



GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Piotr Otawski

Warszawa, 17 marca 2026 r.

DOOŚ-WST.411.1.2026.BW

Pan Paweł Woźniak
p.o. Generalnego Dyrektora Dróg
Krajowych i Autostrad

Szanowny Panie Dyrektorze,

w odpowiedzi na wniosek z 18 lutego 2026 r., znak: ZS.WOŚ.5302.2.2026.AK, o uzgodnienie zakresu i stopnia szczegółowości informacji wymaganych w prognozie oddziaływania na środowisko, dalej: prognoza, dla projektu programu pn. *Budowa drogowego dostępu do Portu w Gdyni*¹, dalej: Program, działając na podstawie art. 53 ust. 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. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.; dalej: u.o.o.ś.), przedstawiam stanowisko w sprawie.

Zgodnie z załączoną do wniosku dokumentacją, Program obejmuje budowę odcinka drogi krajowej klasy GP (droga klasy głównej ruchu przyspieszonego), od ul. Morskiej w Gdyni do Terminala Promowego w Porcie Gdynia o długości ok. 8,8 km, tzw. Drogi Czerwonej. Głównym celem Programu jest rozwój strategicznej pozycji Portu Gdynia poprzez realizację priorytetu jakim jest zapewnienie wysokoprzepustowego połączenia transportowego Portu Gdynia z resztą kraju i powiązanie z drogową siecią TEN-T. Realizacja programu przewidziana jest w latach 2025–2035.

Potrzeba przyjęcia przedmiotowego Programu wynika z konieczności budowy nowego, wysokoprzepustowego, drogowego połączenia Portu Gdynia z krajową i europejską siecią transportową, odpowiadającego na zmieniającą się rolę Portu Gdynia w polityce gospodarczej kraju oraz rolę w nowym modelu bezpieczeństwa Polski. Port Gdynia jest jednym z czterech, obok Gdańska, Szczecina i Świnoujścia portem morskim o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Jest główną bazą Marynarki Wojennej oraz NATO w regionie.

¹ zgodnie z załączonym do wniosku projektem uchwały Rady Ministrów, dokument nosi nazwę *Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni*

Obecnie główne połączenie z Portem zapewnia Trasa Eugeniusza Kwiatkowskiego, która ma ograniczenia tonażowe, w szczególności na odcinku przebiegającym estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego i obecnie wymaga podjęcia prac remontowo-inwestycyjnych. Nowe połączenie zapewni niezawodny i wygodny dostęp do portu dla wszystkich interesariuszy. Nowa droga w powiązaniu z Portem Zewnętrznym w Porcie Gdynia wytworzy sprawnie funkcjonujący układ infrastruktury transportowej o wysokich parametrach, co pozwoli na zwiększenie możliwości przeładunkowych Portu i usprawnienie transportu osób i ładunków. Przełoży się także na zapewnienie bezpieczeństwa państwa, w tym bezpieczeństwa gospodarczego, energetycznego i militarnego. Wybudowana w ramach Programu droga będzie stanowił element infrastruktury podwójnego zastosowania, tj. będzie możliwość wykorzystywania jej zarówno w celach cywilnych, jak i wojskowych.

Planowana inwestycja została podzielona na trzy odcinki realizacyjne:

- odcinek 1: węzeł Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowskiego o długości ok. 5,3 km,
- odcinek 2: Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km,
- odcinek 3: Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km.

Planowana do realizacji nowa droga połączy obecny ciąg dróg ekspresowych S6/S7 z Portem Gdynia. W ramach budowy nowej drogi powstaną również drogowe obiekty inżynierskie – wiadukty, estakady, mosty, tunele, system odwodnienia, oświetlenia, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przebudowane zostaną drogi innych kategorii powiązane z inwestycją jak również inne rodzaje infrastruktury kolidującej z planowaną drogą.

Nadzór nad realizacją Programu sprawuje minister właściwy do spraw transportu, zaś wykonawcą Programu jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad.

Biorąc pod uwagę informacje na temat projektowanego Programu, prognoza sporządzana w toku strategicznej oceny oddziaływania na środowisko powinna w pełnym zakresie odpowiadać wymaganiom wynikającym z art. 51 ust. 2 u.o.o.ś., przy zachowaniu warunków, o których mowa w art. 52 ust. 1 i 2. Zalecane jest przy tym przedstawienie zagadnień według kolejności ustalonej w art. 51 ust. 2 wskazanej ustawy.

Wytyczne szczegółowe do prognozy:

- **podstawą do sporządzenia prognozy powinien być jednoznacznie określony i wyodrębniony zakres projektu Programu – zgodnie z treścią dokumentu, w ramach budowy drogi mają powstać również obiekty inżynierskie; należy jasno i konkretnie przedstawić cały zakres projektu;**
- analizy zawarte w prognozie powinny być dostosowane stopniem szczegółowości do stopnia szczegółowości zapisów projektowanego dokumentu – wobec znanej lokalizacji planowanej inwestycji, należy w prognozie zastosować wysoki poziom szczegółowości analiz;
- w związku z planowanym uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dalej: DŚU (obecnie planowane złożenie wniosku o wydanie DŚU dla pierwszego odcinka planowanej drogi), niedopuszczalne jest spłykanie analiz środowiskowych bądź ich przekładanie na etap uzyskiwania DŚU; przeprowadzone na potrzeby prognozy analizy i wyciągnięte wnioski powinny stanowić wsparcie i ułatwienie dla przyszłego wdrożenia w życie projektu Programu i realizacji inwestycji drogowej;

- w prognozie należy dokonać opisu powiązań projektu Programu z komplementarnymi dokumentami strategicznymi, głównie z zakresu transportu (drogowego, wodnego, intermodalnego), lub dokumentami planistycznymi jednostek samorządu terytorialnego oraz przeanalizować spójność założeń projektu Programu z celami ochrony środowiska ustanowionymi na szczeblu międzynarodowym, wspólnotowym i krajowym, istotnymi z punktu widzenia projektowanego dokumentu;
- w prognozie należy uwzględnić informacje zawarte w prognozach sporządzonych dla przyjętych już dokumentów powiązanych z projektem Programu (np. *Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.*) lub uwzględnić informacje wynikające z raportów oddziaływania na środowisko/decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla powiązanych inwestycji np. dla Portu Zewnętrznego w Gdyni;
- w prognozie należy przedstawić propozycje dotyczące przewidywanych metod analizy skutków realizacji postanowień projektowanego dokumentu oraz częstotliwości jej przeprowadzania – metodyka monitoringu powinna być opracowana tak, by pozwoliła na zbadanie rzeczywistych skutków środowiskowych realizacji postanowień projektu Programu, w tym na określenie, czy właściwie oceniono skalę i zasięg oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji oraz na ocenę skuteczności zaproponowanych działań minimalizujących. Podkreślam, że z monitoringiem w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko nie należy utożsamiać monitorowania wykonania Programu, o którym mowa w rozdziale 8 projektu;
- należy zbadać w prognozie możliwość wystąpienia oddziaływań na środowisko o charakterze transgranicznym i uzasadnić wnioski wyciągnięte w tym zakresie;
- opis stanu środowiska należy dostosować do lokalizacji planowanej inwestycji oraz przygotować w sposób umożliwiający określenie rodzajów i skali przewidywanych oddziaływań oraz zmian spowodowanych realizacją postanowień projektu Programu;
- zaleca się przedstawienie lokalizacji planowanej inwestycji na mapach, na tle form wykorzystywania przestrzeni oraz obszarów cennych przyrodniczo;
- analizom oddziaływania należy poddać cały zakres inwestycji objętej projektem Programu (tj. droga oraz infrastruktura towarzysząca), w podziale na etap realizacji inwestycji oraz jej eksploatacji;
- w ramach analiz należy uwzględnić nie tylko bezpośredni wpływ realizacji ustaleń projektu Programu na poszczególne elementy środowiska, w tym obszary chronione, ale również oddziaływania pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długoterminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne;
- szczególnej uwagi wymagają analizy oddziaływań skumulowanych – oprócz samej identyfikacji możliwości wystąpienia tych oddziaływań należy również wskazać w prognozie sposoby ich zapobiegania oraz minimalizowania;
- przy analizach dotyczących oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000, koniecznym jest wskazanie nie tylko samego charakteru oddziaływań, ale również określenie czy jest on znaczący w rozumieniu art. 3 ust. 1 pkt 17 u.o.o.ś. W przypadku identyfikacji w prognozie znaczącego negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 lub braku możliwości wykluczenia tego oddziaływania, zgodnie z art. 55 ust. 2 u.o.o.ś., projekt dokumentu nie może zostać przyjęty, o ile nie zostaną spełnione łącznie wszystkie przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o *ochronie przyrody* (Dz. U. z 2026 r., poz. 13 ze zm.). W takiej sytuacji należy w prognozie wyraźnie wykazać i uzasadnić spełnienie tych przesłanek, tj. wykazać nadrzędny interes publiczny, uzasadnić brak rozwiązań alternatywnych, zaproponować wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Bez przeprowadzenia tych analiz nie będzie możliwe przyjęcie przedmiotowego dokumentu;

- w prognozie należy przedstawić rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub ewentualną kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko (np. w stosunku do wycinki lasów, o ile planowana), mogących być rezultatem realizacji projektu Programu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru. Należy podkreślić, że rozwiązania zapobiegające/ograniczające/kompensacyjne planuje się w stosunku do oddziaływań negatywnych, a nie tylko do oddziaływań znaczących negatywnych;
- w prognozie należy przeanalizować możliwość zastosowania rozwiązań alternatywnych do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych (na rysunku 1 projektu Programu zostały już wskazane dwa możliwe warianty realizacji inwestycji więc argumentacja braku rozwiązań alternatywnych nie ma w przypadku projektu Programu zastosowania). Na poziomie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko powinna zostać rzetelnie przeprowadzona analiza możliwych do zastosowania wariantów, tak aby wybrany został wariant korzystny (najbardziej korzystny/najmniej niekorzystny) środowiskowo, przy jednoczesnym osiągnięciu zakładanych efektów społeczno-gospodarczych. Oznacza to, że wyniki analiz uzyskane w prognozie mogą w sposób znaczący wpłynąć na ostateczny kształt projektowanego dokumentu, a także ułatwić kolejne etapy inwestycyjne; możliwe jest przytoczenie analiz wykonanych w ramach innych dokumentów, o ile są to również analizy wykonane pod kątem środowiskowym (wspomniana na str. 15 projektu Programu *Koncepcja programowa z wariantowaniem trasy*);
- prognoza powinna być opracowaniem spójnym i konkretnym, pozbawionym obszernych opisów o niskiej wartości merytorycznej;
- w prognozie należy stosować sformułowania zgodne z u.o.o.ś., przykładowo określenia „znaczące oddziaływania” nie należy zastępować terminami „istotne oddziaływania” czy „silne oddziaływania”.

Przypominam, że prognoza powinna zostać wykonana przez osoby określone w art. 74a ust. 2 u.o.o.ś. Stosowne oświadczenia oraz sama prognoza powinny być opatrzone podpisami zgodnie z wymogami prawa w tym zakresie (spełnianie tych wymogów nie jest weryfikowane przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska).

Z poważaniem,

Piotr Otawski
 Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska
 / – dokument podpisany elektronicznie – /