związanych z zasypaniem zbiornika wodnego w kilometrze 10+700 wariantu IA OMT należy wykonać ekspertyzę ichtiologiczną oraz opracować metodykę translokacji występującej w nim strzebli błotnej *Eupallasella percnurus*. Gatunek należy przenieść do siedliska zastępczego, które jest już zasiedlone przez ten gatunek, np. do zbiorników wodnych w obszarach Natura 2000, w których przedmiotem ochrony jest strzebla błotna tj. Prokowo, Hopowo itp. Siedlisko zastępcze powinno się charakteryzować m. in.

- lokalizacją w niedalekiej odległości od istniejącego zbiornika przeznaczonego do likwidacji;
- małą powierzchnią nie przekraczającą 1 hektara, jednakże zbiornik powinien być zdolny do przyjęcia kolejnej populacji gatunku;
- głębokość zbiornika nie powinna przekraczać 1,5 m;

- zbiornik nie powinien być narażony na czynniki antropogeniczne m. in. odwadnianie, osuszanie, spływ nawozów z pól, co mogłoby przyspieszyć jego eutrofizację, osuszenie lub powolne zarastanie;
- zbiornik nie może być zarybiany, zwłaszcza gatunkami o dużych rozmiarach ciała (np. karp *Cyprinus carpio* lub szczupak *Esox lucius*) lub niebezpiecznymi gatunkami obcymi, jak trawianka *Preccottus glenii*, sumik amerykański *Ictalurus nebulosus*, czy czebaczek amurski *Pseudorasbora prava*.”

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.46., w brzmieniu:

„W związku z koniecznością zasypiania zbiornika wodnego w kilometrze 10+700 OMT, przed rozpoczęciem prac budowlanych należy przenieść stwierdzoną w nim populację strzebli błotnej *Eupallasella percunurus* do istniejącego, zbadanego zbiornika wodnego, niezasiedlonego jeszcze przez ten gatunek, ale stanowiącego dla niego odpowiednie siedlisko (zgodnie z ekspertyzą ichtiologiczną wykonaną przez specjalistę w zakresie strzebli błotnej). Połów ryb i ich przetransportowanie do zbiornika zastępczego powinno być wykonane w sposób nieinwazyjny przez ichtiologa specjalizującego się w zakresie strzebli błotnej. Optymalnym terminem na przeniesienie ryb jest połowa kwietnia, ale pod warunkiem, że temperatura wody wynosi 12 - 15°C. Zalecane jest, aby ryby odbyły tarło już w nowym miejscu.

Siedlisko zastępcze powinno się charakteryzować m. in.:

- lokalizacją na terenie Pojezierza Kaszubskiego w odległości optymalnie nie większej niż 30 km od istniejącego zbiornika przeznaczonego do likwidacji;
- małą powierzchnią nie przekraczającą 1 hektara;
- głębokość zbiornika nie powinna przekraczać 1,5 m;
- zbiornik powinien być położony w ustronnym miejscu, z dala od siedzib ludzkich i nie może być narażony na czynniki antropogeniczne, m. in. odwadnianie, osuszanie, spływ nawozów z pól, co mogłoby przyspieszyć jego eutrofizację, osuszenie lub powolne zarastanie;
- zbiornik nie może być zarybiony gatunkami o dużych rozmiarach ciała (np. karp *Cyprinus carpio* lub szczupak *Esox lucius*) lub niebezpiecznymi gatunkami obcymi, jak trawianka *Preccottus glenii*, sumik amerykański *Ictalurus nebulosus*, czy czebaczek amurski *Pseudorasbora prava*. W zbiorniku może bytować tylko karaś *Carassius carassius* lub inny niedrapieżny gatunek ryby”;

– uchylam pkt I.2.A.47. ww. decyzji w brzmieniu:

„Podczas realizacji inwestycji zapewnić specjalistyczny nadzór przyrodniczy, obejmujący:

- a) wskazania ochronne w stosunku do cennych przyrodniczo obiektów;

- b) kontrolę przestrzegania warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przestrzegania ustawy *o ochronie przyrody*”;

i w to miejsce orzekam pkt I.2.A.47., w brzmieniu:

„Podczas realizacji inwestycji zapewnić nadzór herpetologa, ichtiologa, entomologa, ornitologa oraz fitosocjologa/botanika, obejmujący:

- a) skontrolowanie przed rozpoczęciem robót ziemnych stanowisk występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt wskazanych w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowej inwestycji na środowisko;
- b) kontrolę przestrzegania warunków zapisanych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- c) bieżące wskazania dla wykonywania prac budowlanych oraz podejmowanie działań mających na celu minimalizując strat w chronionych siedliskach przyrodniczych, drzewostanie oraz gatunkach chronionych roślin i zwierząt, w szczególności:
- konsultacje dotyczące lokalizacji zaplecza budowy, miejsc gromadzenia materiałów budowlanych, składowania mas ziemnych, postoju maszyn i sprzętu budowlanego;
 - zabezpieczenie przed zniszczeniem (rozjeżdżaniem/wydeptywaniem) płatów siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej, zlokalizowanych w sąsiedztwie przedsięwzięcia, np. poprzez wykonanie wyгородzeń z taśmy budowlanej oraz tabliczek z napisami „Zakaz wstępu”;
 - zabezpieczenie drzew narażonych na uszkodzenia w trakcie wykonywania prac;
 - regularne kontrole ornitologiczne terenu w okresie lęgowym ptaków, w tym kontrola przed pracami bezpośrednio ingerującymi w środowisko przyrodnicze (zdjęcie humusu, likwidacja roślinności zielnej) pod kątem założenia lęgów przez ptaki na terenie przeznaczonym pod inwestycję;
 - zabezpieczenie placu budowy przed przedostawaniem się herpetofauny, a w przypadku natrafienia na osobniki płazów lub gadów, które pomimo zastosowanych zabezpieczeń przedostały się na teren inwestycji, bezpieczne przeniesienie ich w miejsca właściwe pod względem siedliskowym;
 - kontrolę wykopów, w tym okresowych zalewisk, przed ich likwidacją, pod kątem wykorzystywania tych miejsc przez małe zwierzęta, w szczególności przez płazy;
 - w przypadku zasiedlenia przez płazy zagłębień terenu na placu budowy, nadzór nad ich przeniesieniem (w tym osobników dorosłych, form rozwojowych lub młodocianych) poza teren prowadzonych prac, do stanowisk wybranych zastępczych.

- stwierdzanie potrzeby i określanie metod przeprowadzenia oraz nadzór nad czynnościami związanymi z przeniesieniem zwierząt, ich form larwalnych i młodocianych ze stref zagrożenia związanych z planowanym przedsięwzięciem;
 - zapewnienie ochrony stanowisk rozrodczych płazów w trakcie zasypywania zbiorników;
 - identyfikacja i wskazanie miejsc, do których należy przenieść zwierzęta, ich formy larwalne i młodociane;
 - weryfikacja i kontrola skuteczności metod i urządzeń zastosowanych na placu budowy w celu przeciwdziałania przedostawaniu się zwierząt na ten teren, formułowanie i przekazywanie wykonawcy robót budowlanych wniosków i zaleceń w tym zakresie;
 - uzgodnienie sposobu i kontrolę zagospodarowania stref najścia przy przejściach dla zwierząt;
- **uchylam pkt I.3.21. ww. decyzji w brzmieniu:**

„W miejscach gdzie nie jest to wymagane przepisami bezpieczeństwa, oraz w miejscach migracji nietoperzy, tj. w kilometrażu: 2+000, 4+500, 8+500 - 9+000, 14+500 – 15+000, 25+000 – 25+500, 31+500 – 32+300, na trasie wariantu IA OMT nie stosować oświetlenia drogi”;

i w to miejsce orzekam pkt I.3.21., w brzmieniu:

„W miejscach gdzie nie jest to wymagane obowiązującymi przepisami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego nie stosować oświetlenia drogi. W przypadku konieczności stosowania oświetlenia drogowego na odcinkach OMT, gdzie przebiegają trasy przelotów nietoperzy (tj. w km 2+000, km 4+500, km 8+500 – km 9+000, km 14+500 – km 15+000, km 25+000 – km 25+300, km 31+500 – km 32+300), należy zastosować światło sodowe (np. wysokociśnieniowe lampy sodowe typu SON) lub inne oświetlenie posiadające tzw. „ciepłe widmo”, a wykluczyć oświetlenie żarowo – rtęciowe – przyciągające owady”;

- **uchylam część pkt I.3.32. ww. decyzji w brzmieniu:**

„W celu ochrony zwierząt przed możliwością kolizji z pojazdami należy wykonać przejścia dla małych, średnich i dużych zwierząt zgodnie z poniższą tabelą”

Lp.	Rodzaj przejścia	Km trasy IA OMT	Minimalna skrajnia pozioma [m]	Minimalna skrajnia pionowa [m]	Długość przejścia [m]
1	PDMPZ-2 przejście dolne dla małych zwierząt	2+050	3,00	2,00	58,00

i w to miejsce orzekam część pkt I.3.32., w brzmieniu:

„W celu ochrony zwierząt przed możliwością kolizji z pojazdami należy wykonać przejścia dla małych, średnich i dużych zwierząt zgodnie z poniższą tabelą”

Lp.	Rodzaj przejścia	Km trasy IA OMT	Minimalna skrajnia pozioma [m]	Minimalna skrajnia pionowa [m]	Długość przejścia [m]
1	PDMPZ-2 przejście dolne dla małych zwierząt	2+050	6,00	2,00	58,00

– **uchylam pkt I.3.33.2. tiret drugie ww. decyzji w brzmieniu:**

„Przejście dolne dla dużych zwierząt, w tym estakady (jelenie, łosie):

- szerokość użytkowa minimalna: 50,0 m”;

i w to miejsce orzekam pkt I.3.33.2. tiret drugie, w brzmieniu:

„Przejście dolne dla dużych zwierząt, w tym estakady (jelenie, łosie):

- szerokość użytkowa minimalna estakad: 50,0 m;
- szerokość przejścia dolnego powinna wynikać z zachowania warunku względnej ciasnoty $\geq 1,5$ ”;

– **uchylam pkt I.3.33.3. tiret trzecie ww. decyzji w brzmieniu:**

„Przejście dolne dla średnich zwierząt (sarny, dziki):

- szerokość przejścia powinna wynikać z zachowania warunku względnej ciasnoty $\geq 3,0$ ”;

i w to miejsce orzekam pkt I.3.33.3. tiret trzecie, w brzmieniu:

„Przejście dolne dla średnich zwierząt (sarny, dziki)

- szerokość przejścia powinna wynikać z zachowania warunku względnej ciasnoty $\geq 0,7$ ”;

– **uchylam pkt I.3.33.5. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Przejścia dolne dla płazów i małych zwierząt (płazy, gryzonie):

- zaleca się budowę przejść o przekroju prostokątnym lub eliptycznym (bez skosów lub wyokrąglenia);
- zalecane wymiary minimalne szerokość i wysokość konstrukcji przejść:
 - szerokość $\geq 1,0$ m, wysokość $\geq 0,75$ m – dla obiektów o długości do 20 m;
 - szerokość $\geq 1,5$ m, wysokość $\geq 1,0$ m – dla obiektów o długości od 21 m do 30 m;
 - szerokość $\geq 2,0$ m, wysokość $\geq 1,5$ m – dla obiektów o długości od 31 m do 50 m;
 - szerokość $\geq 3,5$ m, wysokość $\geq 1,5$ m – dla obiektów o długości od 51 m do 80 m”;
- w przypadku przeprowadzenia stałego cieku wodnego w przepuście: szerokość przejścia należy powiększyć o szerokość koryta cieku (liczonego łącznie ze skarpami brzegowymi) i utworzyć minimum jedną półkę dla zwierząt stanowiącą wydzieloną suchą część dla zwierząt, wyniesioną minimum 0,5 m ponad dno rowu (w przypadku cieków okresowych półki takie nie są wymagane);
- skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia 45° ;
- pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości minimum 1,2 m;

- obustronne szczelne ogrodzenie naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia”;

i w to miejsce orzekam pkt I.3.33.5., w brzmieniu:

„Przejścia dolne dla płazów i małych zwierząt (płazy, gryzonie):

- zaleca się budowę przejść o przekroju prostokątnym lub eliptycznym (bez skosów lub wyokrągłeń);
- w przypadku przeprowadzenia stałego cieku wodnego w przepuście: szerokość przejścia powinna obejmować szerokość koryta cieku (liczonego łącznie ze skarpami brzegowymi) i obustronne półki o szerokości nie mniejszej niż $2 \times 0,5$ m, wyniesione minimum 0,5 m ponad dno rowu;
- skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia 45° ;
- pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości minimum 1,2 m;
- obustronne szczelne ogrodzenie naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia”;

– uchylam pkt I.3.36. ww. decyzji w brzmieniu:

„Na całej długości drogi ekspresowej OMT + OŹ zastosować po obu stronach drogi szczelne wygradzenia z siatki o wysokości minimum 2 m, uniemożliwiające przedostanie się zwierząt na teren drogi. Siatka powinna posiadać odpowiednio dobrane i rozmieszczone oczka tak, aby uniemożliwić wejście na jezdnię płazom, gadom i małym ssakom. Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość co najmniej 30 cm, co zagwarantuje jej szczelność i skuteczność. Dodatkowo na całej długości drogi ekspresowej OMT + OŹ po obu stronach, zastosować siatkę zagęszczającą tzw. żabiankę w formie płotków np. z siatki HD-PE o średnicy oczek nie większej niż 11 mm, o wysokości 50 cm i krawędzi wygiętej na 5 cm w kierunku „od placu budowy” montowanej na stelażu w celu zapewnienia trwałego pochylenia. Ogrodzenia takie winny być wkopane w grunt na głębokość 20 cm”;

i w to miejsce orzekam pkt I.3.36., w brzmieniu:

„Na całej długości drogi ekspresowej OMT + OŹ, z wyjątkiem odcinków z ekranami akustycznymi, zastosować po obu stronach drogi szczelne wygradzenia z metalowej siatki o wysokości 250 cm ponad powierzchnię gruntu, uniemożliwiające przedostawanie się zwierząt na teren drogi. Siatka ogrodzeniowa powinna charakteryzować się zmienną wielkością oczek – zmniejszającą się ku dołowi. Do wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnią gruntu powinna posiadać oczka nie większe niż $0,5$ cm \times $0,5$ cm, przy czym można zastosować zamienne rozwiązania o równorzędnej skuteczności (np. pełne płyty). Od wysokości 50 cm do 250 cm parametry oczek powinny wynosić między 5 cm a 15 cm, zwiększając się ku górze. Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość minimum 30 cm. Ogrodzenia powinny

być zlokalizowane możliwie blisko krawędzi jezdni – w przypadku przebiegu drogi w wykopie jak najbliżej górnej krawędzi wykopu, a w przypadku nasypu jak najbliżej dolnej krawędzi nasypu. Ogrodzenia muszą łączyć się w sposób szczelny z przyczółkami przejść dla zwierząt, a w przypadku przepustów dla małych zwierząt i płazów muszą łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu lub przechodzić bezpośrednio nad wlotem przepustu.

Dodatkowo przy przejściach dla zwierząt małych i płazów należy zamontować płotki naprowadzające dla płazów (tzw. ogrodzenia ochronno-naprowadzające), o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnią gruntu, wykonane z prefabrykatów lub płyt z betonu, polimerobetonu lub metalu. Płotki powinny być zamontowane w odległości nie mniejszej niż 100 m od każdego przyczółka, a sąsiadujące ze sobą przejścia powinny być połączone systemem płotków. Płotki powinny być wyposażone w tzw. przewieszkę, czyli ich górna krawędź o szerokości minimum 5 cm musi być wygięta na zewnątrz tak, aby uniemożliwić płazom wspinanie się na nie i pokonywanie ich górą. Płotki powinny łączyć się w sposób szczelny z czołem przepustu i być wkopane w ziemię na głębokość co najmniej 10 cm. Na końcu przeciwnym do przepustu należy zastosować zakończenie w kształcie litery U, powodujące zmianę kierunku ruchu zwierząt. W przypadku łączenia ogrodzeń naprowadzających z siatką wygradzającą, szczelny sposób łączenia należy uzgodnić z prowadzącym nadzór herpetologiem.”

– **uchylam pkt I.3.38. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Zaprojektowane zbiorniki retencyjne na wody spływające z dróg powinny posiadać ogrodzenie uniemożliwiające przedostawanie się do nich zwierzętom”;

i w to miejsce orzekam pkt I.3.38., w brzmieniu:

„Zaprojektowane zbiorniki retencyjne i infiltracyjne na wody spływające z dróg powinny być wygradzone metalową siatką ogrodzeniową o parametrach analogicznych do ogrodzenia drogi. Ogrodzenie zbiornika powinno przebiegać bez gwałtownych załamań. Ogrodzenie należy zamontować niezwłocznie po wykopaniu zbiornika”;

– **uchylam pkt I.3.39. ww. decyzji w brzmieniu:**

„W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania planowanej drogi ekspresowej na chiropterofaunę na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, zastosować poniższe działania minimalizujące:

- po obu stronach drogi w wariantach IA OMT, zastosować pasy zwartej zieleni wysokiej o szerokości min. 2×12 m; do nasadzeń używać wyrośniętego materiału szkółkarskiego drzew szybko rosnących – modrzew, brzoza;
- w miejscach lokalnych migracji nietoperzy (przelotów) na trasie wariantu IA OMT w km: 2+000, 4+500, 8+500 – 9+000, 14+500-15+000, 25+000 – 25+500, 31+500 – 32+300, w

pasie rozdzielającym wykonać ekrany dla nietoperzy o wysokości co najmniej 4,5 m, np. w formie szczelnej bariery drewnianej lub zastosować bramownice;

nie stosować oświetlenia drogi na trasach migracji nietoperzy w kilometrażu: 2+000, 4+500, 8+500 – 9+000, 14+500 – 15+000, 25+000 – 25+500, 31+500 – 32+300 na trasie wariantu IA OMT”;

i w to miejsce orzekam pkt I.3.39., w brzmieniu:

„W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania planowanej drogi ekspresowej na chiropterofaunę na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, zastosować poniższe działania minimalizujące:

- w miejscu lokalnych migracji nietoperzy (przelotów) na trasie wariantu IA OMT od km 1+900 do km 2+150 wykonać pełne ekrany dla nietoperzy po obu stronach drogi, o wysokości min. 4,5 m;
- wykonać struktury naprowadzające na przejścia w km 2+050 (PDMPZ-2), od km 4+230 do 4+430 (estakada), od km 13+803 do km 14+713 (estakada), km 24+320 (PDDZD-35), km 24+700 (PDSZ-36) w postaci szpalerów drzew i wysokich krzewów, by tworzyły ciągłe pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia, ukierunkowujące ruch zwierząt; roślinność naprowadzająca powinna łączyć się w sposób ciągły z istniejącym drzewostanem, należy uwzględnić gatunki stanowiące atrakcyjną bazę żerową w okresie owocowania;
- po obu stronach wiaduktu drogowego WD-9 w ciągu drogi gminnej nr 1045013 Dąbrowa – Miszewko (km 8+609) zamontować pełne nieprzezroczyste osłony antyolśnieniowe o wysokości min. 2 m, wyprowadzone poza podstawę obiektu na odległość min. 50 m, wzdłuż których będą mogły przemieszczać się nietoperze;

– **uchylam pkt II.1.1. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki: Monitoringu zaprojektowanych przejść dla zwierząt wraz z ogrodzeniami ochronnymi w zakresie ich funkcjonalności i efektywności działania. Monitoring ma składać się z dwóch części:

- a) wstępnej kontroli wykorzystywania przejść – bezpośrednio po oddaniu obiektu do użytkowania, przez okres do sześciu miesięcy, uwzględniając porę roku i okres aktywności zwierząt;
- b) właściwej kontroli (monitoring podstawowy) wykorzystywania przejść i oceny ich skuteczności, która powinna się rozpocząć rok od oddania inwestycji do użytkowania i powinna trwać przez trzy lata. Harmonogram poszczególnych obserwacji powinien być dostosowany do biologii poszczególnych gatunków mogących korzystać z przejść, jak również aktualnych warunków pogodowych.

Zakres monitoringu ma obejmować:

- a) określenie gatunków wykorzystujących przejścia;
- b) określenie częstości użytkowania przejść przez poszczególne gatunki z uwzględnieniem pór roku;
- c) określenie stałości występowania gatunków na przejściu;
- d) identyfikacja ewentualnych błędów konstruktorskich oraz niewłaściwych sposobów zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia;
- e) określenie gatunków oraz liczby zwierząt ginących w wyniku kolizji z pojazdami wraz z lokalizacją tych kolizji.

Metodyka monitoringu dla poszczególnych typów przejść w ramach monitoringu podstawowego:

- a) przejścia górne dla dużych zwierząt (wszystkie wykonane) oraz przejścia górne dla zwierząt średnich (na terenach chronionych oraz obszarach zalesionych) – monitoring prowadzony przez:
 - odnajdywanie tropów i odchodów w obrębie przejścia;
 - instalowanie na obu końcach pasów z piaskiem w sezonie bez śniegu;
 - prowadzenie tropienia po śniegu na przejściu oraz na ustalonych transektach;
 - w sąsiedztwie przejścia zainstalowanie liczników zdarzeń, aparaty lub kamery video w obrębie różnych typów konstrukcji i przedziałów wielkości przejść;
- b) przejścia dolne dla zwierząt średnich i dużych (na terenach chronionych oraz obszarach zalesionych) – monitoring prowadzony poprzez:
 - pasy z piaskiem na obu końcach (wylotach) przejścia lub w sezonie zimowym tropienia po śniegu na obu końcach przejścia oraz na ustalonych transektach w sąsiedztwie obiektu;
 - odnajdywanie odchodów w obrębie przejścia i w jego sąsiedztwie;
 - liczniki zdarzeń, aparaty automatyczne lub kamery video;
- c) przejścia dla zwierząt małych, płazów i gadów (w obszarze siedlisk rozrodczych płazów, na terenach zalesionych oraz na obszarach chronionych) z wykorzystaniem następujących metod:
 - pasy z piaskiem na obu końcach (wylotach) przejścia lub w sezonie zimowym tropienia po śniegu na obu końcach przejścia oraz na ustalonych transektach w sąsiedztwie obiektu;
 - odnajdywanie odchodów w obrębie przejścia i w jego sąsiedztwie;
 - liczniki zdarzeń, aparaty automatyczne lub kamery video”

i w to miejsce orzekam pkt II.1.1., w brzmieniu:

„Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

A. Monitoring zaprojektowanych przejść dla dużych i średnich zwierząt wraz z ogrodzeniami ochronnymi, w zakresie ich funkcjonalności i efektywności działania. Monitoring ma składać się z dwóch części:

- a) wstępnej kontroli wykorzystywania przejść – bezpośrednio po oddaniu obiektu do użytkowania, przez okres do sześciu miesięcy, uwzględniając porę roku i okres aktywności zwierząt;
- b) właściwej kontroli (monitoring podstawowy) wykorzystywania przejść i oceny ich skuteczności, która powinna się rozpocząć rok od oddania inwestycji do użytkowania i powinna trwać przez trzy lata. Harmonogram poszczególnych obserwacji powinien być dostosowany do biologii poszczególnych gatunków mogących korzystać z przejść, jak również aktualnych warunków pogodowych.

Zakres monitoringu ma obejmować:

- a) określenie gatunków wykorzystujących przejścia;
- b) określenie częstości użytkowania przejść przez poszczególne gatunki z uwzględnieniem pór roku;
- c) określenie stałości występowania gatunków na przejściu;
- d) identyfikacja ewentualnych błędów konstruktorskich oraz niewłaściwych sposobów zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia;
- e) określenie gatunków oraz liczby zwierząt ginących w wyniku kolizji z pojazdami wraz z lokalizacją tych kolizji.

Metodyka monitoringu dla poszczególnych typów przejść w ramach monitoringu podstawowego:

- a) przejścia górne dla dużych zwierząt (wszystkie wykonane) oraz przejścia górne dla zwierząt średnich (na terenach chronionych oraz obszarach zalesionych) – monitoring prowadzony przez:
 - odnajdywanie tropów i odchodów w obrębie przejścia;
 - instalowanie na obu końcach pasów z piaskiem w sezonie bez śniegu;
 - prowadzenie tropienia po śniegu na przejściu oraz na ustalonych transektach;
 - w sąsiedztwie przejścia zainstalowanie liczników zdarzeń, aparaty lub kamery video w obrębie różnych typów konstrukcji i przedziałów wielkości przejść;
- b) przejścia dolne dla zwierząt średnich i dużych (na terenach chronionych oraz obszarach zalesionych) – monitoring prowadzony poprzez:
 - pasy z piaskiem na obu końcach (wylotach) przejścia lub w sezonie zimowym tropienia po śniegu na obu końcach przejścia oraz na ustalonych transektach w sąsiedztwie obiektu;
 - odnajdywanie odchodów w obrębie przejścia i w jego sąsiedztwie;
 - liczniki zdarzeń, aparaty automatyczne lub kamery video.

- B. Monitoring siedlisk rozrodczych płazów zidentyfikowanych w raporcie, w zakresie stanu populacji i stanu siedlisk dla poszczególnych gatunków, w tym dokumentowanie ewentualnych strat w miejscach rozrodu w skali lokalnej. Badania prowadzić:
- trzykrotnie w okresie 5 lat od rozpoczęcia eksploatacji drogi: w pierwszym, trzecim i piątym roku;
 - od początku marca do końca maja, z częstotliwością raz na tydzień;
 - dobierając metody rejestracji płazów i określenia ich liczebności w zależności od występujących na omawianym terenie gatunków. Przed rozpoczęciem monitoringu projekt planowanej metodyki przedstawić do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku.
- C. Monitoring siedliska zastępczego strzebli błotnej prowadzić pod kątem wielkości i struktury przeniesionej populacji tego gatunku. Badania prowadzić przez okres 3 lat. Metodykę oraz terminy prowadzenia kontroli opracować z uwzględnieniem propozycji przedstawionych w publikacji Głównego Inspektora Ochrony Środowiska „*Monitoring gatunków zwierząt. Przewodnik metodyczny. Część pierwsza*”, przy współpracy z prowadzącym nadzór nad przenoszeniem populacji strzebli błotnej specjalistą ichtologiem. Przed rozpoczęciem monitoringu projekt planowanej metodyki przedstawić do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku”;
- **uchylam pkt II.1.2. ww. decyzji w brzmieniu:**
- „Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki: Monitoringu siedlisk przyrodniczych, znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji, w celu wychwycenia potencjalnych zmian wywołanych realizacją przedmiotowej inwestycji. Monitoring ma uwzględniać:
- rejestrację zmian składu gatunkowego i zasięgu siedlisk przyrodniczych, szczególnie dla siedlisk objętych działaniami minimalizującymi wraz z określeniem potencjalnej zmiany stanu ochrony siedlisk przyrodniczych;
 - zmiany poziomu wód gruntowych;
 - zmiany pH gleby.

Badania w wyżej wskazanym zakresie należy wykonać w terminie od 1 czerwca do 31 lipca. W stosunku do siedlisk przyrodniczych przeprowadzić monitoring stanu ich ochrony i zachowania, zgodnie z metodyką stosowaną w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, prowadzonego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. W celu uzyskania danych pierwotnych należy przeprowadzić ocenę wyjściową, przed przystąpieniem do prac budowlanych. Kolejne badania prowadzić corocznie, przez okres pięciu lat od dnia oddania drogi do użytku”

i w to miejsce orzekam pkt II.1.2., w brzmieniu:

„Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki: Monitoringu siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. *w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory* (tzw. Dyrektywy Siedliskowej), znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji, w celu wychwycenia potencjalnych zmian wywołanych realizacją przedmiotowej inwestycji. Monitoring ma uwzględniać:

- a) rejestrację zmian składu gatunkowego i zasięgu siedlisk przyrodniczych, szczególnie dla siedlisk objętych działaniami minimalizującymi wraz z określeniem potencjalnej zmiany stanu ochrony siedlisk przyrodniczych;
- b) zmiany poziomu wód gruntowych;
- c) zmiany pH gleby.

Badania w wyżej wskazanym zakresie należy wykonać w terminie od 1 czerwca do 31 lipca. W stosunku do siedlisk przyrodniczych przeprowadzić monitoring stanu ich ochrony i zachowania, zgodnie z metodyką stosowaną w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, prowadzonego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska. W celu uzyskania danych pierwotnych należy przeprowadzić ocenę wyjściową, przed przystąpieniem do prac budowlanych. Kolejne badania prowadzić corocznie, przez okres pięciu lat od dnia oddania drogi do użytku”;

– **uchylam pkt III. ww. decyzji w brzmieniu:**

„Nałożyć obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie określić wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym. W szczególności dotyczy to sposobów likwidacji kolizji z liniami elektroenergetycznymi, sposobów odwodnień projektowanej drogi oraz wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych spowodowanych aktualizacją sposobu zagospodarowania terenu objętego wnioskiem, jako zmianą w trakcie trwania niniejszego postępowania przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku”;

i w to miejsce orzekam pkt III., w brzmieniu:

„Nałożyć obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie określić wszystkich wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym. W szczególności dotyczy to miejsc lokalizacji zaplecza budowy, niwelety terenu, sposobów likwidacji kolizji z liniami elektroenergetycznymi, sposobów odwodnień projektowanej drogi, doprecyzowania lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, wskazania lokalizacji i parametrów zbiorników zastępczych dla płazów, rozmieszczenia i charakterystyki nasadzeń zieleni oraz dodatkowych lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych w związku z aktualizacją sposobu zagospodarowania terenu objętego wnioskiem, jak i zmianą przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu. Przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko konieczne jest również ze względu na potrzebę wykonania ekspertyzy ichtiologicznej przez specjalistę ds. strzebli błotnej (w zakresie zbadania wielkości i struktury przenoszonej populacji strzebli błotnej, wyboru zbiornika zastępczego oraz metod jej przetransportowania do zbiornika zastępczego) oraz wykonania ekspertyzy entomologicznej (w zakresie miejsc potencjalnego występowania pachnicy dębowej), a także potrzebę aktualizacji danych o rozmieszczeniu herpetofauny i związanej z tym lokalizacji płotków ochronno-naprowadzających dla płazów oraz uszczegółowienia lokalizacji i parametrów urządzeń minimalizujących oddziaływanie na chiropterofaunę. Ponadto ponownej analizie należy poddać zagospodarowanie stref najścia przy przejściach dla zwierząt, zwłaszcza w odniesieniu do lokalizacji rowów i innych obiektów systemu odwadniającego.”

- w pozostałej części utrzymuję zaskarżoną decyzję w mocy.

U Z A S A D N I E N I E

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie wniosku Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku – Roberta Marszałka z dnia 20 listopada 2013 r., znak: GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/80/2011, decyzją z dnia 2 grudnia 2014 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.53, określił środowiskowe uwarunkowania dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na *budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem wariantu LA OMT (Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej) + LA OŻ (Obwodnica Żukowa).*

Od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 2 grudnia 2014 r. odwołania złożyli: pismem z dnia 17 grudnia 2014 r. Wójt Gminy Kolbudy, reprezentowany przez radcę prawnego Marcina Skalskiego, pismem z dnia 16 grudnia 2014 r. Stowarzyszenie Wariant Pomarańczowy w Kolbudach, reprezentowane przez Piotra Maruszaka oraz Eugeniusza Patokę, pismem z dnia 16 grudnia 2014 r. Eugeniusz Patoka, pismem z dnia 16 grudnia 2014 r. Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku reprezentowany przez Waldemara Chejmanowskiego, pismem z dnia 5 stycznia 2015 r. Małgorzata Mejer, Zdzisław Mejer, Andrzej Ćwikałowski, Elżbieta Jach, Krzysztof Jach, Agnieszka Kąkol oraz Maria Pleszyniak, oraz pismem z dnia 23 grudnia 2015 r. oraz 27 sierpnia 2015 r. Genowefa Zasada oraz Bartosz Radko.

Wójt Gminy Kolbudy zaskarżył ww. decyzję w całości, zarzucając organowi pierwszej instancji:

1. naruszenie art. 7 oraz art. 77 ustawy *kpa* poprzez zaniechanie wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia całego materiału dowodowego oraz niedokładne wyjaśnienie stanu faktycznego, a także zaniechanie w zakresie dokładnego rozważenia interesu społecznego i słuszych interesów obywateli;
2. naruszenie art. 11, w związku z art. 107 ustawy *kpa*, poprzez niewyjaśnienie przesłanek, którymi organ kierował się przy załatwianiu sprawy, „*aby w ten sposób w miarę możliwości doprowadzić do wykonania przez strony decyzji bez potrzeby stosowania środków przymusu*”;
3. naruszenie art. 62 ustawy *oos* poprzez wybiórczą i niedokładną analizę oraz ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki (oraz wzajemne oddziaływanie między powyższymi elementami) oraz dostępność do złóż kopalin, jak również wybiórczą i niedokładną analizę oraz ocenę możliwości, sposobów zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko oraz wymaganego zakresu monitoringu;
4. wydanie zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z pominięciem wielokryterialnej analizy oddziaływania wszystkich rozpatrywanych wariantów dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia;
5. brak wskazania w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn dla których pozostałym dowodom odmówił mocy lub wiarygodności;
6. nieprecyzyjnie nałożone na inwestora obowiązki w zakresie uwarunkowań środowiskowych.

W dniu 21 grudnia 2015 r. do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wpłynęło pismo radcy prawnego Marcina Skalskiego, stanowiące uzupełnienie odwołania Wójta Gminy Kolbudy z dnia 17 grudnia 2014 r., w którym sformułowano dodatkowe zarzuty w brzmieniu:

7. brak poinformowania skarżącego o fakcie, że odwołania od kwestionowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożyły również inne podmioty, m.in. inwestor;
8. brak odniesienia się przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku do „*kwestii objętych stanowiskami wszystkich stron w sprawie*”;
9. brak podjęcia przez organ pierwszej instancji próby dokonania własnych ocen i analiz;
10. zaskarżona decyzja nie uzasadnia kryteriów wyboru konkretnych wariantów;
11. brak uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
12. wadliwe wszczęcie postępowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku ws. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 33 ustawy *oos*, w dniu 23 grudnia 2013 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.2;
13. brak wskazania w raporcie o oddziaływaniu na środowisko rzetelnych informacji nt. konsultacji społecznych przeprowadzonych przed wszczęciem postępowania ws. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Stowarzyszenie Wariant Pomarańczowy w Kolbudach oraz Eugeniusz Patoka, w odwołaniach z dnia 16 grudnia 2014 r., wniesli o uchylenie zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ pierwszej instancji, wskazując na następujące zarzuty:

14. naruszenie art. 7 oraz art. 77 ustawy *kpa*, w związku z art. 37 ustawy *oos*, gdyż organ wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji w sposób nieuzasadniony nie odniósł się w pełni do wniosków składanych przez Skarżącego w trakcie konsultacji społecznych, w tym w szczególności pominięcie stanowiska Marszałka Województwa Pomorskiego i Starostwa Powiatowego w Pruszczu Gdańskim, wskazującego do realizacji na wariant IA3 OMT (wariant pomarańczowy). Według skarżącego, organ pierwszej instancji nie uwzględnił kwestii zgłaszanych przez mieszkańców Lublewa dotyczących podziału ich nieruchomości oraz zwiększenia hałasu na drodze krajowej DW 221, jak również likwidacji zakładu Hydromech;
15. naruszenie art. 7, art. 77 oraz art. 80 ustawy *kpa* poprzez oparcie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na nie w pełni rozpatrzonym materiale dowodowym, co skutkowało przyjęciem, że wariant IA OMT będzie miał mniejszy wpływ na środowisko;
16. naruszenie art. 107 § 1 i 3 ustawy *kpa*, poprzez niewskazanie w uzasadnieniu skarżonej decyzji podstaw faktycznych i prawnych takiego rozstrzygnięcia oraz zbyt ogólne określenie części warunków i wymagań nałożonych na inwestora zaskarżoną decyzją. Według

skarżącego kwestionowane rozstrzygnięcie ma zbyt ogólny charakter, bowiem nie wskazuje ono inwestorowi precyzyjnych działań koniecznych do podjęcia w celu zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;

17. brak uwzględnienia korzyści ekonomicznych w skali kraju. Argumentując zarzut, skarżący wskazują, że podatki z terenów inwestycyjnych w sąsiedztwie węzła IA3 OMT są zdecydowanie większe od uzyskanych przy wariancie IA OMT;
18. brak uwzględnienia kwestii bezpieczeństwa, z uwagi na fakt, iż wariant IA OMT potęguje ruch na drodze wojewódzkiej DW 221;
19. organ pierwszej instancji nie wykonał symulacji porównującej obciążenia węzłów dla wariantów IA oraz IA3 w obszarze III budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej, co wskazałoby zasadność realizacji wariantu pomarańczowego;
20. organ pierwszej instancji nie przeprowadził analizy porównawczej w zakresie indywidualnego ryzyka wypadków w rozbiciu na poszczególne fragmenty planowanego przedsięwzięcia;
21. organ pierwszej instancji w ramach postępowania zmierzającego do wydania zaskarżonej decyzji zdecydowanie zaniżył wagę aspektu społecznego, który przemawiał za wyborem wariantu IA3 OMT. Według skarżącego *„dokumentacja dla innych inwestycji drogowych wskazuje, że waga dla wariantu społecznego powinna zdecydowanie zostać podwyższona”*;
22. organ pierwszej instancji naruszył przepisy postępowania poprzez zaniechanie dokonania własnych ustaleń w sprawie i oparcie rozstrzygnięcia o wnioski (opracowania, oświadczenia) jedynie jednej strony postępowania, tj. inwestora;
23. organ pierwszej instancji naruszył art. 107 § 3 ustawy *kpa*, wskutek braku wskazania w uzasadnieniu zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których się oparł, oraz przyczyn, z powodu których innym dowodom odmówił wiarygodności i mocy dowodowej.

Odwołanie z dnia 16 grudnia 2014 r. wniósł również Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku, zarzucając zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia:

24. nieprawidłowe sformułowanie obowiązku w pkt 3.21. zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Skarżący wniósł o zmianę zapisu dotyczącego niestosowania oświetlenia drogi i uwzględnienie zapisu dopuszczającego zastosowanie oświetlenia drogi o natężeniu światła niewpływającym negatywnie na nietoperze oraz dostosowanie lokalizacji odcinków objętych ograniczeniem do rozwiązań projektowych przedstawionych w dokumentacji technicznej;
25. nieprawidłowe sformułowanie obowiązku w pkt 3.35. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, według którego przejścia dolne dla płazów i małych zwierząt (płazy,

gryzonie) powinny posiadać wymiary minimalne: „szerokość większa/równa 3,5 m, wysokość 1,5 m dla obiektów dla płazów i małych zwierząt o długości 51-80 m”. Inwestor wniósł o zmianę ww. obowiązku w taki sposób, aby wymiary przejść dla płazów poniżej 50 m wynosiły: 2,0 m szerokość i 1,5 m długość, natomiast przejścia dla płazów powyżej 50 m posiadały wymiary: 2,5 m szerokość i 1,5 m długość”;

26. nieprawidłowe sformułowanie obowiązku wyrażonego w pkt 3.36. zaskarżonej decyzji. Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku wniósł o rezygnację ze stosowania wygradzenia dla płazów na całej długości drogi ekspresowej oraz niewskazywanie konkretnych rozwiązań takiego wygradzenia, skoro istnieją inne, zamienne technologie takiego zabezpieczenia. Według ww. podmiotu zastosowanie siatki na długości całej inwestycji obustronnie, czyli zainstalowanie siatki o orientacyjnej długości 80 km nie jest uzasadnione merytorycznie, ani ekonomicznie. Wobec powyższego strona wywodzi, iż w raporcie o oddziaływaniu na środowisko podano konkretne lokalizacje przejść i płotków dla płazów wynikające z przeprowadzonego rozpoznania przyrodniczego terenu i wskazania szlaków migracyjnych herpetofauny, dla których zaproponowano skonkretyzowane zabezpieczenia;
27. nieprawidłowe sformułowanie obowiązku wyrażonego w pkt 3.39. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Odwołujący podmiot wniósł o zmodyfikowanie ww. obowiązku poprzez rezygnację z lokalizacji ekranów o wysokości 4,5 m w pasie rozdziału drogi, oraz dopuszczenie lokalizacji takich ekranów po obu stronach drogi oraz dostosowanie lokalizacji odcinków objętych ograniczeniem do rozwiązań projektowych przedstawionych w dokumentacji technicznej. Ponadto skarżący podmiot wniósł o dopuszczenie ekranów wykonanych z siatki oraz możliwość zastąpienia nasadzeń z drzew, ekranami dla nietoperzy wykonanymi np. z siatki, zlokalizowanymi jednakże nie w pasie rozdziału, ale po obu stronach drogi.

Małgorzata Mejer, Zdzisław Mejer, Andrzej Ćwikałowski, Elżbieta Jach, Krzysztof Jach, Agnieszka Kąkol oraz Maria Pleszyniak w odwołaniu z dnia 5 stycznia 2015 r. wnieśli o uchylenie zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w całości, formułując przy tym następujące zarzuty:

28. brak uwzględnienia wniosków skarżących składanych w trakcie postępowania zmierzającego do wydania zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
29. nieuwzględnienie funkcji terenów wskazanych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo;

30. naruszenie art. 107 § 3 ustawy *kpa*, w związku z art. 85 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 1 ustawy *oos*, poprzez nieprawidłowe uzasadnienie zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
31. wydanie zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w oparciu o raport o oddziaływaniu na środowisko, sporządzony niezgodnie z wymogami wyrażonymi w art. 66 ustawy *oos*. Według skarżących przedmiotowa dokumentacja jest wadliwa w zakresie uzasadnienia proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na ludzi oraz siedliska przyrodnicze. W aspekcie kwestionowanego uzasadnienia zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podnoszona jest również kwestia nieprawidłowego opisu metod prognozowania oddziaływań zastosowanych przez wnioskodawcę oraz opisu przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmującego bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe oddziaływania na środowisko wynikające z istnienia przedsięwzięcia, wykorzystania zasobów środowiska oraz emisji;
32. według skarżących, z uwagi na fakt, że ustawodawca w art. 66 ustawy *oos* wskazał, że w pierwszej kolejności należy badać wpływ przedsięwzięcia na ludzi, to czynnik ten powinien stanowić podstawowe kryterium w ramach badania każdego z analizowanych oddziaływań. W opinii Wnioskujących, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w żaden sposób nie ustosunkował się do kwestii dotyczących uwzględnienia jako kryterium w punktacji wykorzystanej przy analizie wielokryterialnej wpływu na ludzi. Za niewystarczającą uznano analizę dotyczącą wpływu przedmiotowej inwestycji na ludzi, zaprezentowaną w tabelach 10.1. oraz 10.2. raportu o oddziaływaniu na środowisko, w której odniesiono się do liczby budynków przeznaczonych do rozbiórki, powierzchni ekranów akustycznych oraz odpadów na etapie budowy. Jak wskazują skarżący, brak jest natomiast „*kryterium uwzględniającego przebieg inwestycji przez tereny zurbanizowane, zabudowane, gdzie inwestycja ma bezpośredni wpływ na zdrowie ludzi*”;
33. skarżący nie podzielają argumentacji zaprezentowanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, według której „*studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego nie jest aktem prawa miejscowego, nie obowiązuje wprost i nie może stanowić przesłanki do zmiany funkcji danego terenu. Sam fakt, że dany obszar w Studium jest wskazany jako teren zabudowy mieszkaniowej, nie oznacza formalnej zmiany jego przeznaczenia*”. W kontekście powyższego, w ocenie stron za niezrozumiały należy uznać fakt, iż w ramach oceny oddziaływania na środowisko uwzględnione zostały kryteria dotyczące przebiegu inwestycji

przez planowany rezerwat przyrody i planowany obszar chronionego krajobrazu, które nie zostały jeszcze objęte ochroną prawną na podstawie ustawy *o ochronie przyrody*;

34. skarżący podtrzymują argumentację, według której rozwiązanie IA Obwodnicy Żukowa nie spełnia warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie; wariant IA OMT + IA OŻ przechodzi przez większy teren ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej „Straszyn” z rzeki Raduni oraz bardziej negatywnie wpływa na środowisko niż wariant IA OMT + II BOŻ;
35. brak odniesienia się przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do okoliczności, według której na etapie konsultacji społecznych przedstawiono odmienne rozwiązania lokalizacyjne w zakresie połączenia Obwodnicy Żukowa z istniejącą drogą krajową nr 7.

Bartosz Radko oraz Genowefa Zasada w odwołaniu z dnia 23 grudnia 2014 r. wystąpili o uchylenie w całości zaskarżonej decyzji i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia, formułując przy tym następujące zarzuty:

36. naruszenie art. 7 ustawy *kpa*, z uwagi na fakt, iż w postępowaniu zmierzającym do wydania zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały podjęte wszelkie niezbędne działania konieczne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz załatwienia sprawy z uwzględnieniem interesu społecznego i słusznego interesu obywateli;
37. naruszenie art. 29 oraz art. 33 ust. 1 ustawy *oos*;
38. niedoszacowanie emisji hałasu w rejonie węzła „Glincz”;
39. niedokładność wyznaczania równoważnego poziomu hałasu. Według skarżących, przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu mogą wystąpić wszędzie tam, gdzie wyliczony poziom dźwięku jest niższy od dopuszczalnego o mniej niż 3 dB (margines błędu);
40. nietypowy kształt docelowej postaci węzła w Glinczu, z rondem z jednej strony i kolizyjnym skrzyżowaniem z drugiej. Skarżący na podstawie własnej opinii domniemują, że z gminnego Żukowa do powiatowych Kartuz i podżukowskich wsi będzie odbywał się większy ruch niż 23000 pojazdów;
41. zaprojektowanie na drugim końcu obwodnicy Żukowa – w Lniskach, ronda, mimo, że we wszystkich materiałach publikowanych w czasie konsultacji, proponowano w tym miejscu inne rozwiązanie. Skarżący wywodzą, że przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dane dotyczące prognozowanej liczby przemieszczających się pojazdów będą większe;
42. budowa obwodnicy w wariantcie IA odbierze miejscowości Glincz szanse rozwoju przestrzennego;

43. przebieg szlaku turystycznego przez Glincz, po powstaniu Obwodnicy Żukowa w wariantcie IA, albo droga św. Jakuba na odcinku Kartuzy – Żukowo kolidują z planowanym skrzyżowaniem;
 44. skarżący nie podzielają opinii autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko, iż „*skierowanie większych potoków ruchu, w tym znacznej liczby pojazdów ciężkich na OMT zmniejszy negatywne oddziaływanie na środowisko i zagrożenie wypadkami na Obwodnicy Trójmiasta*”;
 45. nieprawidłowo wskazane w inwentaryzacji przyrodniczej siedliska gatunków ptaków zlokalizowane względem rozpatrywanych wariantów Obwodnicy Żukowa;
 46. nieprawidłowo zastosowana metoda bonitacji punktowej w analizie wielokryterialnej;
 47. skarżący wobec niemożności znalezienia przewag środowiskowych wariantu IA Obwodnicy Żukowa nad wariantem IIB, wskazują na przewagę aspektów ekonomicznych na podstawie Tomu G „*Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe. Opracowania ekonomiczno-finansowe*”;
 48. wadliwe wszczęcie postępowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku na podstawie art. 33 ustawy *o oś*, w dniu 23 grudnia 2013 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.2;
 49. brak załączenia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego, w oparciu o które został wykonany raport o oddziaływaniu na środowisko. Według skarżących, powyższe świadczy o naruszeniu art. 33 ust. 1 pkt 5 ustawy *o oś*;
 50. brak informowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku zainteresowanej społeczności o podejmowanych czynnościach administracyjnych na stronie www.metropolitalna.pl.
- Pismem z dnia 27 sierpnia 2015 r. Bartosz Radko uzupełnił odwołanie z dnia 23 grudnia 2014 r., w którym sformułował zarzut dotyczący:
51. Tomu G Studium „*Opracowania ekonomiczno - finansowe*”, w którym zawarta jest między innymi kalkulacja korzyści użytkowników i środowiska. Skarżący na podstawie ww. dokumentu wywodzi, że od roku 2030 koszty wariantu inwestycyjnego zaczynają przekraczać koszty wariantu bezinwestycyjnego i różnica ta z czasem rośnie.

Organ odwoławczy, rozpatrując ponownie sprawę, oparł się na materiale dowodowym zebrany w trakcie postępowania prowadzonego przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz wyjaśnieniach złożonych przez Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku pismem z dnia 10 listopada 2015 r., znak: O.GD.I-

2.417.DŚ.80.62.1.2015.ab. Dokumentacja została zgromadzona w stopniu wystarczającym do pełnego i prawidłowego rozpoznania sprawy.

W toku postępowania odwoławczego Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, opierając się na materiałach dołączonych przez inwestora do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, ww. materiałach uzupełniających oraz stosownych opiniach organów, wnioskach i informacjach przedstawionych przez strony postępowania oraz materiałach zebranych w wyniku procedury udziału społeczeństwa, dokonał analizy i oceny w zakresie wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko, zdrowie i warunki życia ludzi.

Po wnikliwym zbadaniu poprawności postępowania przeprowadzonego przez organ pierwszej instancji, organ odwoławczy w dalszej kolejności odniósł się do zaistniałych uchybień oraz ustosunkował się do wniesionych zarzutów.

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze organu odwoławczego nie sprowadzają się wyłącznie do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do decyzji organu pierwszej instancji, lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu pierwszej instancji, organ rozstrzygający w drugiej instancji stwierdził, że zaskarżona decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 2 grudnia 2014 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.53, o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na *budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem wariantu LA OMT (Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej) + LA OŻ (Obwodnica Żukowa)*, winna zostać w części uchylona i zmieniona.

Uchylenie punktu I.2.A.2 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach było skutkiem przeprowadzenia przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska dodatkowego postępowania wyjaśniającego, mającego na celu uszczegółowienie lokalizacji terenów wyłączonych z możliwości umiejscowienia zapleczy budowy, parkingów i baz materiałowych na potrzeby realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach powinny znaleźć się szczegółowe informacje dotyczące lokalizacji m.in. miejsc zatorfionych obniżen terenu i systemów melioracyjnych, terenów leśnych oraz gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową, a także zinwentaryzowanych siedlisk przyrodniczych. Ze względu na brak na obecnym etapie postępowania szczegółowych wytycznych z projektu budowlanego, istotne jest, aby tereny pod zaplecza budowlane, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów zostały dookreślone na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko (o czym mowa w zmienionym pkt III. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach). Ponadto na etapie budowy

ich lokalizacja w terenie powinna być wyznaczana przy udziale nadzoru przyrodniczego, w tym specjalisty fitosocjologa, herpetologa i ornitologa.

W niniejszym warunku korekty wymagał także podpunkt d), mówiący, iż zaplecza budowlane, bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca gromadzenia odpadów należy wyznaczać poza terenami obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz.U.2015.1651 j.t. ze zm.). Takie ograniczenie dla lokalizacji przede wszystkim zaplecza budowy zdecydowanie utrudniłoby realizację inwestycji, ponieważ planowana trasa przebiega przez Obszar Chronionego Krajobrazu Dolina Raduni i Otomiński Obszar Chronionego Krajobrazu łącznie na długości 4,2 km. Ponadto powyższy zapis uniemożliwiłby lokalizację zaplecza budowy potrzebnego dla budowy obiektów mostowych, w tym estakad nad korytem rzeki Raduni. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w *Aneksie 2 do raportu oos* (str. 54) „*estakady powinny być budowane metodą nasuwania podtłuznego, która polega na wykonywaniu konstrukcji mostu segmentami. Ich produkcja odbywa się na specjalnie przygotowanym stanowisku, które najczęściej znajduje się przed przyczółkiem mostu. Po zakończeniu produkcji danego odcinka pomostu, zostaje on przesunięty do przodu za pomocą specjalnych pras, aby zrobić miejsce do wykonania kolejnego elementu. Jej największą zaletą to połączenie prefabrykacji (wykonywanie segmentów na jednym stanowisku powtarzając dany schemat pracy) i betonowania na placu budowy.*”

Natomiast zaplecza budowy, tak jak i wszelkie bazy materiałowo-sprzętowe oraz miejsca gromadzenia odpadów, nie powinny być wyznaczone w granicach rezerwatów przyrody (zarówno istniejących jak i planowanych). W przypadku obszarów chronionego krajobrazu należało wykluczyć w nich lokalizację miejsc składowania odpadów.

Odnosząc się do punktów I.2.A.35. oraz I.2.A.36. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, należy stwierdzić, że są one zbyt ogólne. Stąd też istotne było ich uszczegółowienie, w taki sposób, aby wszystkie prace związane z wygrodzeniem i oznaczeniem stanowisk chronionych gatunków roślin, jak również z przenoszeniem na stanowiska zastępcze, prowadzić pod nadzorem botanika/fitosocjologa.

Warunek w punkcie I.2.A.40. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach mówiący, iż „*Prace budowlane w rejonie siedlisk przyrodniczych wskazanych w Tabeli nr 1 rozpocząć przed sezonem wegetacyjnym (tj. poza okresem od ostatnich przymrozków wiosennych do pierwszych przymrozków jesiennych)*”, w ocenie tutejszego organu, również wymagał zmiany. Powyższe wynika z faktu, że termin określony w ww. obowiązku jest nieprecyzyjny, wobec czego uzyskał nowe brzmienie: „*Płaty lub fragmenty płatów siedlisk przyrodniczych bezpośrednio kolidujących z inwestycją (wskazanych w Tabeli nr 1) należy przekształcać w sposób mechaniczny poza sezonem wegetacyjnym, czyli w okresie od 15 października do 15 marca*”.

W punkcie I.2.A.40. w Tabeli nr 1 kwestionowanej decyzji wskazano działania określone jako minimalizujące wpływ planowanej inwestycji na zinventaryzowane w pasie planowanej drogi siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, które w większości polegają na ograniczeniach dotyczących lokalizowania zaplecza budowy i składowania materiałów w granicach płątów ww. siedlisk, wygradzeniu płątów sąsiadujących z placem budowy, czy likwidacji płątów siedlisk pod nadzorem przyrodniczym. Dodatkowo przy siedliskach leśnych (9190 Kwaśne dąbrowy) uwzględniono możliwość tworzenia stref ekotonowych na skraju lasów.

Korekty wymagały lokalizacje (kilometraż) niektórych płątów wskazanych w Tabeli nr 1. Przy siedlisku 7140 Płat 17 powinien mieć kilometraż 21+200, natomiast przy siedlisku 3160 w km 10+600 powinien być Płat 8, a w km 10+700 Płat 9.

W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska zmiany wymaga również pkt I.2.A.41. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie dotyczącym miejsc lokalizacji zabezpieczeń placu budowy przed przypadkowym przedostawaniem się płazów na teren budowy oraz niektórych parametrów zabezpieczeń w postaci tymczasowych wygradzeń placu budowy. W decyzji dopuszczono wykonanie tymczasowych ogrodzeń ochronnych na placu budowy w formie płotków z siatki polimerowej HDPE o średnicy oczek nie większej niż 11 mm lub z folii z tworzyw sztucznych. Zdecydowanie trwalszym i skuteczniejszym rozwiązaniem są ogrodzenia z geotkaniny, które są preferowane również w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Autorzy raportu kategorycznie odrzucili wszelkie „ogrodzenia z folii, plastikowych siatek czy innych nietrwałych materiałów, łatwo ulegających zniszczeniu pod wpływem wiatru czy deszczu.” Tymczasowe ogrodzenia ochronne wykonane z siatki HDPE w praktyce nie sprawdzają się na placu budowy, gdyż łatwo ulegają zniszczeniu i wymagają ciągłych napraw, szczególnie w przypadku budowy dróg, kiedy etap realizacji jest długotrwały. Ponadto należy zwrócić uwagę, iż w decyzji dopuszczono siatkę o oczkach do 11 mm, a siatki o oczkach większych niż 5 mm x 5 mm nie stanowią skutecznej bariery dla młodocianych osobników większości gatunków płazów.

Ze szczegółowej analizy map zamieszczonych w Załączniku nr 8 do raportu o oddziaływaniu na środowisko (Tom H, część I, segregator 7) wynika, iż w trzech miejscach korekty wymagają również lokalizacje (kilometraż) tymczasowych ogrodzeń ochronnych dla płazów, wskazanych w rozstrzygnięciu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku:

- na odcinku od km 27+400 do km 27+650 OMT po obu stronach drogi należy wprowadzić tymczasowe ogrodzenia ochronne dla płazów ze względu na stwierdzony tu szlak migracji płazów, przecięcie przez planowaną trasę cieków oraz sąsiedztwo terenów podmokłych;

- ogrodzenia ochronne na odcinku OMT od km 28+400 – km 28+600 L i P należy zmienić na od km 28+050 do km 28+500 L i P, do istniejącej drogi gminnej Bąkowo – Prędiszyn (km 28+500), ponieważ powinny być zlokalizowane od miejsca, gdzie planowana trasa przecina istniejące zbiorniki wodne i po ich zasypaniu płazy będą w to miejsce wracać,;
- ogrodzenia ochronne na odcinku OMT od km 30+400 do km 30+700 P należy zmienić od km 30+500 – km 30+700 L i P, ponieważ zbiorniki wodne zaczynają się po km 30+500 i są zlokalizowane po obu stronach drogi.

Dodatkowo w rozstrzygnięciu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wątpliwości budzi zapis, iż *„skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika”*. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwraca uwagę, iż takie określenie jest zbyt ogólne i w żaden sposób nie zapewni właściwego monitorowania sytuacji i ochrony płazów podczas budowy inwestycji. Ponadto nie definiuje w żadnym stopniu wiedzy i wykształcenia, jakie posiadać powinna osoba mająca pełnić bezpośrednią i czynną opiekę nad potencjalnie zagrożoną podczas realizacji inwestycji herpetofauną. Prowadzić to może do sytuacji, w której nadzór będą pełnić osoby, które nie mają odpowiedniej i profesjonalnej znajomości ekologii i biologii poszczególnych gatunków herpetofauny.

Biorąc pod uwagę charakterystykę przedsięwzięcia i jego możliwe oddziaływania na siedliska oraz gatunki płazów i gadów zinwentaryzowane na terenie oraz w otoczeniu miejsca realizacji przedsięwzięcia, niezbędna jest obecność na placu budowy specjalisty herpetologa. Gwarantować to będzie właściwe zabezpieczenie miejsc rozrodu i bytowania płazów oraz prowadzenie prac ziemnych w sposób niepowodujący śmiertelności zwierząt. Z uwagi na fakt, iż zagrożenia dla płazów i innych małych zwierząt, w tym zwłaszcza drobnych ssaków, są w dużej mierze tożsame, wprowadzone przez herpetologa rozwiązania stanowić będą zabezpieczenie także dla ww. grupy zwierząt. W związku z powyższym organ odwoławczy uchylił pkt I.2.A.41. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i orzekł ponownie, uwzględniając kwestie, o których mowa powyżej.

W punktach I.2.A.42. oraz I.2.A.43. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawarte określenie *„nadzór przyrodniczy”* uszczegółowiono i zastąpiono określeniem *„nadzór herpetologiczny”*.

Warunek w pkt I.2.A.45. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach doprecyzowano w taki sposób, że w przypadku konieczności wycinki drzew zasiedlonych przez pachnicę dębową *Osmoderma eremita*, wszelkie prace związane z przenoszeniem gatunku prowadzić pod stałym nadzorem entomologa. Ze względu na możliwość występowania na rozpatrywanym terenie ww. gatunku, w ocenie tutejszego organu konieczna jest dodatkowa weryfikacja miejsc występowania pachnicy dębowej na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Nowego brzmienia wymagał również punkt I.2.A.46. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, obejmujący kwestię przeniesienia strzebli błotnej *Eupallasea percnurus* z położonego na trasie przebiegu inwestycji dystroficznego zbiornika wodnego w km 10+700 OMT.

Strzebla błotna należy do nielicznych gatunków ryb w Polsce, które zachowały swoje naturalne rozmieszczenie i zróżnicowanie. Dotychczasowy brak zainteresowania ze strony wędkarzy zapobiegł jej niekontrolowanemu przenoszeniu, dzięki czemu rozmieszczenie strzebli błotnej zachowało naturalny charakter, a izolowane populacje – swoje genetyczne zróżnicowanie. Z uwagi na powyższe, strzeble błotne z przeznaczonego do zasypywania zbiornika mogłyby być przeniesione do innego zbiornika, zasiedlonego już przez ten gatunek, wyłącznie po spełnieniu warunku, że siedlisko zastępcze będzie zasiedlone przez populację zbliżoną genetycznie. Zapobiegnie to mieszaniu osobników rodzicielskich pochodzących z różnych populacji, a tym samym zanikowi powstałych lokalnie rzadkich cech, które mogłyby zostać wyparte przez te, które u danego gatunku występują najczęściej. Wybór właściwego zbiornika w tym przypadku wymagałby wykonania szerokich i kosztowanych badań genetycznych. Dlatego należy również wykluczyć rozwiązanie polegające na translokacji strzebli błotnej do zbiorników wodnych zlokalizowanych w obszarach Natura 2000 Prokowo PLH220080 lub Hopowo PLH220010, w których gatunek ten jest przedmiotem ochrony.

Bardziej korzystnym rozwiązaniem jest przeniesienie osobników strzebli błotnej do istniejącego zbiornika, niezasiedlonego przez ten gatunek, ale mogącego stanowić dla niego potencjalne siedlisko. Przykładowo mógłby to być zbiornik, który według danych historycznych był już miejscem występowania strzebli błotnej. Wskazane jest, aby był to lokalny zbiornik wodny na Pojezierzu Kaszubskim, położony optymalnie w odległości nie większej niż 30 km od zasypywanego zbiornika. Wybór właściwego zbiornika zastępczego powinien być poprzedzony ekspertyzą ichtiologiczną wykonaną przez specjalistę w zakresie strzebli błotnej. Ponadto samo przeniesienie populacji strzebli błotnej do siedliska zastępczego musi być przeprowadzone pod nadzorem specjalisty ichtiologa w zakresie strzebli błotnej, a po wysiedleniu ryb do zbiornika zastępczego należy prowadzić jego 3-letni monitoring, który pozwoli ustalić, czy populacja się utrzymała.

W związku z nałożeniem w rozstrzygnięciu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku obowiązku zapewnienia jedynie „nadzoru przyrodniczego”, konieczna była również korekta pkt I.2.A.47. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, polegająca przede wszystkim na bezpośrednim określeniu, iż realizację inwestycji należy prowadzić pod nadzorem herpetologa, ichtiologa, entomologa, ornitologa oraz fitosocjologa/botanika. Określenie „*nadzór przyrodniczy*” w żaden sposób nie definiuje wiedzy i wykształcenia, jakie posiadać powinny osoby mające

sprawować bezpośrednią i czynną opiekę nad zagrożonymi realizacją inwestycji grupami zwierząt, czy siedliskami przyrodniczymi. Dodatkowo warunek został uzupełniony o zakres zadań nadzoru.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska podziela częściowo zastrzeżenia Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku z dnia 16 grudnia 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-I2/026/DŚ/80.55/13/14, dotyczące pkt. I.3.21. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Inwestor słusznie wskazał, iż brak możliwości montażu oświetlenia drogowego na niektórych odcinkach wskazanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku spowoduje brak możliwości realizacji inwestycji w wyniku niespełnienia przez projekt budowlany obowiązujących wymagań w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z obowiązującymi przepisami między innymi węzły drogowe muszą być oświetlone. W przypadku niniejszej inwestycji na odcinku km 31+500 – km 32+300 OMT, gdzie stwierdzono trasę przelotów nietoperzy, zaprojektowano węzeł „Straszyn” z licznymi łącznicami i rozjazdami. Natomiast w miejscu migracji chiropterofauny w km 2+000 OMT znajduje się obszar węzła „Chwaszczyno”, który będzie stanowił połączenie obwodnicy z przyszłą Trasą Kaszubską.

Konieczne zatem było uchylene niniejszego warunku tak, aby uwzględnił zapis, iż „w przypadku konieczności stosowania oświetlenia drogowego na odcinkach OMT, gdzie przebiegają trasy przelotów nietoperzy (tj. w km 2+000, km 4+500, km 8+500 – km 9+000, km 14+500 – km 15+000, km 25+000 – km 25+300, km 31+500 – km 32+300), należy zastosować światło sodowe (np. wysokociśnieniowe lampy sodowe typu SON) lub inne oświetlenie posiadające tzw. „ciepłe widmo”, a wykluczyć oświetlenie żarowo – rtęciowe – przyciągające owady.”

Ponadto należy zauważyć, iż obowiązek z pkt I.3.21. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został powtórzony przez organ I instancji również w warunku w pkt I.3.39., który również uległ modyfikacji, o czym szerzej mowa w dalszej części niniejszej decyzji.

W przypadku punktów I.3.32. i I.3.33.5. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o środowiskowych uwarunkowaniach, należy wskazać na brak zgodności pomiędzy minimalnymi parametrami przejść dla małych zwierząt i płazów przedstawionymi w tabeli zamieszczonej w punkcie I.3.32. decyzji z wymiarami (szerokość i wysokość) przejść dolnych dla płazów i małych zwierząt zalecanymi w punkcie I.3.33.5.

Parametry przejść dla zwierząt małych i płazów zamieszczone w tabeli z pkt I.3.32. są zgodne z przedłożonym przez inwestora raportem o oddziaływaniu na środowisko, według którego: *„Dla przejść dolnych przeznaczonych dla płazów zastosowano parametry, które pozwolą zachować współczynnik ciasnoty zbliżony do współczynnika stosowanego dla przejść przeznaczonych dla zwierząt małych tj.*

$c=0,07$ – przejścia dla zwierząt małych, $c=0,06$ współczynnik zastosowany dla przejść dla płazów. (...)

W związku z powyższym przyjęto dwa rodzaje przejść dla płazów uzależnione od długości przejścia:

- poniżej 50 m – szerokość 2,0 m, wysokość 1,5 m;
- powyżej 50 m – szerokość 2,5 m, wysokość 1,5 m.”

W ww. punkcie I.3.32. dokonano dodatkowo zmiany szerokości przejścia dolnego dla małych zwierząt, zespolonego z ciekim (PDMPZ-2) do 6,00 m, o czym szerzej mowa w dalszej części niniejszej decyzji.

W podpunkcie I.3.33.5. rozstrzygnięcia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku dodano między innymi warunek, iż zalecane wymiary minimalne konstrukcji przejść dla płazów i małych zwierząt dla obiektów o długości od 51 m do 80 m to: szerokość $\geq 3,5$ m, wysokość $\geq 1,5$ m.

W związku z powyższym inwestor (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku) w swoim odwołaniu z dnia 16 lutego 2014 r. (znak: GDDKiA-O/Gd-I2/026/DŚ/80.55/13/14), słusznie zauważył, iż ww. warunek nie jest zgodny z parametrami przejść dla zwierząt określonymi w treści raportu o oddziaływaniu na środowisko, gdyż „niektóre przejścia, np. PDMZ3, PDMZ4 – dolne dla małych zwierząt, mają 53 m i 54 m długości, a wymiary 2, 50 m x 1,5 m (...). W raporcie nie zaproponowano żadnego przejścia dla małych zwierząt i płazów większego [szerszego] niż 3,0 m, a niektóre z nich są dłuższe niż 50 m.”

Po przeanalizowaniu dostępnego materiału dowodowego Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska stoi na stanowisku, iż warunki wpisane w tabeli w pkt. I.3.32. wykluczają warunki zamieszczone w podpunkcie I.3.33.5. decyzji w zakresie zalecanych wymiarów minimalnych szerokości i wysokości konstrukcji przejść.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe w sąsiedztwie analizowanej inwestycji, w tym siedliska i struktury sprzyjające migracji fauny, stwierdzone podczas inwentaryzacji gatunki płazów, gadów i małych ssaków oraz projektowane zagospodarowanie przejść dla małych zwierząt i płazów, brak jest podstaw do stwierdzenia, iż zaproponowane przez inwestora parametry przejść dla zwierząt spowodują ich niedrożność. Ponadto obiekty zostały zaprojektowane do migracji płazów, gadów, czy małych zwierząt poprzez zapewnienie minimalnego współczynnika względnej ciasnoty (szerokość x wysokość/długość). Z dotychczasowych doświadczeń i wiedzy organu odwoławczego oraz rezultatów badań wynika, iż przejścia dla małych zwierząt są funkcjonalne, gdy ww. współczynnik osiąga wartość co najmniej 0,07, a w przypadku przejść dla płazów co najmniej 0,06. Zgodnie z warunkiem w pkt I.3.32. większość przejść dla zwierząt małych posiada minimalne parametry i współczynnik ciasnoty $\geq 0,07$. Natomiast współczynnik 0,06 dotyczy jedynie dwóch obiektów na OMT, które będą

pełnić funkcję przejść dla płazów – PDMZ-10 w ok. km 3+170 oraz PDMZ-52 w ok. km 30+955.

Konieczność utrzymania prawidłowych współczynników ciasnoty przejść dla zwierząt wpłynęła również na zmianę obowiązków określonych w pkt I.3.33.2. tiret drugie oraz I.3.33.3. tiret 3 zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Punkt I.3.33.2. tiret drugie ww. rozstrzygnięcia uszczegółowiono, wskazując, że minimalna szerokość równa 50 m dotyczy estakad, natomiast szerokość przejść dolnych powinna wynikać z zachowania współczynnika względnej ciasnoty $\geq 1,5$.

Punkt I.3.33.3. tiret 3 został z kolei zmieniony, gdyż wskazany w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o środowiskowych uwarunkowaniach współczynnik względnej ciasnoty przejść dolnych dla średnich zwierząt $\geq 3,0$ nie znajduje racjonalnego uzasadnienia, szczególnie, że w istotny sposób wpłynąłby na zwiększenie szerokości tych obiektów. Dostępne publikacje oraz prowadzone monitoringi zrealizowanych przejść dla zwierząt wskazują, iż w przypadku przejść dla średnich zwierząt współczynnik ten powinien wynosić min. 0,7. Zastosowanie wskazanego przez organ pierwszej instancji obowiązku wykluczyłoby możliwość realizacji przedstawionych w tabeli 32 kwestionowanej decyzji przejść dla zwierząt średnich, których parametry odpowiadają współczynnikowi względnej ciasnoty $\geq 0,7$.

Mając powyższe na uwadze Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przychylił się do stanowiska inwestora i pozostawił minimalne parametry przejść dla zwierząt małych zgodnie z tabelą w pkt. I.3.32. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (czyli również zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko) oraz zmienił częściowo warunek w punkcie I.3.33.5. poprzez wykreślenie poniższego podpunktu:

„zalecane wymiary minimalne szerokość i wysokość konstrukcji przejść:

- *szerokość $\geq 1,0$ m, wysokość $\geq 0,75$ m – dla obiektów o długości do 20 m;*
- *szerokość $\geq 1,5$ m, wysokość $\geq 1,0$ m – dla obiektów o długości od 21 m do 30 m;*
- *szerokość $\geq 2,0$ m, wysokość $\geq 1,5$ m – dla obiektów o długości od 31 m do 50 m;*
- *szerokość $\geq 3,5$ m, wysokość $\geq 1,5$ m – dla obiektów o długości od 51 m do 80 m.”*

Jednocześnie należy zauważyć, że przyjęte parametry przejść dla zwierząt zostaną jeszcze raz zweryfikowane i ewentualnie zmienione (w razie takiej konieczności) na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska konieczna była również korekta i uzupełnienie pkt I.3.36. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmującego kwestię wygrodzenia drogi przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię. Jednocześnie jest to punkt objęty odwołaniem inwestora z dnia 16 grudnia 2014 r. (znak: GDDKiA-O/Gd-12/026/DŚ/80.55/13/14).

Wskazana w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wysokość metalowej siatki ogrodzeniowej minimum 2,0 m jest zbyt mała, aby mogła stanowić barierę dla wszystkich grup zwierząt. Ponadto w decyzji nie sprecyzowano wszystkich parametrów ogrodzenia. Biorąc pod uwagę dotychczasowe badania i doświadczenia, konieczna jest zmiana przyjętych przez organ I instancji parametrów ww. wyгородzenia inwestycji. Ze względu na bytowanie, w szczególności na terenach leśnych i polno-leśnych w otoczeniu inwestycji, ssaków kopytnych, trzeba uwzględnić umiejętność przeskakiwania przez te zwierzęta przeszkód o znacznych wysokościach. Dlatego wysokość ogrodzeń w przypadku występowania kopytnych powinna wynosić co najmniej 2,50 m, co uwarunkowane jest częściowym przebiegiem inwestycji przez kompleksy leśne i możliwością pojawiania się na przebiegu inwestycji jeleni *Cervus elaphus*, saren *Capreolus capreolus*, a także łosi *Alces alces* (na co wskazują wyniki inwentaryzacji w Tom H, część II, segregator 11, str. 466).

Błędny jest również warunek określony przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku nakazujący inwestorowi zastosowanie siatki „o odpowiednio dobranych i rozmieszczonych oczkach tak, aby uniemożliwić wejście na jezdnię płazom, gadom i małym ssakom”. Przede wszystkim nie precyzuje on docelowej wielkości oczek siatki, przez co może się okazać, że będzie ona zbyt duża przy powierzchni gruntu i niektóre zwierzęta (np. gryzonie, płazy, gady) będą przedostawać się na obszar drogi. Dlatego też organ odwoławczy uszczegółowił rozstaw oczek siatki, ze szczególnym uwzględnieniem dolnej partii ogrodzenia, niewralgicznej, jeśli chodzi o możliwość przedostania się na drogę małych zwierząt. Siatka ogrodzeniowa do wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnią gruntu powinna posiadać oczka nie większe niż 0,5 cm x 0,5 cm. Najprawdopodobniej ze względu na fakt, iż siatki ogrodzeniowe o tak małej wielkości oczek w części nadziemnej są trudno dostępne na rynku, organ I instancji zalecił, aby „na całej długości drogi ekspresowej OMT + OŻ po obu stronach, zastosować siatkę zagęszczającą tzw. żabiankę w formie płotków np. z siatki HDPE o średnicy oczek nie większej niż 11 mm, o wysokości 50 cm i krawędzi wygiętej na 5 cm w kierunku „od placu budowy”, montowanej na stelażu w celu zapewnienia trwałego pochylenia.” Powyższy zapis nie pozwala inwestorowi na zastosowanie innego zamiennego zabezpieczenia, co GDDKiA Oddział w Gdańsku zasygnalizowała w swoim odwołaniu od decyzji. Należy również zwrócić uwagę, iż w warunku w pkt I.3.36. decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku dopuścił niewłaściwą siatkę tj. o oczkach do 11 mm. Siatki o oczkach większych niż 5 mm x 5 mm nie stanowią bariery dla młodocianych osobników większości gatunków płazów, czy niektórych gryzoni. Jednocześnie podkreślenia wymaga, iż organ I instancji zupełnie pominął kwestię montażu płotków naprowadzających dla płazów (tzw. ogrodzenia ochronno-naprowadzającego) wykonanego z pełnych płyt. Z informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko (Tom H, część I, segregator 2, str. 804 i 806) wynika, iż „na

wybranych odcinkach przy przejściach dla zwierząt małych i płazów na długości minimum 100 m od osi przejść i przepustów dla małych zwierząt i płazów ogrodzenia muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenia spełniające funkcje ogrodzeń dla małych zwierząt i płazów (...), a sąsiadujące ze sobą przejścia powinny być połączone systemem płotków (...). Płotki powinny być wykonane z materiałów trwałych – najskuteczniejsze są odpowiednio wyprofilowane płotki betonowe, o wysokości około 50 cm wraz z wybetonowanym od strony zewnętrznej (w stosunku do lokalizacji drogi) pasem o szerokości około 30 cm, zabezpieczającym płotki przed zarastaniem przez roślinność. Mogą to być również polimerowe płotki lub gotowe polimerowe łączone panele dla płazów, w ostateczności metalowe, ocynkowane ogrodzenia dla płazów. Najmniej skuteczne są ogrodzenia z łatwo niszczonej siatki i zaleca się z nich zrezygnować.” W opinii tutejszego organu, poza siatką ogrodzeniową o zmiennej wielkości oczek, zabezpieczającą przed przedostawaniem się zwierząt na jezdnię OMT i OŻ, istnieje uzasadniona konieczność lokalizacji przy przejściach dla zwierząt małych i płazów płotków pełniących jednocześnie funkcję chroniącą przed wtargnięciem ww. zwierząt na jezdnię oraz naprowadzającą do światła obiektów, dzięki którym bezpiecznie przejdą na drugą stronę trasy. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na newralgiczną kwestię połączeń ogrodzeń naprowadzających z siatką wygrodzeniową. Aby zapewnić maksymalnie szczelny system łączenia ogrodzeń, działanie to należy planować i wykonywać w uzgodnieniu z prowadzącym nadzór herpetologiem.

Z uwagi na powyższe Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska podzielił zasadność części postulatu przedstawionego przez inwestora w odwołaniu w zakresie pkt I.3.36. decyzji. Organ drugiej instancji zgadza się, iż na odcinkach, gdzie będą zamontowane pełne płotki ochronno-naprowadzające dla płazów, nie ma konieczności stosowania nad powierzchnią gruntu siatki o oczkach 0,5 cm x 0,5 cm, ale jedynie pod warunkiem poprowadzenia płotków wzdłuż ogrodzenia. W pozostałych przypadkach siatka ogrodzeniowa nad gruntem musi posiadać wymaganą wielkość oczek, gdyż droga na całej długości powinna być zabezpieczona przed przedostawaniem się małych zwierząt, w tym płazów. Płazy i inne małe zwierzęta występują w otoczeniu inwestycji nie tylko na odcinkach, gdzie stwierdzono rzeczywiste szlaki ich migracji, czy miejsca rozrodu. Projektowana trasa przebiega przede wszystkim przez mozaikę pól i łąk z licznymi podmokłymi obniżeniami terenu oraz niewielkimi zbiornikami wodnymi. Są to miejsca atrakcyjne zarówno dla bytowania herpetofauny, jak i licznych małych ssaków (gryzoni). Ponadto gryzonie są najliczniejszą grupą ssaków zamieszkującą kompleksy leśne, położone na przebiegu planowanej drogi.

Z uwagi na kwestie omówione powyżej istniała konieczność nadania nowego brzmienia pkt I.3.36. decyzji. Zdaniem organu odwoławczego przedstawione powyżej rozwiązania skutecznie uniemożliwią zwierzętom wtargnięcie na omawianą drogę.

Warunek w punkcie I.3.38. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należało uszczegółowić, ponieważ z dokumentacji zebranej w toku postępowania wynika, iż projektowany system odwodnienia drogi będzie obejmował zarówno zbiorniki retencyjne, jak i infiltracyjne. Ponadto w przedmiotowym warunku wskazano, by ogrodzenie zbiorników miało analogiczne parametry jak w przypadku ogrodzeń wzdłuż drogi.

W odniesieniu do odwołania inwestora z dnia 16 grudnia 2014 r. w zakresie zmodyfikowania warunków w punkcie I.3.39. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, m.in. *„poprzez rezygnację z lokalizacji ekranów [dla nietoperzy] o wysokości 4,5 m w pasie rozdziálu drogi i dopuszczenie lokalizacji takich ekranów po obu stronach drogi oraz dostosowanie lokalizacji odcinków objętych ograniczeniem do rozwiązań projektowych przedstawionych w dokumentacji technicznej”* oraz *„dopuszczenie ekranów wykonanych z siatek”*, po dokładnej analizie zgromadzonego materiału dowodowego, w tym Załącznika nr 8 do raportu o oddziaływaniu na środowisko, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zauważa, iż działania minimalizujące nałożone przez organ I instancji w pkt I.3.39. mogą przede wszystkim skutkować niewykonalnością decyzji.

Wobec powyższego, w punkcie I.3.39. uchylono podpunkt pierwszy dotyczący zastosowania pasów zwartej zieleni wysokiej o szerokości min. 2×12 m po obu stronach drogi. Zastosowanie tego rodzaju działań minimalizujących należy uznać za bezzasadne w szczególności z uwagi na uwarunkowania terenu wokół planowanej trasy – łąki, pola, nieużytki, brak zalesień. Nasadzenie pasów zwartej zieleni spowodowałoby zaburzenie dotychczasowych tras migracji, a wręcz przyczyniłoby się do powstania nowych, wzdłuż planowanych zadrzewień. Pasa drogowego w granicach terenu wykorzystywanego przez chiropterofaunę w ogóle nie powinno się obsadzać drzewami, również z uwagi na ryzyko przelotów nietoperzy poniżej korony drzew, co wpływa na zwiększenie śmiertelności, poza otoczeniem przejść dolnych i górnych, gdzie zadrzewienia mają pełnić funkcję naprowadzającą. Nie ma również możliwości wprowadzania nasadzeń w sąsiedztwie planowanych estakad oraz węzłów.

Aby zapewnić zachowanie zidentyfikowanych w raporcie tras migracji nietoperzy w kilometrze 2+000, 4+500, 14+500 – 15+000, 25+000 – 25+500, nałożono w omawianym punkcie obowiązek wykonania struktur naprowadzających na przejścia w km 2+050 (PDMPZ-2), od km 4+230 do 4+430 (estakada), od km 13+803 do km 14+713 (estakada), km 24+320 (PDDZD-35), km 24+700 (PDSZ-36) w postaci szpalerów drzew i wysokich krzewów. Wskazane przejścia dolne, z wyjątkiem przejścia w km 2+050, mają parametry pozwalające na swobodną migrację chiropterofauny. Aby również przejście PDMPZ-2 mogło zapewnić drożność korytarza migracyjnego w km 2+000 poszerzono je do szerokości 6,0 m, co uwzględniono w punkcie I.3.32 niniejszej decyzji.

Zapewnienie drożności korytarza migracyjnego nietoperzy w km 8+500 – 9+000, wzdłuż drogi gminnej nr 1045013 Dąbrowa – Miszewo, wiązało się z koniecznością zastosowania pełnych, nieprzezroczystych osłon antyolśnieniowych wzdłuż projektowanego wiaduktu drogowego w ciągu ww. drogi gminnej, wzdłuż których będą mogły przemieszczać się nietoperze.

Odnosząc się do odwołania, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie podziela opinii inwestora, iż „*wskazany pełny ekran paradoksalnie będzie miał negatywny wpływ na samą chiropterofaunę*”, gdyż „*wskutek otwartej ekspozycji ekranów na słońce, ich powierzchnie w ciągu słonecznych dni będą ulegały nagrzaniu, a temperatura zmagazynowana w tworzywie z którego jest zrobiony ekran powoli zostanie oddawana w pierwszych godzinach po zejściu słońca, co przyciąga owady, a których chętnie żerują nietoperze w porze swojej największej aktywności tj. po zapadnięciu zmroku. Ta paradoksalna sytuacja zwiększa ryzyko kolizji żerujących od wewnętrznej strony ekranu nietoperzy z przejeżdżającymi samochodami.*” W przypadku podejścia reprezentowanego przez inwestora każdy element infrastruktury, który może się nagrzewać powinien być traktowany jako zagrożenie dla chiropterofauny. Nietoperze zaczynają żerować dopiero po zmroku, kiedy ekrany w większość dni są już schłodzone. Pełne ekrany są też trwałą konstrukcją skłaniającą nietoperze do podwyższenia pułapu lotu. Natomiast rozwiązanie w postaci ekranów z siatki budzi wątpliwości ze względu na podatność na uszkodzenia i konieczność stałej kontroli stanu takich zabezpieczeń. Lite ekrany będą ponadto zapewniać ochronę akustyczną i przeciwołśnieniową, aby nietoperze nie były przeplaszane.

Jednocześnie organ drugiej instancji nie widzi podstaw do wprowadzania w miejscach lokalnej migracji nietoperzy ekranów w pasie rozdzielającym, z uwagi na zapewnienie drożności korytarzy migracyjnych poprzez lokalizację przejść dolnych oraz ekranów antyolśnieniowych wzdłuż wiaduktu w km 8+609. Za wyjątkiem odcinka w km 1+900 – 2+150, gdzie zostały wprowadzone pełne ekrany po obu stronach drogi zabezpieczające przed ewentualnymi kolizjami oraz mające pełnić funkcję naprowadzającą na przejście dolne w km 2+050, nie ma uzasadnienia do zastosowania dodatkowych działań minimalizujących śmiertelność chiropterofauny. Ponadto na znacznym odcinku planowanej trasy nie ma możliwości lokalizacji zaproponowanych ekranów ze względów technicznych (estakady, węzły, wiadukt drogowy, nasypy).

Uchylony został także podpunkt dotyczący zakazu stosowania oświetlenia drogi na trasach migracji nietoperzy, ponieważ jest on niewykonalny, w sytuacji gdy oświetlenie drogi wymagane jest przepisami bezpieczeństwa. Wskazano przy tym by na trasie przelotów nietoperzy stosować oświetlenie sodowe, co zminimalizuje ewentualny wpływ związany z wabieniem owadów.

Zdaniem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska konieczna była również korekta pkt II.1.1. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, polegająca na wykreśleniu z zakresu monitoringu przejść dla zwierząt małych, płazów i gadów. Z dotychczasowych doświadczeń i

wiedzy organu odwoławczego oraz rezultatów badań monitoringowych wynika, że zaproponowana przez organ I instancji metodyka monitoringu ww. typów przejść nie zapewnia miarodajnych danych, w jakim stopniu przejścia są wykorzystywane przez poszczególne gatunki małych zwierząt. W przypadku tych przejść najlepiej sprawdziłaby się metoda bezpośrednich obserwacji małych zwierząt, w tym płazów np. w okresie migracji, ale koszt monitoringu byłby wtedy nieadekwatny do uzyskanych wyników. Ze zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego wynika, że podczas inwentaryzacji przyrodniczej zbadano szlaki migracji małych zwierząt, w tym płazów, a następnie na tej podstawie wskazano lokalizację projektowanych przejść dla zwierząt małych i płazów.

Dodatkowo, jak wskazano w korekcie pkt II.1.1. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, należy prowadzić przez kolejne 3 lata monitoring siedliska zastępczego ze strzeblą błotną pod kątem wielkości i struktury przeniesionej populacji tego gatunku.

W warunku w pkt II.1.2. należało uszczegółowić, że chodzi o monitoring siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I Dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. *w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory* (tzw. Dyrektywy Siedliskowej).

Warunek w pkt III decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dotyczący obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, należało zrehabilitować w ten sposób, że poza kwestiami wskazanymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, konieczne jest uwzględnienie: miejsc lokalizacji zaplecza budowy, doprecyzowanie lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt, wskazanie lokalizacji i parametrów zbiorników zastępczych dla płazów oraz rozmieszczenia i charakterystyki nasadzeń zieleni. Przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko konieczne jest również ze względu na potrzebę wykonania ekspertyzy ichtiologicznej przez specjalistę ds. strzebli błotnej (w zakresie zbadania wielkości i struktury przenoszonej populacji strzebli błotnej, wyboru zbiornika zastępczego oraz metod jej przetransportowania do zbiornika zastępczego) oraz wykonania ekspertyzy entomologicznej (w zakresie miejsc potencjalnego występowania pachnicy dębowej), a także potrzebę aktualizacji danych o rozmieszczeniu herpetofauny i związanej z tym lokalizacji płotków ochronno-naprowadzających dla płazów oraz uszczegółowienia lokalizacji i parametrów urządzeń minimalizujących oddziaływanie na chiropterofaunę. Ponadto ponownej analizie należy poddać zagospodarowanie stref najścia przy przejściach dla zwierząt, zwłaszcza w odniesieniu do lokalizacji rowów i innych obiektów systemu odwadniającego. Wykonanie powyższych obowiązków na etapie ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko wynika z faktu, iż wówczas będą znane szczegółowe parametry techniczne przedsięwzięcia wynikające z projektu budowlanego.

Organ drugiej instancji do zarzutów podniesionych przez Wójta Gminy Kolbudy w odwołaniu z dnia 2 grudnia 2014 r., odniósł się jak niżej.

Według reprezentującego Wójta Gminy Kolbudy radcy prawnego Marcina Skalskiego, wadliwość postępowania w sprawie wydania zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wynika z braku wyczerpującego zebrania i rozpatrzenia całego materiału dowodowego oraz niedokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego. W związku z powyższym Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku zarzucono naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 7 ustawy *kpa*. Powołując się w odwołaniu z dnia 17 grudnia 2014 r. na obowiązki organów administracji publicznej, w zakresie czynności zmierzających do prawidłowego zgromadzenia materiału dowodowego w postępowaniu, radca prawny Marcin Skalski wskazuje między innymi na wydanie zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z pominięciem wielokryterialnej analizy oddziaływania wszystkich rozpatrywanych wariantów dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Odnosząc się do powyższego wyjaśniam, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku jednoznacznie wskazał jaką metodyka analizy wielokryterialnej została wykorzystana i zaaprobowana przez organ w ramach przedmiotowego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. metoda bonitacji punktowej, oraz określił sposób jej wykorzystania (str. 62 decyzji, str. 17 raportu o oddziaływaniu na środowisko). Organ pierwszej instancji wyjaśnił wówczas, iż względem każdego spośród analizowanych komponentów środowiska oceny wpływu realizacji przedsięwzięcia dokonywano w sposób jednolity, poprzez podzielenie wartości stanowiącej łączną długość lub powierzchnię przekształceń/oddziaływania dla poszczególnych wariantów OMT przez wartość najmniejszą. Wariant o najniższej wartości określonego przekształcenia uzyskiwał w ten sposób 1,0 punkt (wariant najkorzystniejszy środowiskowo wg danego kryterium), a pozostałe warianty uzyskiwały ilości punktów odpowiadające wynikowi dzielenia. Im większa liczba punktów, tym większe oddziaływanie na środowisko pod względem danego kryterium. W przypadku braku oddziaływania przyznawano 0,0 punktów.

Szczegółowe analizy dotyczące wielkości zweryfikowanych oddziaływań względem wszystkich rozpatrywanych komponentów środowiska zostały ujęte w rozdziale 7 *Ocena oddziaływania na środowisko wariantów przedsięwzięcia, w tym również w razie wystąpienia poważnej awarii oraz potencjalnego transgranicznego oddziaływania na środowisko* oraz rozdziale 8 *Opis przewidywanych znaczących oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko, obejmujący bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe, okresowe i chwilowe oddziaływania na środowisko* raportu o oddziaływaniu na środowisko. Zbiorcze wyniki wielokryterialnej analizy wariantowej

zostały zgromadzone w tabelach nr 10.1. oraz 10.2. (str. 775 raportu o oddziaływaniu na środowisko).

Okoliczność, według której Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku nie stwierdził podstaw do kwestionowania przyjętej przez autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko metodyki wielokryterialnej analizy wariantowej, nie oznacza, że jej nie przeanalizował, oznacza, że uznał ją za prawidłową, a tym samym mogącą stanowić podstawę do oceny zaproponowanych wariantów.

Wobec braku wskazania przez radcę prawnego Marcina Skalskiego istotnych dowodów mogących podważyć przeprowadzoną w ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko analizę wariantową, należy uznać stawiany zarzut za bezzasadny.

Za niezrozumiały w ocenie tutejszego organu należy uznać zarzut niewyjaśnienia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku przesłanek, którymi organ kierował się przy załatwianiu sprawy, *„aby w ten sposób w miarę możliwości doprowadzić do wykonania przez strony decyzji bez potrzeby stosowania środków przymusu”*. Skarżący podmiot nie wyjaśnił przy tym o jakich środkach przymusu wobec stron postępowania mowa, co uniemożliwia tutejszemu organowi odniesienie się do niego.

Marcin Skalski podważa argumentację Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, według której realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia poprawi połączenia pomiędzy planowaną Trasą Kaszubską i budowaną obecnie Obwodnicą Południową Gdańska, odciążą obwodnicę Trójmiasta i zmniejszy jej oddziaływanie na środowisko. W opinii skarżącego, uzasadnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku można odnieść do każdego z rozważanych wariantów planowanej inwestycji.

Odpowiadając na powyższe wyjaśniam, iż zasadniczym celem budowy przedmiotowego przedsięwzięcia jest udrożnienie ruchu komunikacyjnego w obrębie istniejących szlaków komunikacyjnych. Przytoczona na str. 64 decyzji argumentacja nie stanowi uzasadnienia dla wyboru wariantu, bowiem o tym przesądzają wyniki przeprowadzonej w ramach oceny oddziaływania na środowisko analizy wariantowej, ale uzasadnienie realizacji planowanego zamierzenia inwestycyjnego.

W kolejnym zarzucie, radca prawny Marcin Skalski wskazuje na brak należytego wyważenia interesu społecznego z indywidualnym interesem inwestora i brak przekonującej argumentacji organu w tym zakresie. Skarżący wskazuje przy tym, że pojęcie „interesu społecznego” ma niedookreślony charakter, mimo to Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku winien zidentyfikować interes każdej ze stron uczestniczącej w postępowaniu zmierzającym do wydania omawianej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a następnie dokonać ich

wyważenia, celem osiągnięcia wyników umożliwiających podjęcie prawidłowego i przekonującego rozstrzygnięcia.

Odnosząc się do powyższego, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, że procedura oceny oddziaływania na środowisko opiera się na weryfikacji wszystkich zidentyfikowanych oddziaływań związanych z realizacją planowanej inwestycji i analizie wielkości tych oddziaływań względem poszczególnych komponentów środowiska. Niewątpliwie wpływ na ludzi zalicza się do istotnych elementów środowiska, którego badanie następuje w ramach przedmiotowego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Niemniej jednak analiza wpływu na ludzi nie opiera się na weryfikowaniu faktycznych interesów wszystkich stron biorących udział w postępowaniu, ale na ocenie wpływu negatywnych skutków realizacji zamierzenia inwestycyjnego na zdrowie i życie ludzi w kontekście dotrzymania określonych przepisami prawa standardów jakości środowiska.

Odnosząc się do zarzutu braku uwzględnienia opinii zainteresowanej społeczności w procesie określenia zakresu rozważanych wariantów realizacji przedsięwzięcia wyjaśniam, że Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych przed rozpoczęciem procedury oceny oddziaływania planowanej drogi na środowisko podjął się przeprowadzenia konsultacji społecznych które szczegółowo zostały opisane w rozdziale 9 raportu o oddziaływaniu na środowisko (*Analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z przedsięwzięciem: 9.1. Konsultacje społeczne i ich rezultaty oraz 9.2. Opinie niezależnych organizacji ekologicznych*). Powyższe kwestie zostały również uwzględnione w kwestionowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, bowiem jak wskazał Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku „inwestor dwukrotnie organizował spotkania informacyjne tj. w listopadzie 2010 r. oraz w lipcu 2011 r., dając lokalnej społeczności możliwość pisemnego wyrażenia opinii w sprawie planowanej drogi ekspresowej. Efektem powyższych działań było ponad 6000 wniosków w roku 2010 oraz ponad 8000 wniosków w roku 2011. Wszystkie zostały przeanalizowane, a racjonalne i możliwe do wprowadzenia zmiany zostały uwzględnione w dokumentacji”. Wobec powyższych wyjaśnień oraz szczegółowych informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska stwierdza, iż brak jest podstaw do formułowania zarzutu dotyczącego nieuwzględnienia w przeprowadzonym postępowaniu administracyjnym aspektu społecznego. Z dokumentacji przedmiotowej sprawy wynika ponadto, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku weryfikował zgłaszane uwagi w trakcie całego postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na które każdorazowo udzielał stosownych odpowiedzi.

W dalszej części odwołania, radca prawny Marcin Skalski wywodzi, że analiza treści decyzji prowadzi do wniosku, że organ pierwszej instancji w rzeczywistości dokonał ustaleń faktycznych w sposób dowolny, ponieważ oparł się na niepełnym, a jedynie przedstawionym w raporcie o

oddziaływaniu na środowisko, odpowiednio dobranym przez inwestora mającego na względzie interes własny, materiale dowodowym.

Odpowiadając na powyższy zarzut, wyjaśniam, że ustawodawca, określając regulacje prawne dotyczące procedury oceny oddziaływania na środowisko w ustawie *o*, do sprawowania kontroli nad planowanymi przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko, powołał wyspecjalizowane podmioty administracji państwowej, wśród nich: regionalnych dyrektorów ochrony środowiska, Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, organy państwowej inspekcji sanitarnej i in. Z racji przypisanych ww. organom kompetencji ustawowych, pełnią one swoje funkcje w sposób niezależny i bezstronny wobec uczestników postępowania w sprawach postępowań zmierzających do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przenosząc powyższe na grunt niniejszego postępowania, należy wskazać, że jedynie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku był wyposażony w uprawnienie do przeprowadzenia niezależnej analizy przedstawionego przez inwestora materiału dowodowego.

Ponadto należy wyjaśnić, że odmienności strukturalne i funkcjonalne postępowania administracyjnego, w którym nie zawsze chodzi o rozstrzygnięcie sporu o prawo, a w szczególności o prawo, którym strona może swobodnie dysponować, uzasadnia aktywną rolę organu administracji publicznej w procesie wyszukiwania i gromadzenia materiału dowodowego. Obowiązku organu administracji publicznej gromadzenia materiału dowodowego nie należy jednak pojmować w ten sposób, że wyłącznie organ administracji publicznej jest w każdym przypadku zobowiązany do wyszukiwania faktów uzasadniających lub uzupełniających twierdzenia stron oraz poszukiwania i zbierania dowodów mających wskazać istnienie lub nieistnienie tych faktów, prawdziwości lub fałszywości twierdzeń o faktach. (*Jaśkowska Małgorzata, Wróbel Andrzej, Kodeks postępowania administracyjnego, Komentarz Lex 2009, wyd. III*). Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, należy nadmienić, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, rozpatrując przedmiotową sprawę, oparł się na materiale dowodowym przedłożonym przez Wnioskującego, jak również przeprowadził niezależne ustalenia w zakresie kwestii, które wymagały doprecyzowania i wyjaśnienia, wielokrotnie wzywając inwestora do uzupełnienia braków merytorycznych przedłożonej dokumentacji (pisma z dnia 22 stycznia 2014 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.11, z dnia 19 marca 2014 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.25, oraz z dnia 12 maja 2014 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.27).

Wobec faktu, że radca prawny Marcin Skalski nie wykazał jakich kwestii w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego organ pierwszej instancji nie wyjaśnił, jakie aspekty w przedmiotowej sprawie wymagałyby bezwzględnie dodatkowej weryfikacji oraz jakie

dowody wskazywałyby na taką konieczność, zarzuty dotyczące naruszenia art. 7 oraz 77 ustawy *kpa* należy uznać za bezpodstawne.

W kontekście przywołanego powyżej art. 107 § 3 ustawy *kpa*, pełnomocnik skarżącego podmiotu wysuwa lakoniczny zarzut dotyczący naruszenia przez organ pierwszej instancji wymogów dotyczących uzasadnienia faktycznego kwestionowanego rozstrzygnięcia, które w jego ocenie powinno zawierać wyjaśnienie faktów, które organ uznał za udowodnione, dowodów, na których organ się oparł, oraz przyczyn, dla których pozostałym dowodom odmówił wiarygodności. Radca prawny Marcin Skalski, opierając się na wywodach o charakterze ogólnym, zaczerpniętych z niezwiązanych z przedmiotową sprawą orzeczeń wojewódzkich i naczelných sądów administracyjnych, nie wskazał jakich konkretnie dowodów lub jakich okoliczności nie przytoczył organ pierwszej instancji w kwestionowanym rozstrzygnięciu w ramach opisu stanu faktycznego.

Organ pierwszej instancji w sposób szczegółowy odniósł się do ustaleń faktycznych mających miejsce w przedmiotowej sprawie, wskazując m.in. zaistniałe w trakcie prowadzonego postępowania okoliczności, jak również wnioski wynikające z analizy raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Oczywistym jest, iż organ właściwy w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dokonuje indywidualnej analizy materiałów załączonych do wniosku, opierając się dodatkowo na wyspecjalizowanej wiedzy. Mając na względzie, że skarżący nie wyjaśnił jakich elementów stanu faktycznego pozbawiona jest skarżona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz jaki to wywarło wpływ na wynik przedmiotowej sprawy, brak jest podstaw do przyznania słuszności stawianemu zarzutowi.

Pełnomocnik skarżącego podmiotu zarzuca także, że zaskarżona decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa warunki i wymagania dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w sposób zbyt ogólny. Z uwagi na fakt, iż radca prawny Marcin Skalski nie sprecyzował o jakich konkretnie warunkach mowa w ww. zarzucie, należy stwierdzić, że nie zasługuje on na uwzględnienie. Dodatkowo wyjaśniam, że w ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska obowiązki nałożone na inwestora zostały określone wystarczająco precyzyjnie dla skutecznego zabezpieczenia stanu środowiska.

Na tle przedstawionych powyżej wyjaśnień, należy stwierdzić, że lakonicznie sformułowany zarzut, iż w przedmiotowym postępowaniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku dopuścił się naruszenia art. 62 ustawy *oos*, zgodnie z którym *w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określa się, analizuje oraz ocenia: 1) bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia, 2) możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz 3) wymagany zakres monitoringu*, nie znajduje odzwierciedlenia w zgromadzonym materiale dowodowym. Wobec braku uprawdopodobnienia przez skarżącego, iż

ustalenia faktyczne poczynione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko oraz wydana wskutek jego oceny decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach są wadliwe, brak jest podstaw do odmowy wiarygodności dokumentacji zgromadzonej w przedmiotowej sprawie.

Po zapoznaniu się przez radcę prawnego Marcina Skalskiego w dniu 9 grudnia 2015 r. w siedzibie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dokumentacją przedmiotowej sprawy, w dniu 21 grudnia 2015 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo, w którym sformułowano dodatkowe zarzuty. W tym miejscu należy nadmienić, że przedstawiona przez pełnomocnika strony argumentacja stanowi w zasadzie powtórzenie zarzutów zaprezentowanych we wcześniejszym odwołaniu, o czym szerzej mowa w dalszej części niniejszej decyzji.

Odpowiadając na zarzut braku poinformowania skarżącego o fakcie, że odwołania od kwestionowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożyły również inne podmioty, m.in. inwestor, wyjaśniam, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku uchybił obowiązkowi wyrażonemu w art. 131 ustawy *kpa*, zgodnie z którym *o wniesieniu odwołania organ administracji publicznej, który wydał decyzję, zawiadomi strony*. Przyczynienie się przez organ pierwszej instancji do uchybienia ww. czynności nie może jednak stanowić dla organu odwoławczego przesłanki do uchylenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Powyższe wynika z faktu, że radca prawny Marcin Skalski nie wskazał, w jaki sposób ww. okoliczność wpłynęła na ewentualne ograniczenie praw lub obowiązków reprezentowanego podmiotu, który, jako strona postępowania, brał czynny udział w postępowaniu drugoinstancyjnym toczącym się przed tutejszym organem.

Odnosząc się z kolei do zarzutu braku odniesienia się przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku do „*kwestii objętych stanowiskami wszystkich stron w sprawie*”, wyjaśniam, że został on szczegółowo omówiony na stronie 41 – 42 niniejszego rozstrzygnięcia.

Do kwestii dotyczących uzasadnienia kryteriów wyboru konkretnych wariantów oraz braku uzasadnienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach tutejszy organ odniósł się szczegółowo na stronie 45 niniejszej decyzji.

Zarzut dotyczący wadliwego wszczęcia postępowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku ws. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 33 ustawy *oos*, w dniu 23 grudnia 2013 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.2, został wyjaśniony na stronie 74 - 75 niniejszego rozstrzygnięcia.

Argumentacja dotycząca braku wskazania w raporcie o oddziaływaniu na środowisko rzetelnych informacji nt. konsultacji społecznych przeprowadzonych przed wszczęciem postępowania ws. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz nieuwzględnienia w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach cennych opinii zainteresowanej społeczności została przedstawiona na stronie 48 niniejszej decyzji.

Stowarzyszenie Warian Pomarańczowy w Kolbudach oraz Eugeniusz Patoka od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 2 grudnia 2014 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.53, o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na *budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem wariantu LA OMT (Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej) + LA OŻ (Obwodnica Żukowa)*, złożyli jednobrzmiące odwołania z dnia 16 grudnia 2014 r., w których zarzucili m.in. naruszenie art. 7, art. 77 ustawy *kpa* oraz art. 37 ustawy *oos*. Według skarżących naruszenie powyższych przepisów wynikało z faktu braku odniesienia się organu pierwszej instancji do wszystkich wniosków składanych w trakcie konsultacji społecznych, w tym w szczególności pominięcie stanowiska Marszałka Województwa Pomorskiego i Starostwa Powiatowego w Pruszczu Gdańskim co do wyboru innego wariantu realizacji przedsięwzięcia.

Wobec powyższego, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwraca uwagę, że wskazywane w odwołaniu z dnia 16 grudnia 2014 r. konsultacje społeczne, w odróżnieniu od udziału społeczeństwa, nie są elementem procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w związku z czym zarzuty podnoszone w tym zakresie należy uznać za bezskuteczne wobec zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Z kolei obligatoryjnym elementem oceny oddziaływania na środowisko jest udział społeczeństwa, w ramach którego zainteresowanej społeczności umożliwia się złożenie uwag i wniosków. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku na stronie 47 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wyszczególnił kwestie podnoszone w ramach złożonych uwag, wśród których wskazał m.in.: zmiany lokalizacji zaprojektowanej drogi OMT, możliwość przyjęcia innego wariantu oraz ingerencję w tereny zakładów lub ich likwidację. Do złożonych uwag i wniosków Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku odniósł się szczegółowo na stronach 48 – 56 zaskarżonej decyzji.

Odnosząc się do braku uwzględnienia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach postulatów Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Starostwa Powiatowego w Pruszczu Gdańskim dotyczących wyboru do realizacji wariantu pomarańczowego przedmiotowej inwestycji, wyjaśniam, co następuje.

Organ administracji publicznej w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opiera się na materiale dowodowym stanowiącym podstawę jej wydania, w szczególności na ustaleniach wynikających z raportu o oddziaływaniu na środowisko, które w ramach oceny oddziaływania na środowisko podlegają każdorazowo merytorycznej weryfikacji. Postulaty czy rekomendacje wyrażone przez niezwiązane z

przedmiotowym postępowaniem jednostki administracji publicznej m.in. Marszałka Województwa, nie stanowią obiektywnych kryteriów wyboru wariantu przeznaczonego do realizacji zamierzenia inwestycyjnego.

Eugeniusz Patoka, w imieniu własnym, jak i reprezentowanego Stowarzyszenia Wariant Pomarańczowy, formułuje zarzut, według którego wariant czerwony planowanej trasy OMT przecina miejscowość Lublewo Gdańskie na połowę. W opinii skarżących, w przypadku wyboru wariantu IA3 OMT węzeł „Lublewo” zostałby odsunięty w kierunku południowym, co wpłynęłoby na zmniejszenie uciążliwości planowanej inwestycji dla mieszkańców miejscowości.

Z analizy załączników graficznych (Studium Techniczno Ekonomiczno Środowiskowe Warianty OMT – ortofotomapa), można zaobserwować, że zarówno wariant czerwony, jak i pomarańczowy, przecinają miejscowość Lublewo w miejscach o najmniejszej intensywności zagospodarowania terenu. Nie sposób jest również zgodzić się z zarzutem, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie IA OMT spowoduje odcięcie od lokalnych połączeń komunikacyjnych, bowiem, jak wynika z przedmiotowej dokumentacji, w każdym z proponowanych rozwiązań komunikacyjnych w miejscowości Lublewo zaprojektowano węzły drogowe mające zapewnić połączenia z istniejącą infrastrukturą drogową.

Dodatkowo wyjaśniam, że o wyborze wariantu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia przesądziła wielokryterialna analiza wariantowa, uwzględniająca szereg oddziaływań na poszczególne komponenty środowiska, m.in.: powierzchnia przekształceń terenu (zajętość terenu), przebieg przez zbiorniki wodne, strefę ochronną ujęcia wody powierzchniowej „Straszyn”, powierzchnia ekranów akustycznych, przebieg przez tereny z glebami wysokich klas bonitacyjnych, tereny leśne, obszary chronionego krajobrazu, liczba budynków planowanych do rozbioru, liczba niszczonej roślinności chronionej roślin naczyniowych czy liczba niszczonej roślinności. Analiza wariantowa rozważanych wariantów: IA OMT + IA OŻ, IA-3 OMT + IA OŻ, IA OMT + IIB OŻ, V OMT + V OŻ oraz VI OMT + VI OŻ, względem 29 kryteriów wykazała, że najmniejsze negatywne oddziaływania spowoduje realizacja planowanego zamierzenia inwestycyjnego w wariantcie IA OMT + IA OŻ (synteza wyników punktowych wyniosła odpowiednio: 30,1, 33,0, 31,3, 31,8, 33,3, przy czym im więcej punktów uzyskał wariant, tym większym oddziaływaniem się charakteryzował).

Analizując rzeczywisty wpływ planowanej inwestycji na środowisko, nie można odnosić się wyłącznie do fragmentu zamierzenia budowlanego, ale do jego całości, z uwzględnieniem wszystkich kryteriów poddawanych ocenie, a nie tylko do wybranych komponentów środowiska. Z uwagi na fakt, iż skarżący nie wskazali wiarygodnych dowodów mogących podważyć ustalenia poczynione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, należy stwierdzić, że stawiane zarzuty są bezpodstawne.

Odnosząc się z kolei do zarzutu, że wybór wariantu IA OMT był nieprawidłowy z tego względu, że na odcinku od węzła „Lublewo” do węzła „Straszyn” prognozowane natężenie ruchu w analizowanych perspektywach czasowych, jest większe niż w wariancie IA-3 OMT, wyjaśniam, co następuje. Na podstawie danych dotyczących prognozy natężeń ruchu w roku 2017 skonstruowano tabelę, z której wynika, że natężenie ruchu w wariancie IA OMT nieznacznie przekracza prognozowaną ilość pojazdów w wariancie IA-3 OMT (różnica wynosi ok. 4% dobowego natężenia pojazdów).

Natężenie ruchu w roku 2017 r.	IA OMT (poj./d)	IA-3 OMT (poj./d)
w. Rdestowa – w. Chwaszczyno	32057	31501
w. Chwaszczyno – w. Miszewo	29233	28648
w. Miszewo – w. Żukowo	22855	21822
w. Żukowo – w. Lublewo	29792	27393
w. Lublewo – w. Straszyn	26560	25270
Suma	140497	134634

O wyborze wariantu IA OMT wobec wariantu IA-3 OMT zadecydowały znacznie lepsze wyniki przy ocenie kryteriów dotyczących m.in.: powierzchni przekształceń terenu, rocznej ilości ścieków opadowych, przebiegu przez strefę ochronną ujęcia wody powierzchniowej „Straszyn”, tereny o płytkim występowaniu wód podziemnych, tereny z glebami wysokich klas bonitacyjnych, tereny leśne, obszary chronionego krajobrazu, siedliska Natura 2000, liczby niszczonego stanowisk chronionych roślin naczyniowych, płazów oraz ptaków. Powtórzenia wymaga, że w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko weryfikowany jest całościowy wpływ na wszystkie analizowane komponenty środowiska. Tym samym wybór wariantu realizacji przedsięwzięcia nie może być dokonywany w oparciu o wybiórczy parametr zamierzenia inwestycyjnego.

Odnosząc się do braku uwzględnienia w ocenie oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko korzyści ekonomicznych w skali lokalnej i krajowej, w postaci wpływu podatków z terenów inwestycyjnych, wyjaśniam, że kwestie wpływu do gmin podatku od nieruchomości nie są przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego. Zarówno z przepisów ustawy o oś, jak również z aktualnego orzecznictwa, nie wynika, aby kwestia potencjalnych wpływów do budżetów jednostek samorządu terytorialnego danin z tytułu podatków mogła być uwzględniana w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto Stowarzyszenie Wariant Pomarańczowy w Kolbudach oraz Eugeniusz Patoka zarzucają Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku brak poprawy bezpieczeństwa na drodze DW 221, poprzez przeniesienie lokalnego i tranzytowego ruchu z tej drogi na OMT.

Wobec powyższego wyjaśniam, że istotą planowanego przedsięwzięcia jest połączenie Obwodnicy Południowej Gdańska i planowanej Trasy Kaszubskiej drogą o parametrach drogi ekspresowej. Połączenie to stworzy zewnętrzną obwodnicę w stosunku do istniejącej Obwodnicy Trójmiasta. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej:

- umożliwi szybki, regionalny i międzyregionalny tranzyt pojazdów samochodowych na kierunku wschód – zachód z ominięciem Trójmiasta (skrócenie czasu i poprawę komfortu podróżowania);
- poprawi połączenia z planowaną Trasą Kaszubską i budowaną obecnie Obwodnicą Południową Gdańska w ciągu drogi S7;
- odciąży Obwodnicę Trójmiasta i zmniejszy jej oddziaływanie na środowisko, zwłaszcza na Trójmiejski Park Krajobrazowy;
- pośrednio przyspieszy dojazdy w relacji centralne Kaszuby – Trójmiasto.

Zaplanowane w ciągu przedmiotowego przedsięwzięcia połączenia drogowe w postaci węzłów wpłyną pozytywnie na wyprowadzenie ruchu komunikacyjnego z miejscowości zlokalizowanych w pobliżu. W km 26+282 zaplanowano budowę węzła „Lublewo” typu WB (węzeł częściowo bezkolizyjny typu WB – na którym wystąpi przecinanie torów jazdy niektórych relacji na jednej z dróg; w ramach węzła funkcjonuje wówczas na tej drodze skrzyżowanie lub ich zespół, jednak relacje o dominujących natężeniach są prowadzone bezkolizyjnie), który będzie stanowił połączenie z drogą klasy G o numerze 221. Bezpodstawny jest zatem zarzut, iż realizacja planowanej inwestycji nie wpłynie pozytywnie na zmniejszenie natężenia ruchu na drodze DW 221, ponieważ budowa węzła „Lublewo” automatycznie spowoduje przekierowanie części ruchu na drogę ekspresową.

W dalszej części odwołania skarżący wskazują, że w ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko nie został uwzględniony „wzrost akustyki” na drodze DW 221. Według odwołujących, realizacja zamierzenia inwestycyjnego w wariantcie IA OMT spowoduje znacznie większe uciążliwości hałasowe w stosunku do wariantu IA-3 OMT.

Jak wspomniano powyżej, realizacja przedmiotowej inwestycji z racji budowy węzła drogowego stanowiącego połączenie z drogą nr 221 spowoduje jej odciążenie, poprzez przekierowanie części ruchu drogowego na drogę ekspresową. Fakt rozłokowania strumienia pojazdów pomiędzy dwa ciągi komunikacyjne spowoduje zmniejszenie aktualnej uciążliwości na drodze nr 221. Ponadto szczegółowa analiza załączników graficznych obrazujących wpływ

planowanej inwestycji w rejonie węzła „Lublewo” na klimat akustyczny terenu wskazuje, że w wariancie IA OMT tylko jeden budynek będzie znajdował się w strefie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu, z kolei realizacja przedsięwzięcia w wariancie IA-3 OMT spowodowałaby, że takich budynków byłoby 6. Mając na względzie powyższe wyjaśnienia, należy stwierdzić, że stawiany zarzut jest bezpodstawny.

Stowarzyszenie Warianctwo Pomarańczowe w Kolbudach oraz Eugeniusz Patocha, zarzucają Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku brak odniesienia się w zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do kwestii dotyczącej konieczności likwidacji Zakładu Hydrauliki Siłowej Hydromech.

Odpowiadając na powyższe, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, iż szczegółowe informacje dotyczące likwidowanych obiektów w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia zostały ujęte w tabelach 7.30 – 7.36 raportu o oddziaływaniu na środowisko. Wielkość zweryfikowanego oddziaływania w związku z liczbą obiektów przeznaczonych do rozbiórki została uwzględniona w wielokryterialnej analizie wariantowej (poz. 19 Liczba planowanych obiektów do rozbiórki, str. 775 raportu o oddziaływaniu na środowisko, tabela 7.37 str. 491).

W analizie wielokryterialnej w ramach przedmiotowego postępowania administracyjnego rozpatrywano zróżnicowane warianty alternatywne, których przebieg wiązał się każdorazowo z zajęciem nowych terenów. W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska kwestie ekonomiczne, wynikające m.in. z likwidacji zakładów, co do zasady nie są przedmiotem procedury oceny oddziaływania na środowisko, są nimi natomiast działania, takie jak wyburzenia, które są rozpatrywane w kontekście oddziaływania na warunki życia i zdrowia ludzi. Stąd też poszukiwanie rozwiązań alternatywnych przebiegu planowanej drogi było ukierunkowane na wybór trasy, która możliwie jak najbardziej odsunie drogę ekspresową od terenów zamieszkałych, ale jednocześnie ograniczy możliwość negatywnego wpływu na środowisko. Stąd też budowa inwestycji według nowego przebiegu spowoduje odciążenie obecnie użytkowanej trasy, a tym samym ograniczenie negatywnego wpływu na otoczenie.

Należy również wyjaśnić, że każdy z wariantów alternatywnych planowanego przedsięwzięcia musiał się wiązać z ustaleniem trasy według nowego przebiegu, jednak podkreślenia wymaga, że warianty te były projektowane w oparciu o sugestie i uwagi lokalnych społeczności, a także w sposób zapewniający najmniejszy wpływ na środowisko. Fakt, że przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w znacznej mierze na obszarach rolniczych oczywiście nie jest bez znaczenia dla stanu środowiska, jednak w celu ograniczenia jej negatywnych skutków, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożono na inwestora obowiązek podjęcia zróżnicowanych działań minimalizujących.

Mając na uwadze powyższe wyjaśnienia, jak również lakoniczny charakter stawianego zarzutu, należy uznać, że nie zasługuje on na uwzględnienie.

W kontekście analizy wariantowej, Stowarzyszenie Wariant Pomarańczowy w Kolbudach oraz Eugeniusz Patoka, zarzucają Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, że nie wykonał symulacji porównującej obciążenia węzłów dla wariantów IA OMT i IA-3 OMT, co wskazałoby na zasadność realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia w wariantcie IA-3 OMT.

W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, domniemanie skarżących podmiotów, że analiza porównawcza obciążenia ruchem drogowym na węźle „Lublewo” w ww. wariantach byłaby dowodem na konieczność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż wskazanym przez inwestora we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jest twierdzeniem nieznajdującym poparcia w zgromadzonym materiale dowodowym.

Przedstawione w tabelach 2.9. – 2.18. dane dotyczące prognozy natężeń ruchu zostały odniesione do odcinków pomiędzy kolejnymi projektowanymi węzłami drogowymi na drodze ekspresowej OMT, mianowicie: w. Rdestowa – w. Chwaszczyno, w. Chwaszczyno – w. Miszewo, w. Miszewo – w. Glinicz, w. Glinicz (DW 211 – DK 20), w. Glinicz (DK 20) – w. Żukowo, w. Żukowo – w. Lublewo, w. Lublewo – w. Straszyn oraz w. Żukowo – DK 7 (Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe OMT, 2013 r.). Podział na odcinki międzywęzłowe miał na celu uwzględnienie natężeń ruchu pojazdów pochodzących z dróg połączonych węzłowo z przedmiotowym przedsięwzięciem. Wobec powyższych wyjaśnień, należy stwierdzić, iż nie istnieje racjonalne wytłumaczenie dla konieczności sporządzania analizy symulacyjnej natężenia ruchu pojazdów na węźle „Lublewo” w wariantcie IA OMT oraz IA-3 OMT.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia dodatkowo, iż nadrzędnym celem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest określenie warunków wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz wskazanie wymagań w zakresie ochrony środowiska, koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym. Organ właściwy w sprawie, tj. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, określając środowiskowe uwarunkowania, przeprowadził rzetelną analizę wpływu inwestycji na środowisko, w celu ustalenia czy przedsięwzięcie, w kształcie określonym we wniosku o wydanie przedmiotowego rozstrzygnięcia, oddziałuje na środowisko w stopniu przekraczającym dopuszczalne normy określone stosownymi przepisami prawa, szczególnie w strefach stałego przebywania ludzi. W tym miejscu należy jedynie wskazać, że organ pierwszej instancji nie posiadał kompetencji, aby przy pozytywnej ocenie spełnienia dla przedmiotowej inwestycji wymagań środowiskowych, określonych w ustawie *oof*, odmówić wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub też zmieniać zakres przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego.

Reasumując, niczym nieuzasadnione domniemania skarżącego podmiotu, oparte wyłącznie na własnych wnioskach, nie mogą stanowić podstawy do formułowania zarzutu braku prawidłowego przeprowadzenia procedury w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto skarżący zarzucają organowi pierwszej instancji brak przeprowadzenia odrębnej analizy porównawczej w zakresie indywidualnego ryzyka wypadków w rozbiciu na poszczególne obszary. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku rozpatrzył ryzyko wystąpienia wypadków na całym przebiegu planowanej drogi ekspresowej, a nie w poszczególnych odcinkach, co w ocenie Stowarzyszenia oraz Eugeniusza Patoki, świadczy o zbyt małej staranności przeprowadzonej analizy i może w przyszłości wpłynąć na większą liczbę ofiar śmiertelnych.

Wobec powyższego wyjaśniam, że budowa planowanej Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej stanowi odpowiedź na potrzebę usprawnienia i odciążenia ruchu na Obwodnicy Trójmiasta oraz połączenia Obwodnicy Południowej Gdańska (w budowie) z planowaną Trasą Kaszubską. Realizacja inwestycji będzie miała pozytywny wpływ na możliwość komunikacji zarówno dla osób korzystających z krajowych szlaków drogowych, jak również dla mieszkańców Trójmiasta, zamieszkujących obszary położone na zachód od obecnej Obwodnicy. Skierowanie większych potoków ruchu, w tym znacznej liczby pojazdów ciężkich na OMT, zmniejszy negatywne oddziaływanie na środowisko i zagrożenie wypadkami na Obwodnicy Trójmiasta.

Jak wspomniano powyżej, na całym przebiegu OMT projektowane są dwupoziomowe węzły bezkolizyjne, które zapewnią skomunikowanie trasy z siecią dróg publicznych. Rozwiązania te pozytywnie wpłyną na komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Ograniczone zostanie ryzyko wystąpienia poważnych awarii, jak również zostanie zwiększona możliwość szybkiego zmniejszenia ich ewentualnych skutków. Skala potencjalnych zagrożeń spowodowanych wypadkami drogowymi będzie we wszystkich wariantach inwestycyjnych znacznie niższa, niż w wariantcie zaniechania przedsięwzięcia (wariant „zerowy”), ponieważ nowa trasa ekspresowa będzie znacznie bezpieczniejsza w stosunku do istniejącego układu drogowego.

Trasy OMT i OŻ będą niedostępne dla pieszych, w związku z czym nie spowodują dla nich zagrożenia wypadkowego. Jak wykazano powyżej, zagrożenie wypadkami drogowymi będzie we wszystkich wariantach OMT i OŻ znacznie niższe, niż w wariantcie zaniechania przedsięwzięcia (wariant „zerowy”), ponieważ nowa trasa drogowa będzie znacznie bezpieczniejsza w stosunku do istniejącego układu drogowego.

Przeprowadzana w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiza oceny zagrożenia wystąpienia wypadku oparta została na metodzie polegającej na wyznaczeniu prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej katastrofy transportowej (str. 704 raportu o oddziaływaniu na środowisko). Na podstawie obliczeń prawdopodobieństwa wystąpienia awarii,

przedstawionych w rozdziale 7.4. raportu o oddziaływaniu na środowisko, stwierdzono, że ryzyko awarii jest nieistotne.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż prawdopodobieństwo wystąpienia poważnego zagrożenia dla życia i zdrowia ludzi jest bardzo małe (średnio mniejsze niż 1 : 1 000 000). Nieco większe jest prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia dla wód podziemnych i powierzchniowych (średnio 1 : 100 000). Największe prawdopodobieństwo poważnej awarii występuje w wariancie IA OMT + IIB OŻ, a najmniejsze w wariancie VI OMT + VI OŻ.

Prawdopodobieństwa wystąpienia awarii we wszystkich wariantach OMT są na porównywalnym poziomie, bardzo małe i nieistotne, co tym bardziej wskazuje na brak konieczności rozpatrywania prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia wypadkowego na poszczególnych fragmentach każdego z analizowanych wariantów alternatywnych.

W kolejnej części odwołania Stowarzyszenie Wariant Pomarańczowy w Kolbudach oraz Eugeniusz Patoka zarzucają, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku „*mając dowolność w ustalaniu wagi porównania poszczególnych kryteriów w celu wyboru wariantu OMT zdecydowanie zniżył wagę aspektu społecznego, który przemawiał za realizacją wariantu LA-3 OMT. Dokumentacja dla innych inwestycji drogowych wskazuje, że waga dla wariantu społecznego powinna zostać zdecydowanie podwyższona*”.

Odpowiadając na powyższy zarzut, należy wskazać, że skarżące podmioty w żaden sposób nie wyjaśniły, w jaki konkretnie sposób Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w przedmiotowej sprawie nie uwzględnił aspektu społecznego. Przytaczane przez odwołujących twierdzenie, jakoby powyższy aspekt znajdował potwierdzenie w „*dokumentacji dla innych inwestycji drogowych*” również nie jest poparte wiarygodnym materiałem dowodowym, wobec czego tutejszy organ wnosi o oddalenie stawianego zarzutu.

W dalszej części odwołania wysunięto przeciwko Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku zarzut naruszenia dyspozycji art. 7 oraz art. 77 ustawy *kpa*, „*poprzez zaniechanie dokonania własnych ustaleń w sprawie*” wynikające z faktu, że ww. organ „*przy rozpatrywaniu sprawy oparł rozstrzygnięcie o wnioski jedynie jednej strony postępowania tj. inwestora*”.

Zwrócenia uwagi wymaga, że zarzuty dotyczące naruszenia ww. norm prawnych zostały sformułowane w sposób lakoniczny i ogólny, a poza tym brak im oparcia w stanie faktycznym. Zgodnie z przyjętą w doktrynie i judykaturze zasadą, ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne.

Odpowiadając na powyższy zarzut, wyjaśniam, że ustawodawca w ustawie *oos* do sprawowania kontroli nad realizacją planowanych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko powołał wyspecjalizowane podmioty administracji państwowej. Z racji przypisanych ww. organom kompetencji ustawowych, pełnią one swoje funkcje w sposób

niezależny i bezstronny wobec uczestników postępowania w sprawach postępowań zmierzających do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku dokonał sprawdzenia poprawności informacji zawartych w dokumentacji stanowiącej podstawę do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a wszelkie wątpliwości były przedmiotem postępowania wyjaśniającego, w ramach którego inwestor trzykrotnie był wzywany do przedstawienia stosownych informacji.

Wobec faktu, że Stowarzyszenie Wariant Pomarańczowy w Kolbudach oraz Eugeniusz Patoka nie wykazali jakich kwestii w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego organ pierwszej instancji nie wyjaśnił, jakie aspekty w przedmiotowej sprawie wymagałyby bezwzględnie dodatkowej weryfikacji oraz jakie dowody wskazywałyby na taką konieczność, zarzuty dotyczące naruszenia art. 7 oraz 77 ustawy *kpa* należy uznać za bezpodstawne.

Odwołanie od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 2 grudnia 2014 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.53, o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na *budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem wariantu IA OMT (Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej) + IA OŻ (Obwodnica Żukowa)*, pismem z dnia 16 grudnia 2014 r. złożył również Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku. Inwestor wskazał między innymi na nieprawidłowe sformułowanie obowiązku w pkt I.3.21. ww. decyzji, w brzmieniu: „W miejscach gdzie nie jest to wymagane przepisami bezpieczeństwa, oraz w miejscach migracji nietoperzy, tj. w kilometrażu 2+000, 4+500, 8+500 – 9+000, 14+500 – 15+000, 25+000 – 25+300, 31+500 – 32+300 na trasie wariantu IA OMT nie stosować oświetlenia drogi”. Skarżący wniósł o zmianę zapisu dotyczącego niestosowania oświetlenia drogi i uwzględnienie zapisu dopuszczającego zastosowanie oświetlenia drogi o natężeniu światła nie wpływającym negatywnie na nietoperze oraz dostosowanie lokalizacji odcinków objętych ograniczeniem do rozwiązań projektowych przedstawionych w dokumentacji technicznej. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nadał nowe brzmienie pkt I.3.21. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do którego odniósł się szerzej na stronach 33 – 34 uzasadnienia niniejszego rozstrzygnięcia.

Zmianie uległy również kwestionowane w odwołaniu z dnia 16 grudnia 2014 r. punkty I.3.33.5., I.3.36. oraz I.3.39. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dla których uzasadnienie zostało zawarte odpowiednio na stronach: 34, 36-38 oraz 38-40 niniejszego rozstrzygnięcia.

Z kolei według Małgorzaty Mejer, Zdzisława Mejera, Andrzeja Ćwikałowskiego, Elżbiety Jach, Krzysztofa Jacha, Agnieszki Kąkol oraz Marii Pleszyniak, za uchyleniem zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przemawia między innymi okoliczność braku

uwzględnienia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wniosków składanych w trakcie przedmiotowego postępowania.

Odpowiadając na powyższy zarzut, należy wskazać, że faktem jest, iż ww. strony brały aktywny udział w trakcie toczącego się przed Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Złożone zostały wówczas pisma z dnia: 20 marca 2014 r., 14 lipca 2014 r., 22 sierpnia 2014 r. oraz 30 września 2014 r., do których na wezwanie ww. organu Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych w Gdańsku odniósł się odpowiednio pismami: z dnia 25 kwietnia 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-12/026/DŚ/80.29.4/13/14, z dnia 30 lipca 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-I2im/026/DŚ/80.42.3/13/14, z dnia 16 września 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-12/026/DŚ/80.47.2/13/14 oraz z dnia 24 października 2014 r., znak: GDDKiA-O/Gd-I2/026/DŚ/80/52.3/13/14. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku odniósł się do składanych uwag na stronie 51 zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, stwierdzając, że argumentacja przedstawiona przez inwestora w sposób jednoznaczny wyjaśnia i koryguje podniesione w ww. pismach kwestie. Istotny, z punktu widzenia prawidłowości podjętych przez ww. organ czynności, jest fakt odniesienia się w zaskarżonym rozstrzygnięciu do składanych uwag, co nie jest równoznaczne z ich uwzględnieniem.

Skarżący wskazują na brzmienie art. 66 ust. 1 pkt 7 ustawy *oos*, według którego raport o oddziaływaniu na środowisko powinien zawierać uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko, w szczególności na: ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze. Na podstawie powyższego odwołujący podnoszą, że skoro ustawodawca w pierwszej kolejności wyszczególnionych oddziaływań inwestycji na środowisko wymienił właśnie ludzi, a dopiero w następnej kolejności rośliny, zwierzęta i siedliska przyrodnicze, to właśnie w tej kolejności pod względem priorytetów winny być uwzględniane czynniki mające wpływ na wybór danego wariantu. Na potwierdzenie powyższego skarżący przytaczają treść art. 3 ust. 2 ustawy *oos*, według którego *„Ilekcrc w ustawie jest mowa o oddziaływaniu na środowisko rozumie się przez to również oddziaływanie na zdrowie ludzi”*.

Odnosząc się do powyższego, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, że wyszczególnione w art. 66 ust. 1 pkt 7 ustawy *oos* elementy składające się na uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu nie stanowią katalogu zamkniętego, o czym świadczy użyte w treści przepisu sformułowanie *„w szczególności”*. Wobec powyższego należy stwierdzić, że w uzasadnieniu proponowanego wariantu mogą znaleźć się także inne informacje, jeżeli posiadają one odpowiednią wartość merytoryczną. Ponadto zwrócenia uwagi wymaga, że z żadnego przepisu ustawy *oos*, jak również innych ustaw, nie wynika, aby analizowany w ramach

oceny oddziaływania na środowisko wpływ planowanego przedsięwzięcia na ludzi był ważniejszy niż wpływ na pozostałe komponenty środowiska wymienione w tym przepisie. Za nieuzasadnione należy zatem uznać stwierdzenie stron, według którego w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach kryterium potencjalnego oddziaływania na ludzi winno mieć większe znaczenie przy wyborze wariantu realizacji przedsięwzięcia od oddziaływania na pozostałe elementy środowiska.

Według skarżących stron brak uwzględnienia wpływu planowanej inwestycji na ludzi znajduje potwierdzenie między innymi w tabeli 7.25. raportu o oddziaływaniu na środowisko (strona 454), dotyczącej oddziaływania planowanych wariantów OMT OŻ na etapie budowy na formy ochrony przyrody.

Odpowiadając na powyższy zarzut, wyjaśniam, że zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (Dz.U.2015.1651 j.t.), formy ochrony przyrody stanowią katalog zamknięty, do którego należą: 1. parki narodowe, 2. rezerваты przyrody, 3. parki krajobrazowe, 4. obszary chronionego krajobrazu, 5. obszary Natura 2000, 6. pomniki przyrody, 7. stanowiska dokumentacyjne, 8. użytki ekologiczne, 9. zespoły przyrodniczo-krajobrazowe oraz 10. ochrona gatunkowa roślin, zwierząt i grzybów. Wobec faktu, że ochrona ludzi nie stanowi prawnej formy ochrony przyrody, o których mowa powyżej, nie było konieczności jej uwzględnienia w tabeli nr 7.25. raportu o oddziaływaniu na środowisko. Przedstawione powyżej wyjaśnienia należy analogicznie odnieść do błędów zarzucanych tabeli nr 7.98.

Zarzut braku uwzględnienia oceny wpływu na ludzi (w postaci przejść przez tereny zurbanizowane, tereny zabudowy i tereny planowane pod zabudowę) został również wskazany w odniesieniu do tabeli nr 9.1. dotyczącej konfliktów środowiskowych.

Odnosząc się do powyższego, wyjaśniam, że w rozdziale 10.8. *Wariant najkorzystniejszy dla środowiska* zaprezentowano konflikty planowanej inwestycji o charakterze środowiskowym, w ramach których uwzględniono przejścia (wyrażone w jednostkach długości) przez: formy ochrony przyrody, kompleksy leśne, tereny hydrogeniczne, zbiorniki wodne oraz tereny silnie zróżnicowane morfologicznie. Do kwestii zajętości istniejącej zabudowy na trasie planowanej Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej wraz z Obwodnicą Żukowa odniesiono się szczegółowo w podrozdziale 7.1.8. *Dobra materialne*, w którym wyjaśniono, że w trakcie prac budowlanych zajęty zostanie teren o powierzchni około 481 ha (wariant IA OMT + IIB OŻ) do około 508 ha (wariant V OMT + V OŻ). Szczegółowe informacje dotyczące likwidowanych obiektów budowlanych zostały ujęte w tabelach 7.30. - 7.37 raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Odrębny rozdział został z kolei poświęcony analizie możliwych konfliktów społecznych związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia (rozdział 9 raportu o oddziaływaniu na środowisko, strona 731). Za strefy potencjalnych konfliktów uznano te obszary, na których

wystąpi konflikt projektowanego przedsięwzięcia z istniejącym zagospodarowaniem. Autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko wskazali, że na etapie *Studium sieciowego* największe prawdopodobieństwo wystąpienia konfliktów przewidywano na obszarach o dużej gęstości zaludnienia, obszarach z dużym udziałem nowego budownictwa oraz na obszarach o większym udziale ludności napływowej. Na etapie opracowania *Studium korytarzowego* przeprowadzono przewidziane na tym etapie spotkania informacyjne z mieszkańcami terenów wskazanych jako potencjalne miejsca budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej. Formalnym efektem ww. spotkań informacyjnych było 5981 oficjalnych protestów, które były brane pod uwagę przy ustalaniu ostatecznego kształtu przedmiotowego przedsięwzięcia.

Na tle powyższych rozważań należy stwierdzić, że niezasadny jest zarzut pominięcia w działaniach projektowych oraz w przeprowadzonym postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach aspektu w postaci wpływu planowanego przedsięwzięcia na ludzi. Odrębną kwestię stanowiły analizy dotyczące ograniczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji w kontekście dotrzymania standardów jakości środowiska, szczególnie w zakresie klimatu akustycznego, o czym szerzej mowa w dalszej części niniejszej decyzji.

W kolejnym zarzucie Małgorzata Mejer, Zdzisław Mejer, Andrzej Ćwikałowski, Elżbieta Jach, Krzysztof Jach, Agnieszka Kąkol oraz Maria Pleszyński podnoszą zarzut nieuwzględnienia funkcji terenów wskazanych w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Żukowo.

Wobec powyższego wyjaśniam, że studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego gminy, w odróżnieniu od miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, nie jest aktem prawa miejscowego, wobec czego jego zapisy nie mogą stanowić wiążących norm prawnych. Z tego względu zapisy zawarte w studium nie mogą wpływać na sytuację prawną podmiotów biorących udział w postępowaniu administracyjnoprawnym.

Ponadto słusznie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w kwestionowanym rozstrzygnięciu wskazał, w oparciu o art. 80 ust. 2 ustawy o oś, że ocena zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie dotyczy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej.

Skarżące strony podtrzymują stanowisko wyrażane w trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, iż przyjęte rozwiązanie IA Obwodnicy Żukowa nie spełnia warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Argumentując powyższe, strony uznają za nieprawidłowe połączenie drogi krajowej nr 7 oraz drogi gminnej nr 1045027 Leżno - Leśniczówka - Lniska (która według skarżących nie

jest drogą publiczną), z projektowaną Obwodnicą Żukowa, w formie skrzyżowania w tak małej odległości (216 m) od już istniejącego skrzyżowania dróg publicznych, tj. drogi krajowej nr 7 z drogą powiatową nr 1929G Lniska - Przyjaźń - Łapino - Kolbudy.

Odpowiadając na powyższe, należy stwierdzić, że ocena oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia odnosiła się do badania możliwości wystąpienia negatywnych oddziaływań na środowisko oraz ich wielkości. Merytoryczna analiza zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wskazuje, że realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, przy zachowaniu warunków określonych w decyzji z dnia 2 grudnia 2014 r. oraz w niniejszym rozstrzygnięciu, nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań dla środowiska. Zwrócenia uwagi przy tym wymaga, że zarówno Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, jak i Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, nie posiadają kompetencji do zmiany zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia. Powyższe wynika z faktu, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ma na celu określenie środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji, w tym wskazanie na zagrożenia jakie mogą wystąpić w związku z tą realizacją oraz na sposoby przeciwdziałania tym zagrożeniom. Decyzja ta ustala czy planowane przedsięwzięcie jest zgodne z przepisami prawa w zakresie ochrony środowiska, nie powoduje jednak żadnych skutków prawno-rzeczowych w postaci np. utraty praw własności, nie upoważnia również do rozpoczęcia robót budowlanych. Postępowanie administracyjne zmierzające do wydania omawianej decyzji, jak i sama decyzja, mają charakter ocenny, i o ile szczegółowo są określone obowiązki nakładane na inwestora, o tyle ww. organy administracji publicznej nie są uprawnione do dowolnego określania lokalizacji, kształtu i zakresu planowanej do realizacji inwestycji.

W takiej sytuacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając w zakresie swoich kompetencji, miał obowiązek zweryfikować planowane zamierzenie inwestycyjne pod kątem oceny skali negatywnych oddziaływań na środowisko oraz działań minimalizujących pozwalających na dotrzymanie standardów jakości środowisko.

Zagadnienia z zakresu prawnej możliwości połączenia dróg o różnych klasach, wg rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (Dz.U.1999.43.430 j.t. ze zm.), zostały szczegółowo wyjaśnione w pismach Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 30 lipca 2014 r. oraz z dnia 16 września 2014 r. Wyjaśniono wówczas, że zgodnie § 9 pkt 2 ww. rozporządzenia, wskazane w pkt 1 tego przepisu odległości pomiędzy skrzyżowaniami dróg o różnych klasach nie mają zastosowania przy przebudowie lub remoncie drogi. Z dyspozycji przedstawionej powyżej normy prawnej wynika bowiem, że przy przebudowie albo remoncie drogi (mowa tutaj o przebudowie drogi krajowej nr 7), w wypadku uzasadnionym ukształtowaniem istniejącej sieci drogowej, dopuszcza się wyjątkowo odstępstwa

od warunków dotyczących odstępów między skrzyżowaniami, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia stanu bezpieczeństwa ruchu.

Odnosząc się do kwestii projektowanego skrzyżowania istniejącej drogi krajowej nr 7 z nowoprojektowaną obwodnicą Żukowa w ciągu drogi o nr 1045027, należy również stwierdzić, że ze zgromadzonej dokumentacji wynika, że nie dojdzie w tym rejonie do przekroczeń standardów jakości środowiska akustycznego. Realizacja tej części przedsięwzięcia nie wiąże się także z koniecznością likwidacji istniejącej zabudowy mieszkaniowej. W ogólnej ocenie środkowego odcinka planowanej Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej, obejmującego Obwodnicę Żukowa, różnica punktowa pomiędzy rozważanymi rozwiązaniami jest nieznaczna, mianowicie wariant IA OMT + IA OŻ uzyskał 38,6 pkt, z kolei wariant IA OMT + IIB OŻ uzyskał 39,4 pkt. Nieznacznie większe oddziaływania wariantu IA OMT + IIB OŻ zidentyfikowano w zakresie: przebiegów przez tereny z torfami w podłożu, przez tereny o płytkim występowaniu wód podziemnych, tereny z glebami wysokich klas bonitacyjnych, obszary chronionego krajobrazu, liczbę niszczonych zbiorników pólów, stanowiska ptaków chronionych oraz wrażliwych siedlisk Natura 2000. Reasumując, należy wskazać, że Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie stwierdził podstaw do kwestionowania prawidłowości oceny wpływu na środowisko realizacji Obwodnicy Żukowa w wariantcie IA.

W dalszej części odwołania skarżące strony wskazują, że wariant IA OMT + IA OŻ w większym stopniu, niż wariant IA OMT + IIB OŻ, przechodzi przez teren ochrony pośredniej ujęcia wody powierzchniowej „Straszyn”, a ponadto powoduje dezorganizację przestrzenną oraz zagraża bezpieczeństwu w ruchu lądowym użytkowników i mieszkańców, w szczególności w rejonie miejscowości Lniska.

Ustosunkowując się do powyższego, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, że zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie o oddziaływaniu na środowisko (strona 144) przebieg wariantu IA OŻ przez teren ujęcia wody „Straszyn” wynosi ok. 349 m, a IIB OŻ 250 m, a zatem z różnicą 99 m pomiędzy tymi wariantami. Należy zwrócić uwagę, że budowa Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej nie wiąże się z wprowadzaniem ścieków bytowo - gospodarczych do gruntu, z kolei powstające w związku z eksploatacją planowanego przedsięwzięcia ścieki opadowe będą odprowadzane za pomocą systemu odwodnienia, dzięki czemu nie będą stanowić zagrożenia dla środowiska. Według tutejszego organu, zakres przedmiotowej inwestycji, wraz z przedstawionymi powyżej środkami minimalizującymi, spełniają wymagania określone w rozporządzeniu Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku z dnia 22 stycznia 2007 r. *w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody powierzchniowej „Straszyn” z rzeki Raduni, gmina Kolbudy, woj. pomorskie*. Na tej podstawie stwierdzić należy, że sam fakt ustanowienia pośredniej strefy ochronnej wody powierzchniowej „Straszyn” nie wyklucza

możliwości realizacji infrastruktury drogowej, zwłaszcza, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie narusza zakazów wyszczególnionych w § 3.1. ww. rozporządzenia. Ponadto należy wskazać, że przejście przez strefę pośrednią ochrony wód oraz planowany rezerwat przyrody zostały uwzględnione w analizie wariantowej jako jedno z wielu rozważanych kryteriów.

W dalszej części odwołania skarżące strony podnoszą, że w trakcie konsultacji społecznych, odbywających się przed wszczęciem postępowania ws. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, przedstawiany wariant IA OŻ łączył się z drogą krajową nr 7 poprzez węzeł w innym miejscu niż aktualnie, tj. bardziej „od centrum Lniska” w kierunku na Gdańsk.

Odnosząc się do powyższego, wyjaśniam, że tutejszy organ, jak również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, nie posiadają kompetencji do rozstrzygania w zakresie zaproponowanych przez inwestora rozwiązań technicznych, lokalizacyjnych i komunikacyjnych, ujętych we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W procedurze oceny oddziaływania na środowisko organ poddaje ocenie z zakresu ochrony środowiska skonkretyzowaną we wniosku inwestycję i jej warianty, której dotyczy dołączona do wniosku dokumentacja, opierając się między innymi na raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Z przedmiotowej dokumentacji wynika, iż zakres przedsięwzięcia polegającego na budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej wraz z Obwodnicą Żukowa nie uwzględniał żądań skarżących stron w zakresie zmiany lokalizacji połączenia z drogą krajową nr 7, które w konsekwencji nie zostało poddane analizie w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko. Za niesłuszny należy uznać zarzut, według którego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, nie odniósł się w kwestionowanej decyzji do powyższej kwestii, bowiem jak wynika ze strony 51 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ww. organ wskazał, iż *„uprawnien organu prowadzącego postępowanie, wynikających z art. 81 ust. 1 ustawy o oś w zakresie wskazania innego wariantu, gdy zasadność jego realizacji wynika z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, nie można utożsamiać z kompetencją do wyboru wariantu, czy wręcz możliwością sformułowania przez organ wariantu innego, niż proponowany przez inwestora. (...) Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach może zmienić przebieg przedsięwzięcia na inny niż wnioskowany, w przypadku stwierdzenia negatywnego wpływu przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, bądź w przypadku prognozowania możliwości nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania na obszarze dorzecza, i tylko za zgodą lub na wyraźny wniosek inwestora. Jednak byłoby to nowe przedsięwzięcie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko”*. Mając na względzie powyższe ustalenia, należy stwierdzić, że zarzuty skarżących są nieuzasadnione i brak jest podstaw do ich rozpatrzenia w niniejszym postępowaniu administracyjnym.

Bartosz Radko oraz Genowefa Zasada w odwołaniu z dnia 23 grudnia 2014 r. wystąpili o uchylenie w całości zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i przekazanie

sprawy do ponownego rozpatrzenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku, formułując przy tym zarzut naruszenia art. 7 ustawy *kpa*, z uwagi na fakt, iż w postępowaniu zmierzającym do wydania zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały podjęte wszelkie niezbędne działania konieczne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz załatwienia sprawy z uwzględnieniem interesu społecznego i słusznego interesu obywateli, oraz art. 29 w związku z art. 33 ust. 1 ustawy *oof*.

Uszczegóławiając naruszenie ww. przepisów, strony formułują zarzut niedoszacowania emisji hałasu w rejonie węzła „Gliniec”. Według skarżących południowa łącznica będzie jedynym wjazdem i zjazdem na/z Obwodnicy Żukowa do momentu budowy połączenia z DW 211. Następnie ww. fragment stanie się zjazdem w kierunku Żukowa i Kościerzyny oraz wjazdem z kierunku Kościerzyny i Żukowa w kierunku DW 211. Według skarżących raport o oddziaływaniu na środowisko, stanowiący podstawę do wydania zaskarżonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie zawiera prognoz ruchu na okres przejściowy pomiędzy zbudowaniem obwodnicy Żukowa, a powstaniem połączenia z DW 211. Strony na tej podstawie wywodzą, że nie wiadomo jaka będzie emisja hałasu, w sytuacji, gdy północną łącznicą, oprócz docelowo zakładanego, będzie mógł się odbywać także cały ruch z kierunku Kościerzyny w kierunku Gdańska i Gdyni, a także część ruchu z Kartuz.

Odpowiadając na powyższy zarzut, należy wpięrs wskazać, że przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest zamierzenie inwestycyjne polegające na budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej wraz z Obwodnicą Żukowa. Należy przy tym zwrócić uwagę, że w zakres przedmiotowego przedsięwzięcia nie wchodzi połączenie węzła „Gliniec” z drogą DW 211, za której ewentualne powstanie odpowiada Zarząd Dróg Wojewódzkich. Wyjaśnienia także wymaga, że podmiot występujący do organu administracji publicznej nie ma obowiązku pozyskiwania informacji o planowanych, toczących się, bądź też zakończonych, postępowaniach administracyjnych ws. wydania na danym terenie indywidualnych decyzji inwestycyjnych. Istotna z punktu widzenia oceny oddziaływania na środowisko jest przede wszystkim analiza aktualnego, w czasie sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko, stanu środowiska oraz zagospodarowania terenu. Należy bowiem mieć na uwadze, że nawet ostateczna decyzja inwestycyjna nie oznacza, że dane zamierzenie inwestycyjne zostanie zrealizowane. Powyższe nie zwalnia wnioskującego z obowiązku pozyskania informacji na temat innych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jednak obowiązek ten nie dotyczy planowanych zamierzeń, których realizacja nie jest kwalifikowana na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz.U.2010.213.1397 ze zm.). Zatem za prawidłowe w ocenie tutejszego

organu było prognozowanie propagacji hałasu akustycznego na podstawie prognozowanego ruchu z drogi DK 20, DW 211 oraz projektowanej Obwodnicy Żukowa.

Ze zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego wynika, że wykorzystana na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko metoda prognozowania hałasu została oparta na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano na podstawie metody obliczeniowej „NMBP-Routes-96”, rekomendowanej również przez Dyrektywę 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku. Co istotne, obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując numeryczny model terenu (NMT), który uwzględnia ukształtowanie terenu, przebieg niwelety projektowanej OMT i OŻ, a także skarpy i nasypy.

Prognozy ruchu dla poszczególnych wariantów Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej oraz Obwodnicy Żukowa na lata 2017 (rok planowanego oddania OMT do użytkowania) oraz 2032 (15 lat po oddaniu drogi do eksploatacji) zostały sporządzone na potrzeby przygotowanego w roku 2013 Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowego. Prognozowane średniogodzinowe natężenia ruchu [poj./h] w ww. latach 2017 i 2032 przyjęte do obliczeń zostały przedstawione w rozdziale 2.3. raportu o oddziaływaniu na środowisko. Analizując wskazane w ww. rozdziale dane, należy zwrócić uwagę, iż w ramach oceny propagacji hałasu na Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej oraz Obwodnicy Żukowo uwzględniono prognozowane natężenie ruchu z planowanej drogi stanowiącej połączenie OŻ z drogą DW 211 (DW2 11 - węzeł Glinicz). Powyższe pozwala stwierdzić, że w ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko dokonano pełnej prognozy rozprzestrzeniania się hałasu w obrębie planowanego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu istniejącej oraz planowanej infrastruktury drogowej. Mając na względzie, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie obejmuje swoim zakresem łącznika drogowego stanowiącego połączenie z DW 211, inwestor nie był zobowiązany do przeprowadzenia odrębnych analiz dla tego zamierzenia inwestycyjnego. Powyższe znajduje potwierdzenie w art. 66 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy o oś, według którego *raport o oddziaływaniu na środowisko powinien zawierać opis planowanego przedsięwzięcia, w szczególności przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń, wynikające z funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia, a nie planowanych sąsiednich przedsięwzięć*. Wobec powyższych wyjaśnień należy stwierdzić, że stawiany przez Bartosza Radko i Genowefę Zasadę zarzut jest bezpodstawny i nie zasługuje na uwzględnienie.

W dalszej części odwołania skarżący przedstawiają wywód dotyczący przewidywanych sposobów zachowania użytkowników pojazdów samochodowych na drodze. Mając na względzie,

że powyższe kwestie nie stanowią przedmiotu niniejszego postępowania, stawiany zarzut należy uznać za bezzasadny.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie kwestionuje, że przedstawiona przez strony hipotetyczna sytuacja obrazująca możliwy sposób zachowania kierowców, mogłoby wpłynąć na zmianę wyników zidentyfikowanych oddziaływań akustycznych związanych z realizacją inwestycji, jednak ww. podmioty nie przedstawiły wiarygodnych danych, które skutecznie podważyłyby wyniki analiz przeprowadzonych na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowisko. Mając na względzie, że przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi nowoprojektowane (planowane) przedsięwzięcie, nie sposób określić wszystkich możliwych oddziaływań, w tym akustycznych, z dokładnością odpowiadającą rzeczywistym oddziaływaniom dla funkcjonujących inwestycji. Art. 66 ustawy *o oś* wyraźnie wskazuje, że *raport o oddziaływaniu na środowisko powinien zawierać: przewidywane rodzaje i ilości zanieczyszczeń (...) oraz opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko*. Obowiązkiem inwestora jest przedstawienie przewidywanych rodzajów i ilości oddziaływań, przy czym ich dokładność jest uszczegóławiana za pomocą zróżnicowanych instrumentów prawnych, o których szerzej mowa w dalszej części niniejszej decyzji.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie uznaje wyводу skarżących, że uzyskane w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wyniki analizy akustycznej w rejonie ronda w okolicy węzła „Glinicz” winny zostać powiększone o 6 dB, według poprawki, o której mowa w artykule J. Bohatkiewicza i S. Biernackiego „*Badania wpływu rond na redukcję hałasu*” Zeszyty Naukowo Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie, Kraków 2010 r. Faktem jest, że autorzy artykułu omawiają redukujący hałas wpływ rond, a także mechanizm powstawania hałasu w otoczeniu skrzyżowań. Autorzy stwierdzają, że płynny sposób przejazdu przez skrzyżowanie może mieć istotny wpływ na kształtowanie hałasu w ich otoczeniu. Z powyższego materiału wynika, że budowa rond jest rozwiązaniem korzystniejszym ze środowiskowego punktu widzenia niż budowanie innego rodzaju skrzyżowań.

Odnosząc powyższe wyjaśnienia na grunt niniejszej sprawy, należy stwierdzić, że nie mają one związku z przedmiotową sprawą. Bartosz Radko i Genowefa Zasada nie przedstawili wiarygodnych dowodów, które w jakikolwiek sposób podważyłyby ustalenia kluczowego dokumentu, jaki stanowi raport o oddziaływaniu na środowisko. Analiza wyników prognozy propagacji hałasu w rejonie węzła Glinicz, wskazuje, iż nie dojdzie do przekroczenia standardów jakości środowiska akustycznego, zwłaszcza, że od strony zachodniej zaprojektowano w tym celu ekran akustyczny.

Instrumentem weryfikującym zaproponowane na aktualnym etapie środki minimalizujące, jest nałożony na inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na

środowisko (punkt III. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w brzmieniu: *Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie określić wszystkich wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym. W szczególności dotyczy to: (...) wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych spowodowanych aktualizacją sposobu zagospodarowania terenu objętego wnioskiem, jak i zmianą w trakcie trwania niniejszego postępowania przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu. (...)*). Powyższe wynika z faktu, że w świetle przepisów ustawy oś decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie musi kończyć procesu oddziaływania na środowisko. Może się zdarzyć, jak w przedmiotowej sprawie, że informacje dotyczące planowanego przedsięwzięcia, zwłaszcza rozwiązań projektowych, dostępne na etapie ustalania uwarunkowań środowiskowych, będą nie dość szczegółowe i precyzyjne, aby w pełni zidentyfikować możliwe oddziaływania oraz zaproponować ostateczną listę działań zapobiegawczych i łagodzących. Uwzględnienia również wymaga, że w ciągu ustawowych dziesięciu lat (termin maksymalny) określających czas „korzystania” z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (art. 72 ust. 4 ustawy oś) mogą się zmienić okoliczności, w których analizowano planowane przedsięwzięcie i jego potencjalny wpływ na środowisko. Zanim podmiot wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, w otoczeniu planowanej inwestycji mogą się pojawić inne obiekty czy instalacje i wywołać efekt nieuwzględnionej nigdzie kumulacji oddziaływań.

Zatem, jak wspomniano powyżej, ww. procedura jest instrumentem, za pomocą którego następuje uszczegółowienie informacji dotyczących planowanego przedsięwzięcia i ostateczne określenie szczegółowych wymagań stawianych planowanemu zamierzeniu budowlanemu.

Ponadto zwrócenia uwagi wymaga, że kolejnym instrumentem weryfikującym przyjęte na etapie projektowania przedsięwzięcia założenia jest analiza porealizacyjna, o której mowa między innymi w art. 135 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (DZ.U.2013.1232 j.t. ze zm.), zwanej dalej ustawą *Poś*. W zaskarżonej decyzji nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej w terminie roku od oddania inwestycji do użytkowania (punkt II.2. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach). Nałożona na inwestora analiza porealizacyjna będzie skupiała się przede wszystkim na porównaniu ustaleń określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem. To właśnie wyniki analizy porealizacyjnej będą najważniejszym sposobem zweryfikowania konieczności zastosowania dodatkowych urządzeń ochrony środowiska, tj. innych niż te, które zostały dotychczas określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Reasumując, należy stwierdzić, że domniemania skarżących są niczym nieuzasadnione i oparte wyłącznie na szacunkowych obliczeniach propagacji hałasu w środowisku. Tutejszy organ,

jak również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, nie posiadają kompetencji do rozstrzygania w zakresie zaproponowanych przez inwestora rozwiązań technicznych, projektowych i komunikacyjnych ujętych we wniosku o wydanie ww. decyzji. Skoro zatem inwestor przyjął, że węzeł „Glinch” ma stanowić połączenie z drogą DK 20, a w przyszłości również z DW 211, i dla takich rozwiązań przeprowadził analizę oddziaływania na klimat akustyczny, to brak jest podstaw do podważania otrzymanych wyników analiz tylko poprzez kwestionowanie przyjętych w tym zakresie założeń i rozwiązań komunikacyjnych, bez wskazania na konkretne, ewentualne nieprawidłowości przeprowadzonych obliczeń.

W dalszej części odwołania, Bartosz Radko oraz Genowefa Zasada zarzucają raportowi o oddziaływaniu na środowisko oraz wydanej na jego podstawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach niedokładność wyznaczania równoważnego poziomu dźwięku. Według skarżących, przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu może wystąpić wszędzie tam, gdzie wyliczony poziom dźwięku jest niższy od dopuszczalnego o mniej niż 3 dB (margines błędu).

Autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko wskazali, że jak podaje norma PN ISO 9613-2, zawierająca opis modelu propagacji dźwięku w środowisku, na którym bazuje francuska metoda obliczeniowa „NMBP-Routes-96” zaimplementowana w programie SoundPlan, że na skutek zmian warunków meteorologicznych na drodze od źródła do punktu obserwacji tłumienie fali akustycznej może ulec wahaniom. Mając na względzie, że sporządzona na potrzeby raportu o oddziaływaniu na środowiska analiza akustyczna dotyczyła planowanego przedsięwzięcia, a nie funkcjonującego w rzeczywistości, konieczne było założenie pewnego marginesu niedokładności. Jak wskazano na stronie 563 przedmiotowej dokumentacji, *„przyjmuje się, że w przypadku hałasu drogowego dokładność wyznaczana równoważnego poziomu dźwięku w środowisku wynosi ± 3 dB”*. Z przedstawionych powyżej względów dla nowoprojektowanych przedsięwzięć, konieczne jest zastosowanie instrumentów weryfikujących w postaci ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz analizy porealizacyjnej, które w miarę postępu prac projektowych pozwalają dostosować przedsięwzięcie do obowiązujących standardów jakości środowiska.

Według Bartosza Radko i Genowefy Zasady, *„interesującą sprawą jest nietypowy kształt docelowej postaci węzła w Glinchu, z rondem z jednej strony i kolizyjnym skrzyżowaniem z drugiej”*. Skarżący na podstawie własnej opinii domniemają, że z gminnego Żukowa do powiatowych Kartuz i podżukowskich wsi będzie odbywał się większy ruch pojazdów, niż założono w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, domniemania skarżących stron, że natężenie ruchu pojazdów na drogach dojazdowych do węzła w Glinchu będzie większe niż założone na etapie Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowego, jest twierdzeniem

nieznajującym poparcia w zgromadzonym materiale dowodowym. Nie można bowiem za taki dowód uznać wyłącznej opinii skarżących, co czyni stawiany zarzut bezzasadnym.

Kolejny zarzut dotyczył zaprojektowanego na drugim końcu obwodnicy Żukowa – w Lniskach, ronda, mimo, że we wszystkich materiałach publikowanych w czasie konsultacji, proponowano w tym miejscu inne rozwiązanie. Skarżący wywodzą, że przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dane dotyczące prognozowanej liczby przemieszczających się pojazdów będą większe.

Wobec powyższego, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, że do kwestii lokalizacji i przyjętych rozwiązań projektowych dla połączenia drogi krajowej nr 7 z planowaną Obwodnicą Żukowa odniesiono się na stronach 59 - 60 niniejszej decyzji. Tutejszy organ nie posiada kompetencji do rozważania w postępowaniu odwoławczym potencjalnych wyborów kierowców co do wyboru trasy przejazdu pomiędzy miejscowościami usytuowanymi w rejonie planowanego przedsięwzięcia.

W dalszej części odwołania Bartosz Radko i Genowefa Zasada formułują stwierdzenie, że *„alternatywą dla wariantu IA Obwodnicy Żukowa stanowi wariant IIB, który w porównaniu z AI różni się wyłącznie położeniem węzła „Glinicz” (i siłą rzeczy lokalizacją potencjalnego połączenia z DW 211). Wariant ten jest wolny od wad wymienionych w punkcie 1. odwołania. Węzeł byłby zlokalizowany w oddaleniu od zabudowań mieszkalnych i oddzielony od centrum Glinicza przez tereny przemysłowe.”*

Do różnic wynikających z wielokryterialnej analizy wariantów IA i IIB Obwodnicy Żukowa, tutejszy organ odniósł się na stronie 61 niniejszego rozstrzygnięcia.

Bartosz Radko oraz Genowefa Zasada w odwołaniu z dnia 23 grudnia 2014 r. wywodzą, że Obwodnica Żukowa w wariantcie IA odbierze miejscowości Glinicz szanse rozwoju przestrzennego.

W ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, stawiany przez ww. strony zarzut jest bezpodstawny z tego względu, że projektowana Obwodnica Żukowa z racji faktu, że przebiega po całkowicie nowym śladzie i jednocześnie zapewnia liczne połączenia z lokalnymi szlakami komunikacyjnymi nie wpłynie negatywnie na możliwość dalszego rozwoju miejscowości Glinicz. Nadrzędnym celem planowanego przedsięwzięcia jest zapewnienie efektywnej komunikacji w zakresie infrastruktury drogowej, co z reguły wpływa na poprawę rozwoju miast. Należy mieć przy tym na uwadze fakt, iż zapewnienie warunków bezpieczeństwa na trasach szybkiego ruchu każdorazowo wiąże się z koniecznością likwidacji lokalnych połączeń, niemających często charakteru drogi publicznej. Analiza załączników graficznych pozwala tutejszemu organowi stwierdzić, że zarówno północno - zachodnia, jak i wschodnio - południowa, część miejscowości Glinicz będą posiadały spójne połączenia z istniejącą DK 20

oraz planowaną w przyszłości DW 211, co z pewnością nie wpłynie na pogorszenie warunków komunikacyjnych na rozpatrywanym obszarze.

Ponadto strony wskazują, że realizacja Obwodnicy Żukowa w wariantcie IA spowoduje przecięcie szlaku turystycznego tzw. Pomorska Droga Świętego Jakuba, wyznaczonego w 2013 r.

Odnosząc się do powyższego, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, że jak słusznie wskazały strony postępowania, z informacji zamieszczonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko (strona 516) wynika, że *w rejonach przecięcia planowanej OMT i OŻ konieczne będzie oznakowanie obejść szlaków do najbliższych dwupoziomowych skrzyżowań z drogami lokalnymi lub do estakad*. Szlaki turystyczne nie są objęte szczególną ochroną prawną, stąd w ocenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska brak jest podstaw do uchylenia z tego względu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Skarżący nie podzielają opinii autorów raportu o oddziaływaniu na środowisko, iż *„skierowanie większych potoków ruchu, w tym znacznej liczby pojazdów ciężkich na OMT zmniejszy negatywne oddziaływanie na środowisko i zagrożenie wypadkami na Obwodnicy Trójmiasta”*. Dla potwierdzenia swojego stanowiska skarżący przedstawiają pismo Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku z dnia 5 listopada 2011 r., znak: GDDKiA-DS-WPR/4083/207/IK/11, skierowane do Lafrentz - Polska Sp. z o.o., w którym stwierdzono, że *„zdaniem Departamentu Studiów na projektowany wariant obwodnicy w bardzo niewielkim stopniu przeniesie się ruch z drogi S-6”*.

Odnosząc się do powyższego, wyjaśniam, iż ww. pismo w ocenie tutejszego organu nie stanowi dowodu w przedmiotowej sprawie. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został złożony w dniu 20 listopada 2013 r. więc nie wiadomo jakiego dokładnie przebiegu dotyczyła wyrażona w 2011 r. przez Oddział GDDKiA opinia. Z kolei raport o oddziaływaniu na środowisko został sporządzony i przedłożony w kwietniu 2014. Wymiana informacji pomiędzy inwestorem a wykonawcą przedmiotowej dokumentacji, w postaci opinii niepopartych wiarygodnymi danymi badawczymi, nie podważa w skuteczny sposób ustaleń poczynionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Obwodnica Trójmiasta, DK 20 i DK 7 są drogami istniejącymi i będą istotnymi elementami układu komunikacyjnego w kolejnych latach, niezależnie od faktu realizacji bądź zaniechania budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej. Z informacji zawartych w tabelach 7.94. oraz 7.95. przedmiotowej dokumentacji wynika, że realizacja Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej wraz z Obwodnicą Żukowa spowoduje częściowe przeniesienie ruchu samochodowego z istniejących szlaków komunikacyjnych, mianowicie z DK 20, DK 7 oraz DK 6 - Obwodnicy Trójmiasta. Analiza prognozowanego wzrostu natężenia ruchu samochodów przedstawiona w ww. tabelach wykazuje nierównomierny wzrost obciążenia ruchem, jaki mógłby wystąpić w istniejącym

układzie drogowym w przyjętych latach prognozy w przypadku braku realizacji Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej. Z przedstawionych danych wynika, że największy wzrost natężenia ruchu prognozowany jest na Obwodnicy Trójmiasta, na odcinku od węzła Wysoka do węzła Karczemki i wynosi on 62 - 63 %. Na pozostałych odcinkach Obwodnicy Trójmiasta prognozowany wzrost natężenia ruchu jest mniejszy i wynosi 38 - 55 %. Wśród pozostałych dróg zlokalizowanych na analizowanym obszarze najmniejszy wzrost strumienia ruchu przewiduje się na DK 7 na odcinku Żukowo - Gdańsk i wynosi on jedynie 5 %.

O ile dla perspektywy czasowej szacowanej na moment oddania przedmiotowej inwestycji do użytkowania różnice w natężeniu ruchu na ww. szlakach komunikacyjnych mogą być nieznaczne, o tyle w miarę rozrostu obszarów zurbanizowanych oraz ogólnego wzrostu ilości pojazdów samochodowych, nowa trasa będzie przyjmowała coraz większe obciążenia (rok prognozy 2032 - tabela nr 7.94. raportu o oddziaływaniu na środowisko). Zasadniczą jednak kwestię w niniejszym postępowaniu administracyjnym, stanowi, nie udowodnienie racjonalności argumentacji stojącej u podstaw potrzeby realizacji przedmiotowej inwestycji, chociaż odgrywa ona dużą rolę, ale brak udowodnienia możliwości negatywnego wpływu na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, jak również Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, nie posiadają kompetencji prawnych, aby przy braku stwierdzenia możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, dotrzymaniu standardów jakości środowiska oraz nienaruszeniu obowiązujących norm prawnych, wydać decyzję odmowną w sprawie środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia.

Bartosz Radko i Genowefa Zasada kwestionują przy tym wskazywany w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wariant, polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, oraz fakt, że względem tego wariantu przeprowadzono analizy porównawcze z alternatywnymi wariantami realizacyjnymi przedmiotowego przedsięwzięcia. W kontekście powyższego postawiono zarzut braku porównania Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej z budową przykładowej Obwodnicy Żukowa i Chwaszczyna w ciągu drogi DK 20.

Odnosząc się do powyższego, wyjaśniam, że opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia stanowi wymóg ustawowy, wyrażony w art. 66 ust. 1 pkt 4 ustawy *oos*. Za niewynikające z obowiązujących aktualnie uregulowań prawnych i nieuzasadnione merytorycznie należy uznać z kolei żądanie skarżących dotyczące porównywania proponowanych wariantów inwestycyjnych z dodatkowymi hipotetycznymi alternatywnymi rozwiązaniami dla realizacji przedmiotowej inwestycji. W ocenie tutejszego organu stawiane zarzuty są pozbawione zasadności, wobec czego nie zasługują na uwzględnienie.

Kwestionując ustalenia poczynione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko Bartosz Radko oraz Genowefa Zasada wskazują na rozbieżne informacje ilościowe pomiędzy raportem o

oddziaływaniu na środowisko, a tomem II „*Inwentaryzacja przyrodnicza*” w zakresie liczebności zidentyfikowanych gatunków ptaków objętych ochroną prawną w wariantach IA i IIB Obwodnicy Żukowa.

Odnosząc się do powyższego, wyjaśniam, że integralną częścią raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na *budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej*, jest „*Inwentaryzacja przyrodnicza terenów wariantowych przebiegów OMT*” (2011), stanowiąca Tom II raportu. Inwentaryzację opracowano na podstawie prac terenowych przeprowadzonych w okresie marzec - wrzesień 2011 r. Jak wyjaśnili autorzy raportu o oddziaływaniu na środowisko na stronie 20, ilekroć w Tomie I używa się określenia „*w pasie inwentaryzacji wzdłuż wariantów*”, mowa o stanowiskach gatunków znalezionych w pasie badań obejmującym zakres inwentaryzacji przyrodniczej (Tom II Raportu) przy wariantach OMT - są wówczas wymienione zarówno stanowiska, które ulegną zniszczeniu (leżące na elementach drogi), jak i stanowiska, które nie ulegną zniszczeniu ale będą podlegały wpływom pośrednim inwestycji (stanowiska nieleżące na jezdni, drogach dojazdowych itp., które nie ulegną bezpośredniemu zniszczeniu w wyniku budowy drogi). W Tomie II (inwentaryzacja) nie analizowano, które stanowiska będą niszczone, a które nie, stąd w Tomie II określenie „*na trasie wariantu/ w otoczeniu/ w rejonie*” oznacza „*w pasie inwentaryzacji*”.

Z kolei stanowiska opisane w Tomie I jako „*na trasie/ na osi drogi*” są to stanowiska znajdujące się na elementach drogi wariantów OMT (jezdnie, drogi dojazdowe, skarpy, wiadukty, infrastruktura itp.) lub w bezpośrednim ich sąsiedztwie w zasięgu kilku metrów, co sprawia, że budowa inwestycji jest niemożliwa bez zniszczenia tych stanowisk. Stanowiska „*na osi/ na trasie*” zostaną zniszczone w wyniku realizacji inwestycji.

Zgodnie z zasadą przezorności, przyjmowano, iż zniszczeniu ulegną także wszystkie stanowiska znajdujące się w liniach zajętości terenu, ze względu na to, iż ruch maszyn budowlanych odbywa się w pasie przyległym do budowlanych elementów drogi i zniszczeniu ulegają stanowiska nie tylko leżące bezpośrednio w miejscu gdzie znajdują się jezdnie, drogi dojazdowe itd. (stanowiska „*na trasie/ na osi*”), ale i stanowiska leżące w sąsiedztwie budowanej drogi, w liniach zajętości terenu, gdzie musi się odbywać ruch pojazdów i maszyn budowlanych i teren zostanie silnie przekształcony podczas budowy.

Przedstawione powyżej wyjaśnienia w jednoznaczny sposób tłumaczą różnice w liczebności gatunków zinwentaryzowanej fauny i flory, co czyni stawiany zarzut bezzasadnym.

W dalszej części odwołania strony kwestionują wykonanie wielokryterialnej analizy wariantowej w oparciu o metodę bonitacji punktowej, w której punktacja została obliczona przez podzielenie wartości stanowiącej łączną długość lub powierzchnię przekształceń/oddziaływania dla poszczególnych wariantów OMT przez wartość najmniejszą. Wariant o najniższej wartości

określonego przekształcenia uzyskiwał w ten sposób 1,0 punkt (wariant najkorzystniejszy środowiskowo wg danego kryterium), a pozostałe warianty uzyskiwały ilości punktów odpowiadające wynikowi dzielenia. Im większa liczba punktów tym większe oddziaływanie na środowisko pod względem danego kryterium. W przypadku braku oddziaływania przyznawano 0,0 punktów (str. 62 decyzji, str. 17 raportu o oddziaływaniu na środowisko).

Odwołujący się wskazują na dwa przykłady (przedstawione poniżej), na podstawie których wywodzą, że „wynik porównania A i B jest zależny od cech C”, oraz że „algorytm ten nie nadaje się do szeregowania czegokolwiek według jakichkolwiek kryteriów”.

Przykład nr 1. przedstawiony przez Bartosza Radko i Genowefę Zasadę wraz z obliczeniami sporządzonymi przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wg metody bonitacji punktowej.

Warianty	Czynniki różnicujące	Wartość czynników różnicujących (wartości przedstawione przez Bartosza Radko i Genowefę Zasadę)	Wyliczenia punktacji bonitacyjnej dla wartości: x, y oraz x+y (wyliczenia wg GDOŚ)
A	x	6	$(x \div x^{\text{najmniejsze}}; 6 \div 1) = 6,0$
	y	1	$(y \div y^{\text{najmniejsze}}; 1 \div 1) = 1,0$
Suma A	Suma x+y	7	$(x+y \div (x+y)^{\text{najmniejsze}}; 7 \div 6) = 1,2$
B	x	2	$(x \div x^{\text{najmniejsze}}; 2 \div 1) = 2,0$
	y	4	$(y \div y^{\text{najmniejsze}}; 4 \div 1) = 4,0$
Suma B	Suma x+y	6	$(x+y \div (x+y)^{\text{najmniejsze}}; 6 \div 6) = 1,0$
C	x	1	$(x \div x^{\text{najmniejsze}}; 1 \div 1) = 1,0$
	y	7	$(y \div y^{\text{najmniejsze}}; 7 \div 1) = 7,0$
Suma C	Suma x+y	8	$(x+y \div (x+y)^{\text{najmniejsze}}; 8 \div 6) = 1,3$

Analizując uzyskane wyniki, należy stwierdzić, że zastosowana metoda jest prawidłowa, bowiem wariant C, który uzyskał największą wartość czynników różnicujących (x+y) - odpowiadających wielkości oddziaływań, uzyskał liczbę punktów z bonitacji punktowej wskazującą na największy wpływ na środowisko. Zastosowana metoda miała na celu sprowadzenie wszystkich oddziaływań do jednej postaci algorytmicznej, pozwalającej na skuteczne porównanie wielkości mierzonych parametrów, i w ten sposób określenie skali negatywnego wpływu na środowisko analizowanych wariantów.

Potwierdzenie powyższego można zaobserwować również w drugiej tabeli zaproponowanej przez skarżącego, z której ponownie wynika, że największa skala oddziaływań generuje największe wartości punktowe, które ułatwiają interpretację zgromadzonych w ramach oceny oddziaływania na środowisko wyników.

Przykład nr 2. przedstawiony przez Bartosza Radko i Genowefę Zasadę wraz z obliczeniami sporządzonymi przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wg metody bonitacji punktowej.

Warianty	Czynniki różnicujące	Wartość czynników różnicujących (wartości przedstawione przez Bartosza Radko i Genowefę Zasadę)	Wyliczenia punktacji bonitacyjnej dla wartości: x, y oraz x+y (wyliczenia wg GDOŚ)
A	x	3	$(x \div x^{\text{najmniejsze}}; 3 \div 1) = 3,0$
	y	1	$(y \div y^{\text{najmniejsze}}; 1 \div 1) = 1,0$
Suma A	Suma x+y	4	$(x+y \div (x+y)^{\text{najmniejsze}}; 4 \div 4) = 1,0$
B	x	1	$(x \div x^{\text{najmniejsze}}; 1 \div 1) = 1,0$
	y	4	$(y \div y^{\text{najmniejsze}}; 4 \div 1) = 4,0$
Suma B	Suma x+y	5	$(x+y \div (x+y)^{\text{najmniejsze}}; 5 \div 4) = 1,3$
C	x	3	$(x \div x^{\text{najmniejsze}}; 3 \div 1) = 3,0$
	y	7	$(y \div y^{\text{najmniejsze}}; 7 \div 1) = 7,0$
Suma C	Suma x+y	10	$(x+y \div (x+y)^{\text{najmniejsze}}; 10 \div 4) = 2,5$

Przedstawione powyżej wyniki pozwalają stwierdzić, że stawiany przez skarżących zarzut nie znajduje potwierdzenia w przeprowadzonej analizie, jak również w zgromadzonym materiale dowodowym.

Wobec niemożności znalezienia przez skarżących przewag środowiskowych wariantu IA Obwodnicy Żukowa nad wariantem IIB, wskazują oni na przewagę aspektów ekonomicznych na podstawie tomu G „*Studium techniczno – ekonomiczno - środowiskowe. Opracowania ekonomiczno-finansowe*”. Bartosz Radko i Genowefa Zasada powołując się na treść ww. dokumentu przytaczając dwa stwierdzenia, pierwsze dotyczące oszczędności użytkowników i środowiska, które dla wariantu IA OŻ wynoszą 5 711 828 551,00 zł, natomiast dla wariantu IIB OŻ wynoszą 3 258 107 414,00 zł, oraz drugie stwierdzenie dotyczące „*różnicy zdyskontowanych korzyści i kosztów związanych z inwestycją*”, które dla wariantu IA OŻ wynoszą 1 540 392 395,00 zł, natomiast dla wariantu IIB OŻ wynoszą 730 935 212,33 zł. Odnosząc się do pierwszego stwierdzenia należy uznać, że bezsprzecznie wskazuje ono na ekonomiczne korzyści, tzn. większe oszczędności, wynikające z realizacji wariantu IA Obwodnicy Żukowa. To samo dotyczy drugiego stwierdzenia, które w rzeczywistości odzwierciedla wskaźnik ENPV, tj. aktualne korzyści netto (Economic Net Present Value) dla stopy dyskontowej 5%, które również są wyższe dla wariantu IA OŻ niż w wariantcie IIB OŻ.

Bartosz Radko w uzupełnieniu odwołania z dnia 27 sierpnia 2015 r. powoływał się również na dokument w postaci Tomu G Studium „*Opracowania ekonomiczno - finansowe*”, i na podstawie tego dokumentu wywodzi, że od roku 2030 koszty wariantu inwestycyjnego zaczynają przekraczać koszty wariantu bezinwestycyjnego i różnica ta z czasem rośnie.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyjaśnia, że co do zasady szczegółowe analizy ekonomiczne nie są przedmiotem postępowania ws. wydania decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach, mogą one stanowić jedynie instrument wspomagający. Ze zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego wynika, że w stosunku do analizowanych zanieczyszczeń powstających w związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia w rozważanych perspektywach czasowych (2017 r. oraz 2032 r.) zostaną dotrzymane standardy jakości środowiska, co z punktu widzenia oceny oddziaływania na środowisko stanowi najistotniejszą kwestię.

W aspekcie unormowań o charakterze proceduralnym Bartosz Radko i Genowefa Zasada zarzucają Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku wadliwe wszczęcie postępowania ws. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 33 ustawy *oos*, w dniu 23 grudnia 2013 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.2. Według skarżących, powyższa czynność administracyjna została wykonana z naruszeniem art. 33 ust. 1 pkt 7 ustawy *oos*, ponieważ w miejsce 21-dniowego terminu składania uwag i wniosków wyznaczono 14-dniowy termin. Ponadto odwołujący wskazują, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku ograniczył listę uprawnionych do składania uwag i wniosków do „organów administracji rządowej i samorządowej, oraz właścicieli, zarządców i użytkowników terenów objętych inwestycją, a także terenów przyległych”, podczas gdy, wg ustawy każdy ma takie prawo.

Wobec powyższego wyjaśniam, że w niniejszej sprawie, z uwagi na liczbę stron przekraczającą 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy *oos*, zastosowanie miał art. 49 ustawy *kpa*. Jak słusznie zauważyli skarżący, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku obwieszczeniem z dnia 23 grudnia 2013 r., znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.4.2013.AT.2, poinformował strony postępowania, a nie zainteresowaną społeczność, o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie i możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków.

Ponadto wyjaśniam, że zgodnie z art. 79 ust. 1 ustawy *oos*, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w ramach oceny oddziaływania na środowisko organ zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Dlatego organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest zobowiązany do podania do publicznej wiadomości informacji, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy *oos*. Mówiąc o udziale społeczeństwa w postępowaniu z zakresu ochrony środowiska, należy zwrócić uwagę, że zagwarantowanie udziału społeczeństwa nie jest jednoznaczne z tym, iż każdy obywatel czy też inny podmiot działający w społeczeństwie ma z mocy ustawy przymiot strony (wyrok WSA w Warszawie z dnia 2 czerwca 2006 r., sygn. akt IV SA 2586/03). Osoby spoza kręgu stron mogą zatem brać udział w postępowaniu jako członkowie społeczeństwa, gdy nie mają w tym postępowaniu własnego interesu prawnego. Zatem uprawnienia przysługujące społeczeństwu mają charakter ograniczony względem uprawnień stron i podmiotów na prawach strony. Z

powyższego względu zainteresowanej społeczności została zagwarantowana odrębna instytucja prawna, wyrażona właśnie w art. 33 ustawy *oos*.

W konsekwencji powyższego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, celem zapewnienia społeczeństwu udziału w prowadzonym postępowaniu, podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia z dnia 30 maja 2014 r., informacje określone w art. 33 ust. 1 ustawy *oos*, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21-dniowy termin ich składania (okres od dnia 3 czerwca 2014 r. do dnia 24 czerwca 2014 r.). W związku z powyższym zarzut dotyczący ograniczenia w prowadzonym postępowaniu uprawnień społeczeństwa uznać za bezzasadny.

Ponadto skarżący formułują zarzut braku załączenia do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach „Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego”, w oparciu o które został sporządzony raport o oddziaływaniu na środowisko. Według skarżących, powyższe świadczy o naruszeniu art. 33 ust. 1 pkt 5 ustawy *oos*. Zgodnie z art. 74 ust. 1 ustawy *oos*, do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy dołączyć: 1. raport o oddziaływaniu na środowisko (w przypadku przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko), 2. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, 3. załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia oraz 4. wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Powyższe wyjaśnienia jednoznacznie wskazują na brak unormowania prawnego w zakresie konieczności przedkładania w ramach oceny oddziaływania na środowisko studium techniczno - ekonomiczno - środowiskowego, co czyni stawiany zarzut bezpodstawnym.

Wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku sformułowano również zarzut braku informowania zainteresowanej społeczności o podejmowanych czynnościach administracyjnych na stronie www.metropolitalna.pl, stanowiącej własność Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku.

Odnosząc się do powyższego, wyjaśniam, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku nie był podmiotem władającym ww. stroną internetową, wobec czego brak jest podstaw do formułowania żądania dotyczącego umieszczania na niej informacji o toczącym się postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jak wynika ze zgromadzonego w przedmiotowej sprawie materiału dowodowego oraz z treści kwestionowanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku o podejmowanych czynnościach administracyjnych informował w

drodze obwieszczeń umieszczanych na stronie internetowej www.gdansk.rdos.gov.pl oraz na tablicach ogłoszeń: Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku, Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku, Urzędu Miasta w Gdyni, Urzędu Miasta w Gdańsku, Urzędu Miasta i Gminy Żukowo, Urzędu Gminy Kolbudy, Urzędu Gminy Pruszcz Gdański, Starostwa Powiatowego w Kartuzach, Starostwa Powiatowego w Pruszczu Gdańskim i Oddziale Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku, co czyni zadość wymaganiom obowiązujących przepisów prawa. Informację o złożonym wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zamieszczono również w publicznie dostępnym wykazie danych Ekoportal (www.ekoportal.pl) prowadzonym na podstawie art. 22 ustawy oos, pod numerem 36/2014.

Okoliczność, iż plan *budowy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej (województwo pomorskie)* jest sprzeczny z interesem pewnej grupy obywateli, działających jako strony lub podmioty na prawach strony, w opinii Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nie stanowi wystarczającej podstawy do uchylenia decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji planowanej inwestycji. Organ administracji publicznej, prowadzący postępowanie zmierzające do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, jak również organ drugiej instancji, prowadzący postępowanie odwoławcze, mają w analizowanej sprawie na uwadze przede wszystkim słuszny interes całego społeczeństwa pod kątem maksymalnego ograniczenia negatywnych skutków realizacji przedsięwzięcia na środowisko.


Reasumując, uwzględnienie żądań skarżących nie jest możliwe z tej racji, iż nie przemawiają za tym względy celowości (tj. korzyści dla środowiska) oraz racjonalności (tj. technicznych i ekonomicznych aspektów realizacji przedsięwzięcia).

Po wnikliwej analizie akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu pierwszej instancji, organ rozstrzygający w drugiej instancji stwierdził, że nie zaistniały podstawy do całkowitej zmiany wydanego rozstrzygnięcia.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna.

Na decyzję można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 30 dni od dnia otrzymania.


Z upoważnienia
Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska
Zastępcą Generalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
Marek Kajs
p.o. Marek Kajs

Otrzymują:

- Wójt Gminy Kolbudy, reprezentowany przez radcę prawnego Marcina Skalskiego, ul. Staromłyńska 1, 83-050 Kolbudy;
- Stowarzyszenie Wariant Pomarańczowy w Kolbudach, ul. Wybickiego 58, 83-050 Kolbudy
- Eugeniusz Patoka, ul. Wybickiego 58, 83-050 Kolbudy;
- Waldemar Chejmanowski, Oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Gdańsku, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk;
- Małgorzata Mejer, Lniska 30B, 83-330 Lniska;
- Zdzisław Mejer, Lniska 30B, 83-330 Lniska;
- Andrzej Ćwikałowski, Lniska 30, 83-330 Lniska;
- Elżbieta Jach, Lniska 30A, 83-330 Lniska;
- Krzysztof Jach, Lniska 30A, 83-330 Lniska;
- Agnieszka Kąkol, Lniska 30, 83-330 Lniska;
- Maria Pleszyniak, Pod Elżbietowo 18, 83-330 Żukowo
- Genowefa Zasada, ul. Kasztanowa 11, 83-330 Glinicz;
- Bartosz Radko, Raduńskie Wzgórze 21, 83-330 Glinicz;
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80 - 748 Gdańsk;
- Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 *Kodeksu postępowania administracyjnego*;
- a/a