

Reda, dnia 06.06.2007 r.

MW.M5-601/LU/05/2007

DHV POLSKA Sp. z o.o.  
Ul. Domaniewska 41  
02-672 Warszawa

dot. zaopiniowania wariantów przebiegu drogi ekspresowej S-6 odcinek Lębork-  
Chwaszczyno.

W odpowiedzi na pismo nr 1227/2007 z dnia 10.05.2007r. Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego w Gdańsku Terenowy Oddział w Redzie uprzejmie informuje, że przedstawione warianty przedmiotowej drogi kolidują z n/w śródlądowymi wodami powierzchniowymi lub ich częściami, stanowiącymi własność publiczną, istotnymi dla regulacji stosunków wodnych na potrzeby rolnictwa wymienionymi w załączniku nr 2 do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 17 grudnia 2002 r. (Dz. U. nr 16 z dnia 4 lutego 2003 r. poz. 149) i urządzeniami melioracji wodnych podstawowych, w stosunku do których zgodnie z art. 11, ust. 1 pkt. 4, oraz art. 75, ust. 1, Ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r., Nr 239, poz. 2019 – tekst jednolity z późn. zm.) prawa właścicielskie Skarbu Państwa wykonuje Marszałek Województwa Pomorskiego jako zadanie z zakresu administracji rządowej:

**I. Rys. 3a**

1) Wariant I

- a) miasto Lębork,
  - rzeka Okalica km 2+330 (km drogi 6+180),
  - Struga Rybnicka km 1+880 (km drogi 7+750)
- b) gmina Łęczyce,
  - wieś Godętowo, Struga Węgorza km 1+920 (km drogi 13+220)

2) Wariant II

- a) miasto Lębork,
  - rzeka Okalica km 2+330
- b) gmina Łęczyce,
  - wieś Godętowo, Struga Węgorza km 0+530 (km drogi 2+920)

3) Wariant III

- a) Gmina Nowa Wieś Lęborska,
  - wieś Leśnice, kanał Leśnicki km 1+530 (km drogi 1+500)
- b) gmina Łęczyce,
  - wieś Kisewo, rzeka Kisewa km 11+350 (km drogi 14+900)
  - wieś Świetlino, kanał Świetliński km 2+330 (km drogi 20+550)
  - wieś Świetlino, kanał Księży Potok km 0+550 (km drogi 22+500)

## II. Rys. 3 b.

### 1. Wariant I

- a) gmina Łęczyce,
- wieś Bożepole Małe, Kanał Stokowy km 0+200 (km drogi 24+530)
  - wieś Świetlino, kanał Świetliński km 2+330 (km drogi 20+550)
  - wieś Świetlino, kanał Księży Potok km 0+550 (km drogi 22+500)

## III. Rys. 3 c.

### 1. Wariant I.

- a) gmina Szemud,
- wieś Szemud, rzeka Gościcina km 21+900 (km drogi 41+380)

### 2. Wariant II.

- a) gmina Szemud,
- wieś Donimierz, rzeka Gościcina km 23+900 (km drogi 3+100)

### 3. Wariant IV.

- a) gmina Szemud,
- wieś Szemud, rzeka Gościcina km 21+270 (km drogi 7+400)

## IV. Rys. 3 d.

### 1. Wariant I.

- a) gmina Szemud,
- wieś Koleczkowo, rzeka Zagórska Struga km 25+900 (km drogi 49+730)

### 2. Wariant IV.

- a) gmina Szemud,
- wieś Bojano, rzeka Kacza km 14+400 (km drogi 5+900)
  - wieś Koleczkowo, rzeka Zagórska Struga km 25+600 i 25+650 (km drogi 0+900).

Nadmieniamy, że na wykonanie przejść przez w/w ciek należy uzyskać pozwolenia wodnoprawne, w zależności od ich położenia, odpowiednio w starostwach powiatowych w Lęborku lub w Wejherowie. Cieki te zostały zaznaczone na mapach kolorem niebieskim.

Ponadto informujemy, że

- warianty przedmiotowej drogi przechodzą przez tereny obiektów melioracyjnych, na których znajdują się urządzenia melioracji wodnych szczegółowych. Obiekty te zostały zaznaczone na mapach kolorem czerwonym,
- przedstawione warianty przedmiotowej drogi kolidują z rzeką Łebą i rzeką Bolszewką (także zaznaczonymi na mapach) będących źródłowymi wodami powierzchniowymi lub ich częściami, stanowiącymi własność publiczną, istotnymi dla kształtowania zasobów wodnych oraz ochrony przeciwpowodziowej wymienionymi w zał. Nr 1 do w/w rozporządzenia, w stosunku do których zgodnie z art. 11, ust. 1 pkt. 2 w/w ustawy prawa właścicielskie Skarbu Państwa wykonuje Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. Rogaczewskiego 2.

KIEROWNIK  
TERENOWEGO GOSPODARSTWA  
W BĘDZIE

mgr inż. Eugeniusz Miotke

Gdańsk, 2007-04-16

EHhm-514-25-0038/2007/PP2848/PW *1.1.22*

DHV POLSKA Sp. z o.o.  
ul. Domaniewska 41  
02-672 WARSZAWA

dot.: wariantów przebiegu drogi S-6 na odcinku Lębork – Chwaszczyno

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku w odpowiedzi na pismo w sprawie wstępnego zaopiniowania przebiegu drogi S-6 informuje, że:

- jeden w z wariantów (I-szy) projektowanej drogi przechodzi przez strefę ochronną ujęcia wody podziemnej „Rumia Janowo” ustanowioną decyzją Urzędu Wojewódzkiego w Gdańsku nr O-V-7622/9/97 z dnia 21 VII 1997, nie posiadamy informacji o innych strefach pośrednich ujęć wód
- w rejonach projektowanych wariantów drogi mogą znajdować się strefy ochrony bezpośredniej, ustanawiane przez organ właściwy do wydania pozwolenia wodnoprawnego
- na zlecenie RZGW, IMGW Gdynia wyznaczył granice obszarów bezpośredniego zagrożenia powodzią m.in. od rzeki Redy, Bolszewki, Cedronu, Gościciny i Łeby. Z punktu widzenia RZGW ingerencja na tereny zalewowe rzek winna być ograniczona do minimum. W tym zakresie RZGW negatywnie opiniuje ewentualne poszerzenie pasa drogowego w Redzie w kierunku rzeki Redy (gdzie już obecnie droga ogranicza koryto przepływu wielkich wód).

Wnosi się o uzupełnienie mapy poglądowej m.in. o strefy ochrony wód, obszary sieci Natura 2000, obszary bezpośredniego zagrożenia powodzią.

W załączeniu płyta CD z plikiem RZGW Gdańsk.kmz, w którym zawarte są m.in. strefy przepływu wód powodziowych, wyznaczone przez IMGW Gdynia. Plik ten jest utworzony w programie Google Earth. W przypadku wątpliwości lub potrzeby uszczegółowienia informacji (na dalszych etapach projektowania) prosi się o kontakt z M. Jacewiczem.

Rozdzielnik:

1. Adresat
2. WR
3. EH

Z-ca DYREKTORA  
*mgr inż. Jan Maślanka*

AZ



## REGIONALNA DYREKCJA LASÓW PAŃSTWOWYCH W GDAŃSKU

80-804 Gdańsk, ul. Ks. Rogaczewskiego 9/19, centrala tel.: (058) 32-12-200, fax: (058) 30-21-125  
www.gdansk.lasy.gov.pl e-mail: rdlp@gdansk.lasy.gov.pl

Zn. spr. ZZ-210-20/07

Gdańsk, 2007-05-07

DHV POLSKA SP. Z O.O.  
UL. DOMANIEWSKA 41  
02-672 WARSZAWA

Odpowiadając na pismo z dnia 26.03.2007r. L.dz. 895/2007r w sprawie wstępnego zaopiniowania przebiegu drogi S-6, po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją (planem sytuacyjnym z naniesionymi wariantami przebiegu drogi na odcinku węzeł Lębork Centrum – Gdańsk), wyrażam następujące stanowisko w tej sprawie:

- Wariant I (przebudowa istniejącej drogi) jest zdecydowanie mniej niekorzystny niż pozostałe warianty, biorąc pod uwagę zagrożenia dla środowiska przyrodniczo-leśnego oraz prowadzenie racjonalnej gospodarki leśnej.
- Realizacja obwodnicy na południe od Lęborka odetnie fragment kompleksu leśnego Nadleśnictwa Lębork. Jej realizacja w terenie o bardzo bogatej fizjografii (obszar chronionego krajobrazu Pradoliny rzeki Leby) stwarza zagrożenie dla stosunków wodnych oraz spowoduje niekorzystne zmiany w krajobrazie.
- Odcinek wariantu II pomiędzy Godętowem a Luzinem również oceniam negatywnie. Realizacja trasy spowoduje fragmentaryzację kompleksów leśnych Nadleśnictwa Strzebielino, co zniemnie utrudni prowadzenie gospodarki leśnej (np. zniszczenie systemu istniejącej infrastruktury drogowej udostępniającej tereny leśne), spowoduje blokadę w migracji zwierząt i inne niekorzystne, a zarazem nieodwracalne zmiany w środowisku przyrodniczym. Przebieg drogi zagraża wielu pomnikom przyrody, w tym ponad 200 letnim dębom i bukom. Na trasie pomiędzy Godętowem - Bożympołem - rzeką Lebą droga projektowana jest w zbliżeniu z rezerwatami przyrody: *Wielistowskie Łęgi*, *Wielistowskie Źródlika*, *Paraszyńskie Wąwozy* z rzadkimi gatunkami roślin i zwierząt, w tym storzan bezlistny znajdujący się na *Liście roślin zagrożonych w Polsce*. W pobliżu projektowanej trasy (odcinek

Godętowo-rzeka Łeba, strona południowa) znajduje się również proponowany przez organizacje pozarządowe obszar Natura 2000 –*Paraszyńskie Buczyny*. Na odcinku pomiędzy rzeką Łebą- Strzebielinem- Luzinem przebieg drogi ekspresowej zagraża lasom ochronnym, stanowiącym naturalną ochronę dla ok. 150 ha obszaru źródłiska rzeki Redy. Ponadto, w rejonie węzła Strzebielino znajdują się ruiny pieców hutniczych, które wg nadleśnictwa należałoby objąć ochroną konserwatorską. W załączeniu przesyłamy propozycję Nadleśnictwa Strzebielino, dotyczącą takiej lokalizacji drogi, która stanowi wariant ograniczający ingerencję w środowisko leśne. Nadleśnictwo proponuje :

- na odcinku Lębork –Bożepole wzdłuż linii kolejowej jak w podwariancie wariantu II
  - na odcinku Bożepole- Strzebielino- Charwatynia wzdłuż gazociągu, po stronie północnej drogi istniejącej.
- Celem ograniczenia zajęcia pod drogę lasów ochronnych Nadleśnictwa Gdańsk wydaje się zasadne rozważenie dodatkowego wariantu trasy tj. od węzła Matarnia, ulicą Słowackiego w kierunku węzła Szemud. Taki przebieg posiada dodatkową zaletę, że omija szlaki przemieszczania się zwierzyny leśnej pomiędzy dużymi kompleksami leśnymi nadleśnictwa.

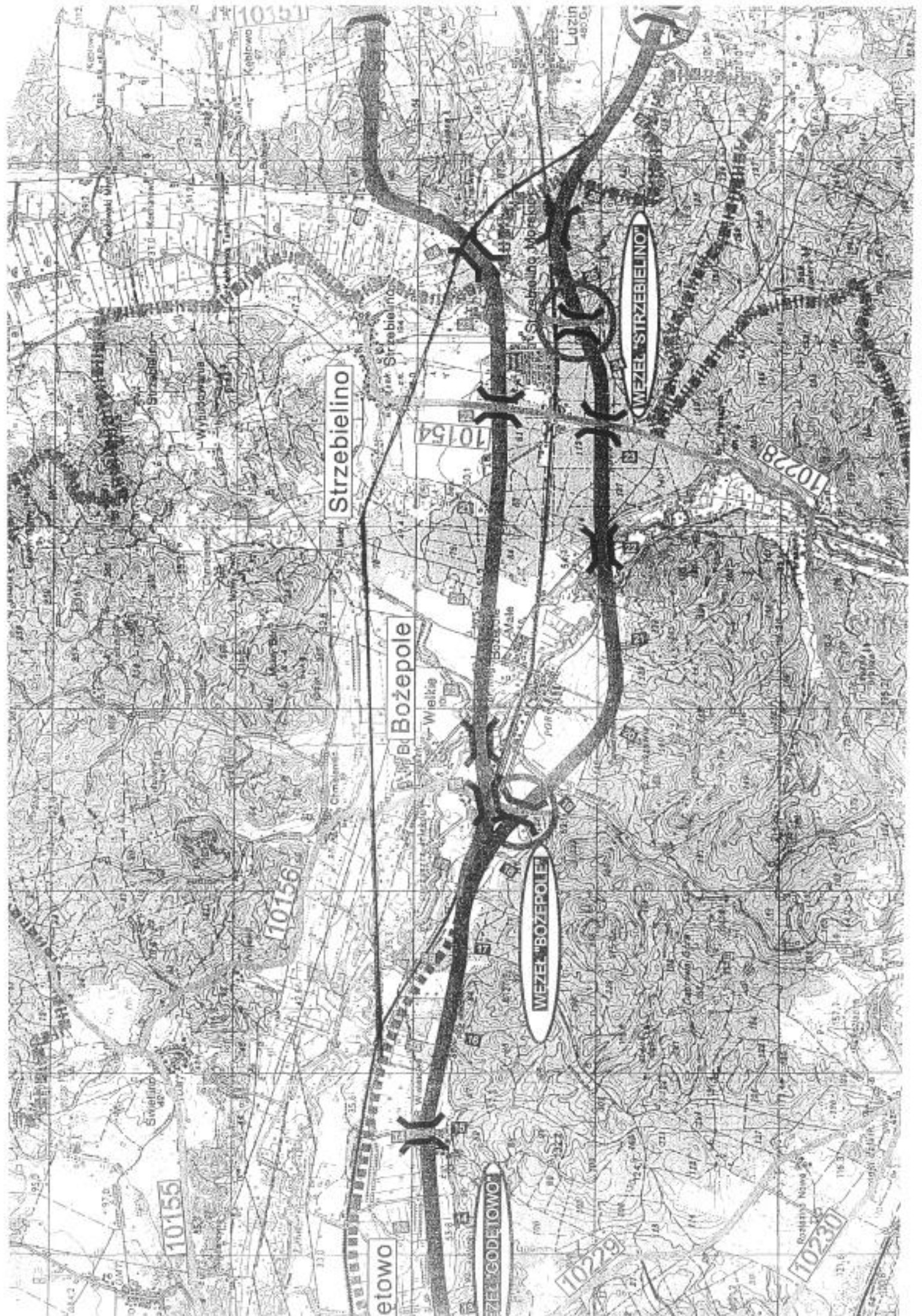
Przedmiotowe stanowisko w sprawie lokalizacji drogi ekspresowej S-6 nie stanowi opinii dyrektora regionalnej dyrekcji Lasów Państwowych, o której jest mowa w art. 5 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r o szczególnych zasadach przygotowywania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Z-ca DYREKTORA  
ds. Zagospodarowania Lasu  
*mgr inż. Andrzej Gajdoniczek*

Do wiadomości:

Nadleśnictwo Lębork, Strzebielino, Wejherowo, Gdańsk  
Wojewódzki Konserwator Przyrody w Gdańsku  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,  
Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5,  
80-354 Gdańsk





Strzebielino

Bożepole

WEZEL "STRZEBIELINO"

WEZEL "BOZEPOLIE"

WEZEL "GODULOWO"

10155

10156

10154

10228

10229

10230

etowo

Luzin  
480.0



## REGIONALNA DYREKCJA LASÓW PAŃSTWOWYCH W GDAŃSKU

80-804 Gdańsk, ul. Ha. Rogozińskiego 91/9 centrala tel. (058) 32-12-200 fax (058) 32-21-125  
www.gdansk.lasy.gov.pl e-mail: rdlp@gdansk.lasy.gov.pl

Zn. spr. DZ-210-20/07

Gdańsk, 2007-08-02

DHV POLSKA SP. Z O.O.

UL. DOMANIEWSKA 41

02-672 WARSZAWA

W związku z Waszym pismem z dnia 18.06.2007r. L.dz.: 1576/2007 oraz złożeniem do zaopiniowania dokumentacji pt. *Analiza Środowiskowa do etapu I Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe budowy drogi ekspresowej S-6 odc. Lębork –Chwaszczyno*, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Gdańsku, po analizie przedłożonego opracowania informuje, że podtrzymuje swoje dotychczasowe stanowisko dotyczące pozytywnego zaopiniowania wariantu III trasy S-6 jako stanowiącego najmniejsze zagrożenie dla środowiska przyrodniczo-leśnego. Powyższe stanowisko RDLP zostało odnotowane w treści rozpatrywanej dokumentacji.

Odnośnie lokalizacji przejść dla zwierzyny informujemy, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku aktualnie wystąpiła do tut. Dyrekcji z prośbą o przekazanie informacji dotyczącej lokalizacji szlaków migracji zwierzyny przez tereny podlegające planowanemu zainwestowaniu drogowemu.

W związku z powyższym poprosiliśmy właściwe nadleśnictwa o przesłanie nam informacji w tej sprawie. Jednocześnie uważamy za zasadne, aby inwestor zwrócił się również do Polskiego Związku Łowieckiego z prośbą o zajęcie stanowiska w rozpatrywanej kwestii, gdyż, naszym zdaniem, PZŁ posiada najbardziej wiarygodne informacje dotyczące określenia struktury gatunkowej migrujących zwierząt i intensywności migracji na poszczególnych szlakach. Ponadto nadleśnictwa nie są dysponentami wszystkich obwodów łowieckich na obszarze oddziaływania inwestycji.

W naszej ocenie parametry techniczno-funkcjonalne projektowanych przejść dla zwierząt są przyjęte prawidłowo, z uwagą dotyczącą przejść górnych dla średnich zwierząt sugerujemy zwiększenie szerokości przejścia do 35m.

W załączeniu przesyłamy kopię pism w sprawie otrzymane z Nadleśnictwa Gdańsk i Strzebielino.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'DZ', is located on the right side of the page.

Do wiadomości:

Nadleśnictwo Gdańsk, Lębork, Strzebielino

Wydziały: ZL,ZO

A/a DZ





# NADLEŚNICTWO GDAŃSK

## z siedzibą w Gdyni



81-006 Gdynia, ul. Morcia 100, NIP: 585-001-62-55, www.nadleśnictwo.gdansk.lasy.gov.pl  
tel. (58) 657-42-50, fax (58) 657-42-53

Gdynia, dnia 23.07.2017 roku

Zb. spr. ZZ-2126-83/07

Regionalna Dyrekcja Lasów  
Państwowych w Gdańsku  
Ul. Ka. Rogaczewskiego  
50-504 Gdańsk

**Dot. opinii do I etapu studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego  
budowy drogi ekspresowej nr S6 Szczecin-Gdańsk na odcinku od Lęborka do  
Chwaszczyna.**

Nadleśnictwo Gdańsk po analizie dokumentacji projektowej jako zamawiającego nowoprojektowanego pozytywnie opiniuje wariant I, który najmniej ingeruje i wpływa na gospodarkę leśną.

Projektowana trasa w zakresie działania Nadleśnictwa Gdańsk w jednym miejscu narusza stan posiadania (oddział 31.5c Leśnictwa Przetoczyno) powodując podział kompleksu.

Z uwagi na to, że przedmiotowy kompleks znajduje się w odległości od dużego obszaru leśnego i są to grunty powolne, które zasłonięto (pod warunkiem zapewnienia możliwości dostępu do wywozu drewna wielotonowymi samochodami o długości do 18m) Nadleśnictwo wyraża zgodę.

Zastrzegamy aby dokonano właściwych rozważań gospodarczych oraz wyrażenia akceptacji Nadleśnictwa w tym zakresie, tak aby samochody te mogły wjeżdżać na teren i wykonać podbudowę jak parametry trasy dopuszczalne dla samochodów wielotonowych.

Nadleśnictwo pozytywnie ocenia zaproponowane miejsca przejść dla zwierząt z tym, iż niezbędnej konsultacji w tym zakresie należy zasięgnąć w Głównym Polskim Związku Leśniczków, któremu podlegają koczowniczo gospodarujące zwierzęta na przedmiotowym terenie.

Projektowana trasa nie narusza cenniejszych i bezpośrednio zasłoniętych terenów Parku Krajobrazowego.

Z porażeniem

NADLEŚNICZ

Otrzymał  
Adresat  
5 84

Państwowa Strzeżnica  
Luzino - Lęborek  
ul. 1000-lecia 40  
82-100 Luzino  
tel. 84 720 77 70  
fax 84 720 65 07

Luzino, dnia 09.07.2007r.

Zn spr. NSL 210/5/07

22  


**Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych  
w Gdańsku**

dot. procedury uzgodnienia lokalizacji drogi S-6 Lęborek - Gdańsk

Po zapoznaniu się z dokumentacją Pt. „Analiza środowiskowa do etapu I studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe budowy drogi ekspresowej nr S6 Szczecin - Gdańsk na odcinku od Lęborka do Chwaszczyna, Nadleśnictwo Strzebielino nie wnosi zastrzeżeń i dodatkowych uwag do powyższego opracowania.

Mając na uwadze, że w każdym przedstawionym wariantcie przebiegu drogi nastąpi negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze, Nadleśnictwo Strzebielino pozytywnie opiniuje wariant III przebiegu jako najbardziej optymalny z punktu widzenia szeroko rozumianej ekologii.





REGIONALNA DYREKCJA LASÓW PAŃSTWOWYCH  
W GDAŃSKU

80-804 Gdańsk, ul. Ks. Rogaczewskiego 9/19, centrala tel.: (058) 32-12-200, fax: (058) 30-21-125  
www.gdansk.lasy.gov.pl e-mail: rdip@gdansk.lasy.gov.pl

AMU/117.107  
AMU/124.131

Zn. spr. ZLL-7536 - 3/2007  
GDDKIA ODDZIAŁ W GDAŃSKU  
W P Ł Y N Ę Ł O

<input type="checkbox"/> FAX	2007 -09- 12	POCZTA <input checked="" type="checkbox"/>
L. dz. .... 6195		
Przyjmujący ..... A. Szaniński		

ZR + P-2 + P-4

Gdańsk, dn. 04.09.2007 r.

2007.09.12

Generalna Dyrekcja Dróg  
Krajowych i Autostrad -  
Oddział w Gdańsku

**Dot.: szlaków migracji zwierząt na trasie nowoprojektowanej drogi ekspresowej S-6 odcinek Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno oraz szlaków migracji zwierząt na trasie nowoprojektowanej drogi ekspresowej S-7 odcinek Koszwały – Kazimierzowo.**

Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Gdańsku w załączeniu przesyła mapy z wrysowanymi szlakami migracji zwierząt na poszczególnych odcinkach w/w projektowanych dróg ekspresowych. Powyższe szlaki migracji zwierząt (przejścia dla zwierząt) zostały opracowane przez nadleśnictwa, w porozumieniu z kołami łowieckimi dzierżawiącymi obwody łowieckie, przez które przebiegają poszczególne warianty planowanej inwestycji.

Dodatkowo, podjęto próbę określenie struktury gatunkowej migrujących zwierząt i intensywności migracji na każdym szlaku planowanych wariantów tras.

Z-ca DYREKTORA  
ds. Zagospodarowania Lasu  
  
mgr inż. Andrzej Szaniński

Zał. mapy i pisma z nadleśnictw (plik).

**Do wiadomości:**

1. Wydział Zasobów DZ w/m

ZŁŁ - Kol. własności / R.



## NADLEŚNICTWO LĘBORK

ul. I Armii WP 32, 84-300 LĘBORK

E-mail: lebork@gdansk.lasy.gov.pl  
www.gdansk.lasy.gov.pl

Centrala: (0-59) 863-59-50  
Marketing: (0-59) 863-59-57  
Fax: (0-59) 862-20-27

Lębork, 2007-08-13

Zn. spr. Z-752-22/07

ZŁŁ  
*[Handwritten signature]*

**Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych  
w Gdańsku**

**Stanowisko ds. Gospodarki Łowieckiej i  
Polowań**

Nadleśnictwo Lębork, w odpowiedzi na pismo Zn. spr. ZLL-7536-1/2007 z dnia 30.07.2007 r. przesyła w załączeniu mapę z wskazanymi miejscami krzyżowania się szlaków migracji zwierząt dzikich z korytarzem nowoprojektowanej drogi ekspresowej S-6. Poniżej określenie struktury gatunkowej oraz intensywności migracji na poszczególnych szlakach.

Nr przejścia (Nr na mapie)	Struktura gatunków migrujących zwierząt	Intensywność migracji
1	Jeleń, sarna, dzik, zwierzyna drobna	Duża
2	Jeleń, sarna, dzik, zwierzyna drobna	Duża
3	Jeleń, sarna, dzik, zwierzyna drobna	Duża
4	Sarna, zwierzyna drobna (zając), płazy	Duża
5	Sarna, zwierzyna drobna (zając), płazy	Duża
6	Sarna, zwierzyna drobna (zając), płazy	Duża
7	Sarna, zwierzyna drobna (zając), płazy	Duża

*[Handwritten signature]*  
NADLEŚNICTWO  
ul. I Armii WP 32, 84-300 Lębork







# NADLEŚNICTWO GDAŃSK

z siedzibą w Gdyni



81-006 Gdynia, ul. Morska 200, NIP: 586-001-62-85, www.nadlesnictwo.gdansk.lasy.gov.pl  
tel: (058)667-42-50, fax (058)667-42-53

Gdynia, 01.09.2007 roku.

**Zn. spr. ZZ-2126-111/07**

**Regionalna Dyrekcja Lasów  
Państwowych w Gdańsku  
ul. Ks Rogaczewskiego 9/19  
80-804 Gdańsk**

Dot. struktury gatunkowej i lokalizacji miejsc migracji zwierząt w zakresie opracowania drogi ekspresowej S-6

Nadleśnictwo Gdańsk uprzejmie informuje, iż najczęstszymi migrującymi gatunkami są jeleni i dzik, dla których zaznaczono na zał. 1 najczęstsze miejsca migracji (w uzgodnieniu z miejscowymi Kołami Łowieckimi).

Dla powyższych gatunków wskazane jest zaprojektowanie i wykonanie dużych przejść dla zwierzyny. Intensywność migracji można określić jako dużą.

Z-ca NADLEŚNICZEGO

*mgr inż. Marek Zeman*

Załączniki :

1. Miejsca najczęstszych migracji zwierzyny.

Otrzymują :

1. Adresat
2. A/a

Do wiadomości :

1. ZŁ

Gdańsk, 29.07.2007r.

DHV POLSKA Sp. z o.o.  
ul. Domaniewska 41  
02-672 Warszawa

W załączeniu przesyłam odwrotnie mapę z naniesionymi / czerwone, kropkowane linie / szlakami migracyjnymi zwierząt łownych w rejonie planowanej drogi ekspresowej S-6.

Informuję, że bytujące w tym rejonie lokalne populacje zwierząt liczą szacunkowo ok. 450-500 szt. jeleni szlachetnych (*Cervus elaphus L.*) 1100-1200 szt. saren (*Capreolus capreolus L.*) oraz ok. 900-1000 szt. dzików (*Sus scrofa L.*), występuje tu również zwierzyna drobna wśród której dominuje lis (*Canis vulpes L.*) w liczbie ok. 1500 osobników.

W odniesieniu do projektowanego odcinka „obwodnicy” miejscowości Bożepole Wlk. zaprezentowany wariant oceniam zdecydowanie krytycznie.

Poczynając od przecięcia trasy S-6 z rzeką Łebą w rejonie m.Bożepole Małe aż do m. Godętowo przecina ona co najmniej 10 intensywnie wykorzystywanych przez zwierzynę przemieszczającą się na kierunku S-N szlaków migracyjnych prowadzących z położonego na północy zwartego kompleksu leśnego na żerowiska oraz do rzeki Leby stanowiącej naturalny wodopój.

Potwierdzają to liczne przypadki poważnych kolizji drogowych ze zwierzyną na odcinku Bożepole Wlk. - Godętowo, również po jego modernizacji i wycince drzew.

Ponadto, warunki terenowe na projektowanym odcinku Bożepole Małe - Bożepole Wlk. są zdecydowanie trudniejsze niż na odcinku Strzebielino - Bożepole wg poprzedniego „północnego” wariantu.

Składa się na to m.in. konieczność przejścia przez torfowe łąki nad Łebą w rejonie Bożepole M. / po ulewnych deszczach często ulegają podtopieniom względnie zalaniu / oraz położone na południe od m. Bożepole M. - Bożepole Wlk pola uprawne b. PGR stanowiące teren o nierównej powierzchni opadającej w kierunku północnym i poprzecinanej głębokimi rowami.

W pierwotnie rozważanym wariantcie „północnym” te niedogodności nie występują. W naszej ocenie ww okoliczności w istotny sposób mogą rzutować na koszty inwestycji.

Z wyrazami szacunku,

*[Podpis]*

**Protokół nr 1/S6/2008**  
**ze spotkania roboczego**  
**w dniu 21.02.2008r. w siedzibie GDDKiA / Oddział w Gdańsku**

w sprawie:

**określenia lokalizacji przejść dla zwierząt dla poszczególnych wariantów drogi ekspresowej nr S6 na odcinku Lębork –Gdynia (tj. dla tzw. Trasy Kaszubskiej)**

Obecni - wg załączonej listy.

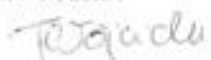
Przebieg spotkania:

- przedstawienie ogólnych zasad lokalizowania przejść dla zwierząt (DHV POLSKA)
- omówienie przebiegu trasy z proponowanymi przejściami dla zwierząt (DHV POLSKA)
- omówienie podstawowych parametrów przejść dla zwierząt (DHV POLSKA)
- wniesienie korekt do zaproponowanych lokalizacji przejść dla zwierząt (RDLP + PZL)
- dyskusja (RDLP, PZL, GDDKiA, DHV POLSKA)
- ustalenia końcowe

Po dyskusji przyjęto następujące ustalenia:

1. Wstępną propozycję lokalizacji przejść dla zwierząt opracowaną przez DHV POLSKA należy skorygować w następujący sposób:
  - a) wprowadzić dodatkowe przejście górne dla dużych zwierząt w rejonie Lesie w km 0+500 (jednocześnie nad drogą S6 i linią kolejową);
  - b) przejście dla średnich zwierząt w rejonie Kisewa w km 12+150 (warianty III i VI) zastąpić przejściem dla dużych zwierząt; rozważyć zmianę jego lokalizacji na km 12+500; ustalić sposób przekroczenia drogi w zależności od wysokościowego usytuowania drogi (przejście górne lub dolne);
  - c) wprowadzić dodatkowe przejście górne dla średnich zwierząt między Węgornią a Godętowem w km 13+600 w wariantcie II i w km 14+200 w wariantcie V (jednocześnie nad drogą S6 i linią kolejową);
  - d) przejście dolne dla średnich zwierząt między Łęczycami a Niedarzynem przesunąć w km 18+400 (warianty III i VI) i połączyć ze znajdującym się tam przejściem dla małych zwierząt; budynek mieszkalny znajdujący się obok przejścia przeznaczyć do wyburzenia; rozważyć przeprowadzenie drogi gminnej Łęczycy – Niedarzyno pod drogą S6 w obrębie przejścia zespolonego;
  - e) w wariantach II i V przejścia dolne dla średnich i małych zwierząt w dolinie Leby i przejście dolne dla dużych zwierząt w Lesie Strzebielińskim zastąpić jednym przejściem dolnym dla dużych zwierząt usytuowanym w miejscu projektowanego mostu nad Lebą w km 25+050 (wariant II) lub w km 25+700 (wariant V);
  - f) przejście dolne dla dużych zwierząt między Strzebielinem a Luzinem projektowane w wariantach III i VI przesunąć na km 31+500 i zblokować z wiaduktem nad linią kolejową; w miejscu migracji zwierzyny przez tory kolejowe utworzyć droge gruntową dla zwierząt w sposób analogiczny jak dla przejazdu drogowego przez tory;
  - g) przejście dla średnich zwierząt projektowane między Luzinem a Sychowem przesunąć w dolinę Bolszewki w km 33+100 (wariant II), km 35+700 (wariant III i VI), 33+700 (wariant VI);
  - h) przejście dla małych zwierząt projektowane w dolinie Zagórskiej Strugi zastąpić przejściem dolnym dla średnich zwierząt: km 51+300 (wariant II), km 53+950 (wariant III), 51+750 (wariant V), 53+150 (wariant VI).
2. Przyjęto następujące podstawowe parametry techniczne dla projektowanych przejść dla zwierząt:
  - a) najmniejsza szerokość przejścia w jego części przeznaczonej wyłącznie dla zwierząt (tj. po odjęciu szerokości cieków wodnych, dróg lokalnych, skarp, filarów mostowych itp. przeszkód terenowych): 50 m dla dużych zwierząt, 25 m dla średnich zwierząt, 1,5 m dla małych zwierząt;
  - b) najmniejsza wysokość przejść dolnych w części przeznaczonej dla ruchu zwierząt: 4,5 m dla zwierząt dużych, 4,0 m dla zwierząt średnich i 1,5 m dla zwierząt małych;
  - c) największe pochylenie terenu w strefie podejścia zwierząt do przejścia: 5%
3. DHV POLSKA przygotowuje skorygowaną wersję lokalizacji przejść dla zwierząt i przekaże ją za pośrednictwem GDDKiA do RDLP i PZL celem uzyskania końcowego uzgodnienia.

Sporządził:  
Tadeusz Wójcicki  
DHV POLSKA



## LISTA OBECNOŚCI

na spotkaniu w dniu 21.02.2009 r.

w sprawie: STZS TCAH MASZUBSKA

o sprawie składowe lokalizacji miejsc do zabójstwa

Lp	Imię i nazwisko	Instytucja	Podpis
1.	Grigor Laurymowicz	20922 Jolanisk	
2.	Grigor Saganowicz	DHV	
3.	Stefan Kowalewski	Nadl. Stochelino	
4.	Jan Dominicki	Nadl - Lysork	
5.	Magdalena Wyszynska	Nadl. Stochelino	
6.	Tadeusz Wójcicki	DHV	
7.	Nestor Rajik	GNAK.AC / Jolanisk / Nadl. Stochelino	
8.	Roman Wankowski	ROK Główny	
9.	Marek Kubiński	OPK w Jolanisk / Nadl. Stochelino	
10.	Anna Dobrowolska-Bonach	- - -	
11.	Stanisław Wyszynski	- - -	
12.			
13.			
14.			
15.			

**Protokół nr 2/S6/2008**  
**ze spotkania roboczego**  
**w dniu 18.12.2008r. w siedzibie GDDKiA / Oddział w Gdańsku**

w sprawie:

**określenia lokalizacji i podstawowych parametrów przejść dla zwierząt dla poszczególnych wariantów drogi ekspresowej nr S6 na odcinku Lębork –Gdańsk (tj. dla tzw. Trasy Kaszubskiej)**

Obecni - wg załączonej listy.

Przebieg spotkania:

- odczytanie protokołu nr 1/S6/2008 ze spotkania w dniu 18.12.2008 r.
- przedstawienie zmian w projektowanych przebiegach drogi S6 (dodatkowe warianty południowe).
- omówienie ustaleń dotyczących lokalizacji przejść dla zwierząt podjętych na spotkaniu w dniu 21.02.2008 r.
- wniesienie korekt do zaproponowanych lokalizacji przejść dla zwierząt (RDLP + Nadleśnictwa)
- przedstawienie dodatkowych lokalizacji przejść dla zwierząt dla nowych wariantów (RDLP + Nadleśnictwa)
- dyskusja (RDLP, Nadleśnictwa, GDDKiA, DHV POLSKA)
- ustalenia końcowe

Po dyskusji przyjęto następujące ustalenia:

1. Przyjmuje się bez zastrzeżeń lokalizacje i parametry przejść dla zwierząt ustalone w dniu 21.02.2008 r. dla części północnej opracowania, tj. dla odcinka drogi S6 od Lęborka do Luzina.
2. Propozycje lokalizacji przejść dla zwierząt ustalone dla dawnego wariantu II (obecnie wariant A) w jego części południowej (tj. od Luzina do Gdyni) należy skorygować w następujący sposób:
  - a) przejście dolne dla dużych zwierząt w Lesie Wejherowskim w km 45+500 zamienić na przejście górne;
  - b) przejście dolne dla średnich zwierząt w Lesie Wejherowskim w km 48+550 zamienić na przejście dla dużych zwierząt;
  - c) przejście dla średnich zwierząt projektowane w dolinie Zagórskiej Strugi km 51+300 zastąpić przejściem dolnym dla dużych zwierząt, a jego lokalizację dostosować do korekty przebiegu wariantu II.
3. Wprowadzić do opracowania lokalizacje i parametry przejść dla zwierząt, zgłoszone na przedmiotowym spotkaniu przez Nadleśnictwa i RDLP w odniesieniu do nowych wariantów przebiegu drogi S6 w części południowej drogi (tj. od Luzina do Gdyni lub Gdańska).
4. Przyjęto następujące podstawowe parametry techniczne dla projektowanych przejść dla zwierząt:
  - a) najmniejsza szerokość przejścia w jego części przeznaczonej wyłącznie dla zwierząt (tj. po odjęciu szerokości cieków wodnych, dróg lokalnych, skarp, filarów mostowych itp. przeszkód terenowych): 50 m dla dużych zwierząt, 25 m dla średnich zwierząt, 1,5 m dla małych zwierząt;
  - b) najmniejsza wysokość przejść dolnych w części przeznaczonej dla ruchu zwierząt: 4,5 m dla zwierząt dużych, 4,0 m dla zwierząt średnich i 1,5 m dla zwierząt małych;
  - c) największe pochylenie terenu w strefie podejścia zwierząt do przejścia: 5%
5. DHV POLSKA przygotowuje skorygowaną wersję lokalizacji przejść dla zwierząt i przekazuje ją do RDLP i Nadleśnictw do wiadomości jako załącznik do końcowego uzgodnienia projektowanych przejść dla zwierząt dla całości trasy S6, tj. zarówno dla części północnej jak i południowej.

Sporządził:  
Tadeusz Wojciecki  
DHV POLSKA





## LISTA OBECNOŚCI

na spotkaniu w dniu 18.12.2008 r.  
w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku  
w sprawie:

**ustalenia lokalizacji szlaków migracji oraz wskazanie lokalizacji przejść dla zwierząt dla  
rozpatrywanych wariantów projektowanej drogi ekspresowej S6 Łębork - Gdańsk**

lp.	Nazwisko i Imię	Instytucja	Podpis
1	Małgorzata Moguta	Nadleśnictwo Strzeszewo	[Podpis]
2	Krzysztof Nawojski	Stowarzyszenie	[Podpis]
3	Andrzej Luski	Kartazy	[Podpis]
4	Monika Maderza	Archiwum Kębork	[Podpis]
5	Silke Robert	N. Leśn. Głębokie	[Podpis]
6	Krzysztof Romasz	RMR w Głębokim	[Podpis]
7	Marzatek Robert	GDDK.A Olsztyn	[Podpis]
8	Tomasz Nester	Biuro Dokumentacji	[Podpis]
9	Edyta Michałki	GDDK.A	[Podpis]
10	Janina Słabka	GDDK.A Biuro Dokumentacji	[Podpis]
11	Janina Słabka	GDDK.A Biuro Dokumentacji	[Podpis]
12	Janina Słabka	GDDK.A Biuro Dokumentacji	[Podpis]
13	Janina Słabka	GDDK.A Biuro Dokumentacji	[Podpis]

001040409  
ZARZĄD  
Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego  
80-308 Gdańsk-Oliwa, ul. Polanicy 51  
tel. 52-34-68

*o/e*

DLA TADEUSZA WÓJCICKIEGO

Gdańsk, 08.03.2007

ZTPK 6010/110/07

**DHV POLSKA Sp. z o.o.**  
**ul. Domaniewska 41**  
**02-672 Warszawa**

Dot.: „*Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego budowy drogi ekspresowej S-6 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno*” (w odpowiedzi na pismo L.dz.: 469/2007 z dnia 19.02.2007)

Zarząd Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego w Gdańsku, po zapoznaniu się z przedłożoną do zaopiniowania dokumentacją, wyraża następujące stanowisko w sprawie zaproponowanych w Studium tras przebiegu planowanej drogi ekspresowej przez obszar Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (TPK) i jego otuliny:

Rozporządzenie Nr 57/06 Wojewody Pomorskiego z dnia 15 maja 2006 r. (§ 3, ust. 1, pkt. 1 i 5) wprowadza w Parku m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu art. 51 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. Nr 62, poz. 627 z późn. zm.) oraz zakaz wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, z wyjątkiem prac związanych z zabezpieczeniem przeciwsztormowym, przeciwpowodziowym i przeciwsuwiskowym lub budową, odbudową, utrzymaniem, remontem lub naprawą urządzeń wodnych.

W związku z powyższym, a także w związku z bardzo niekorzystną z punktu widzenia ochrony walorów przyrodniczych TPK lokalizacją proponowanych miejsc przebiegu trasy przez teren Parku, Zarząd TPK opiniuje negatywnie następujące 4 odcinki planowanego przebiegu drogi ekspresowej przez teren Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego: północną część węzła „Szemud”, podwariant wariantu II koło Kamienia, podwariant wariantu II między węzłami „Koleczkowo” i „Gdynia”, fragmenty wariantu II na odcinku od Chwaszczyna do węzła „Wysoka”.

Szczególnie duże zagrożenie dla przyrody TPK niesie podwariant wariantu II koło Kamienia, prowadzący przez tereny z cennymi torfowiskami śródleśnymi, planowanymi do objęcia ochroną jako użytki ekologiczne. Z kolei podwariant wariantu II między węzłami „Koleczkowo” i „Gdynia” stwarza zagrożenie dla istniejącego tu użytku ekologicznego „Śmieszka w Bojanie”, chroniącego jedną z największych na Pomorzu kolonii lęgowych mewy śmieszki oraz stanowiska lęgowe kilku rzadkich i zagrożonych gatunków ptaków.

Planowane wcięcie się w lasy TPK odcinka wariantu II od Chwaszczyna do węzła „Wysoka” stanowiłoby naruszenie zasobów przyrodniczych Parku. Dalszym negatywnym skutkiem tego rozwiązania dla TPK byłoby wynikające z niego połączenie drogi ekspresowej

S-6 z obwodnicą trójmiejską w węzle „Wysoka”, co spowoduje wzrost natężenia ruchu na przecinającej lasy TPK ulicy Spacerowej, która już teraz jest przeciążona. Wobec tak poważnych zastrzeżeń należy rozpatrzyć podwariant alternatywny, prowadzący drogę ekspresową z Chwaszczyna w kierunku węzła „Matarnia”.

Zgłoszone przez Zarząd TPK uwagi do studium budowy drogi ekspresowej S-6 mają znaczenie nie tylko z punktu widzenia ochrony Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, ale też ochrony nieprzeciętnych walorów całego przyrodniczego otoczenia trójmiejskiej aglomeracji, warunkujących jakość warunków życia jej mieszkańców.

Zarząd TPK oczekuje, że ostateczny projekt przebiegu drogi S-6 uwzględni powyższe zastrzeżenia i będzie też zawierał propozycje lokalizacji i rozwiązań technicznych przejść dla zwierząt.

DYREKTOR  
Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego

*Konarski*  
mgr Jolanta Kmieciak

Do wiadomości:

- 1) Wojewódzki Konserwator Przyrody w Gdańsku
- 2) Nadleśnictwo Gdańsk
- 3) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,  
Oddział w Gdańsku
- 4) n/a

Gdańsk, 12-04-2007

5352/ 303 /2007

## OPINIA

w zakresie ochrony archeologicznej do „**Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego budowy drogi ekspresowej S – 6 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – danych o chronionych obiektach zabytkowych (archeologia). Odcinek od węzła Wysoka do węzła Godętowo.**”

Muzeum Archeologiczne w Gdańsku w nawiązaniu do pisma 748/2007 z dnia 05.03.2007 dotyczącego informacji o występujących obiektach archeologicznych pozostających w potencjalnym zasięgu oddziaływania wariantów przebiegu nowej drogi S – 6 Lębork – Gdańsk (do około 3 km w obrębie strony od osi drogi) informuje:

- elementem sporządzonego Studium winno być opracowanie pełnej ochrony archeologicznej,
- w strefie lokalizacji projektowanej drogi ekspresowej nie przeprowadzono dotychczas szczegółowych archeologicznych badań powierzchniowych,
- dla potrzeb przedstawionego Studium przeprowadzono kwerendę archiwalnych danych celem sprawdzenia kolizji zwłaszcza ze stanowiskami archeologicznymi o własnej formie krajobrazowej. Stwierdzono, że projektowana linia przebiegu drogi narusza jedno stanowisko archeologiczne na 50 km drogi (skala mapy 1: 50 000), położone w miejscowości GRABOWIEC gmina Szemud. Jest to cmentarzysko kurhanowe, na którym zachowane zostały dwa kurhany o nasypach kamiennych. W otoczeniu kurhanów stwierdzono liczne kamienie pochodzące z częściowo zniszczonych kurhanów. Cmentarzyska kurhanowe należą do stanowisk o własnej formie krajobrazowej i jako takie nie mogą być zainwestowane. Należy zatem przewidzieć korektę linii przebiegu drogi w miejscu kolizji.

– drugim stanowiskiem o własnej formie krajobrazowej, które może być narażone na zniszczenie jest grodzisko w Luzinie, zlokalizowane w pobliżu 30 km drogi. Jest to obiekt o własnej formie krajobrazowej do trwałego zachowania,

– w linii przebiegu 3 km zarejestrowano płaskie stanowiska archeologiczne w liczbie 26 obiektów. W większości są to cmentarzyska grobów skrzynkowych datowane na wczesną epokę żelaza i wpisane do rejestru zabytków woj. pomorskiego,

– do pełnego opracowania informacji o stanowiskach archeologicznych na linii przebiegu planowanej drogi niezbędne jest:

1) ustalenie lokalizacji stanowisk archeologicznych na podstawie wykonania powierzchniowych badań archeologicznych na linii planowanego przebiegu drogi ekspresowej Słupsk – Gdańsk,

2) waloryzacja zasobów archeologicznych w postaci wyznaczenia stref ochrony archeologiczno – konserwatorskiej, w tym: pełnej ochrony archeologiczno – konserwatorskiej zawierającej stanowiska archeologiczne wpisane do rejestru zabytków lub przewidziane do wpisania do rejestru; częściowej ochrony archeologiczno – konserwatorskiej zawierającej stanowiska archeologiczne przewidziane do badań wykopaliskowych; ograniczonej ochrony archeologiczno – konserwatorskiej zawierającej obszary i obiekty przewidziane do nadzoru archeologicznego,

3) w zależności od położenia stanowiska w strefie ochrony archeologiczno – konserwatorskiej (za wyjątkiem strefy pełnej ochrony, w której zainwestowanie nie jest możliwe) wytypowanie stanowisk i obszarów do:

- wyprzedzających prace inwestycyjne archeologicznych badań ratowniczych,

- wyprzedzających prace inwestycyjne archeologicznych badań sondażowych,



- archeologicznych nadzorów ścisłych realizowanych w trakcie procesu inwestycyjnego po odhumusowaniu terenu,
  - pominięcia nadzorem archeologicznym,
- 4) opracowanie dokumentacji archeologiczno – konserwatorskiej z badań.

Wymienione wyżej opracowanie branżowe winno być uzgodnione z Wojewódzkim Urzędem Ochrony Zabytków w Gdańsku.

Informujemy jednocześnie, że dla stanowisk archeologicznych odkrytych w trakcie wyprzedzających badań archeologicznych (pkt.1) należy wykonać karty ewidencji stanowisk archeologicznych.

**Otrzymują:**

1. DHV Polska Sp. z o.o.  
ul. Domaniewska 41  
02 – 672 Warszawa
2. PWKZ w Gdańsku
3. a/a

**Do wiadomości:**

1. Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Gdańsku  
ul. Subisława 5  
80 – 354 Gdańsk
2. Pomorski Wojewódzki  
Konserwator Zabytków w Gdańsku  
Delegatura w Słupsku  
ul. Jaracza 6  
76 – 200 Słupsk

D Y R E K T O R  
Museum Archeologicznego  
w Gdańsku  
*mgr Henryk Pauer*

# Stowarzyszenie dla Natury WILK

*The Association for Nature WOLF*



Adres korespondencyjny: Twardorzeczka 229, 34-324 Lipowa  
Tel. kom. 0 606 110046, 0 604 625 228  
E-mail: sdnwilk@vp.pl; rwm@autograf.pl  
<http://www.wolf.most.org.pl>

Twardorzeczka, 12.07.2007

mgr Cezary Saganowski  
Dyrektor  
DHV Polska  
Sp. z o.o.  
ul. Domaniewska 41  
02-672 Warszawa

Szanowny Panie Dyrektorze,

W odpowiedzi na Pańskie pismo przekazuję naszą wstępną opinię na temat opracowania p.n.  
„Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe budowy drogi ekspresowej S-6, odc. Lębork-  
Chwaszczyno.

Jednocześnie pragnę podkreślić, że jesteśmy zainteresowani współpracą na dalszych etapach  
projektowania tego odcinka drogi S-6.

Z poważaniem,

Stowarzyszenie dla Natury  
„WILK”  
PREZES  
*Dr Sabina Pieruszek-Nowak*

Do wiadomości (wraz z załącznikiem):  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku  
ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk

# Stowarzyszenie dla Natury WILK

The Association for Nature WOLF

Adres korespondencyjny: Twardorzeczka 229, 34-324 Lipowa  
Tel. kom. 0 606 110046, 0 604 625 228  
E-mail: sdrwilk@vp.pl; rwm@autograf.pl  
http://www.wolf.most.org.pl



Twardorzeczka, 12.07.2007

DHV Polska  
Sp. z o.o.  
ul. Domaniewska 41  
02-672 Warszawa

## Opinia dotycząca opracowania p.n. „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe budowy drogi ekspresowej S-6, odc. Lębork-Chwaszczyno

Zgodnie z tym, na co wskazuje *Studium*, planowana budowa drogi S-6 będzie miał bardzo duży wpływ na wartości przyrodnicze obszaru, w tym na istniejące i projektowane obszary Natura 2000, a także na siedliska przyrodnicze i rzadkie gatunki zwierząt. Dlatego bardzo cenne jest zawarte w *Studium* wskazanie kilku wariantów i szczegółowa ocena ich pod kątem konfliktów ze środowiskiem. Rzetelna wydaje się też analiza położenia wszelkich obszarów i obiektów chronionych, kompleksów leśnych i siedlisk, w odniesieniu do przebiegu poszczególnych wariantów. Jednak *Studium* zawiera pewne braki, które utrudniają nam jednoznaczne wskazanie najmniej niekorzystnego wariantu.

Nie zgadzamy się z przyjętym na str. 56 (*Oddziaływanie wariantów przedsięwzięcia na środowisko*) założeniem, że brak jest negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000, jeśli znajdują się one w odległości większej niż 1 km od pasa drogi. Jeśli droga przecina korytarz ekologiczny pomiędzy obszarami Natura 2000 znajdującymi się w regionie, to istnieje negatywny wpływ, ponieważ bariera zaburza integralność sieci Natura 2000, wymianę genów w ramach populacji gatunków zwierząt i roślin (Jędrzejewski i in. 2005).

### Ocena wariantów

Każdy z przedstawionych w *Studium* wariantów przecina jeden z głównych korytarzy ekologicznych łączących sieć Natura 2000 w Polsce (Jędrzejewski i in. 2005). Korytarz ten łączy bezpośrednio obszary: *Dolina Górnej Leby, Paraszyńskie Buczyny z Lasami Lęborskimi*, a dalej na północ z *Ostoją Słowińską*. Korytarz ten znajduje się pomiędzy miejscowościami: *Lęczyce* a *Strzebielino*. Dlatego do analizy wpływu poszczególnych wariantów na środowisko przyrodnicze należy koniecznie dodać ten aspekt. Istnienie tego korytarza należy też zaznaczyć w *Studium* w rozdziałach omawiających korytarze ekologiczne (str. 89, 173)

Z przeprowadzonych w *Studium* analiz wynika, że wariant III przebiegu drogi w najmniejszym stopniu koliduje z obszarami chronionymi i cennymi przyrodniczo. Trudno nam się zgodzić się z tą oceną, gdyż dla pełnego obrazu wpływu wariantu III na środowisko, brakuje nam rzetelnej analizy wpływu poprowadzenia

drogi doliną Leby i Redy, w bezpośredniej bliskości rzeki na odcinku około 7 km. Wprawdzie nie jest to obszar Natura 2000, ale teren chroniony w ramach Obszaru Chronionego Krajobrazu Pradoliny Redy - Leby. Ponadto obszar ten jest elementem sieci korytarzy ekologicznych przebiegających wzdłuż dolin rzecznych (str. 89, 174), a wariant III drogi go przecina. Z racji zachowania naturalnego stanu, jest to teren cenny jako siedlisko ptaków nadwodnych, ssaków ziemno-wodnych i płazów oraz żerowiska chronionych nietoperzy. Jest także obszarem niezwykle malowniczym pod względem krajobrazowym. Przewidywane natężenie ruchu 18-28 tys. pojazdów będzie uciążliwe dla tego ekosystemu (zał. 5). Tymczasem podczas analizy oddziaływania wariantu III (6.2.3, str. 59) zmarginalizowano znaczenie tej kolizji, a w tabeli na str. 54 wariant ten uzyskał najlepszą ocenę w kategorii wpływu na krajobraz i przyrodę. Dlatego też, bez odpowiedniej analizy przyrodniczej i wskazania ewentualnych środków minimalizujących negatywne oddziaływanie na tym odcinku, nie ma podstaw by opowiedzieć się za tym wariantem.

Na obecnym etapie rozpoznania wartości przyrodniczych najmniej szkodliwy, pomimo ingerencji w brzegowa strefę kompleksu leśnego na południe od Lęborka (nadm. Lębork), wydaje nam się wariant II (zielony na mapie 1) od węzła Leśnice do węzła Bożepole. Należy jednak na terenie leśnym ograniczyć liczbę i wielkość węzłów. Wariant ten na dłuższym odcinku (Mosty-Bożepole) przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej. Taki przebieg ma dodatkowy atut, gdyż mógłby w sposób zintegrowany rozwiązać problem barier liniowych w obrębie korytarza migracyjnego, poprzez budowę przejść dla zwierząt przez oba szlaki transportowe jednocześnie. Z tych samych względów należałoby rozważyć możliwość poprowadzenia drogi S-6 od rz. Leba do początków miejscowości Luzino, także jak najbliżej linii kolejowej (zmodyfikować na tym odcinku wariant pomarańczowy). Dalej przebieg wariantu II, aż do węzła Szemud wydaje się najmniej kolizyjny z zaproponowanymi.

Jeśli chodzi o dalszy przebieg drogi, to w oparciu o opinię Zarządu Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (zał. 11) zaproponowane warianty są konfliktowe. Z uwagi na wiedzę dotyczącą wartości przyrodniczej tego obszaru (teren Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, jego otuliny, istniejących i projektowanych obszarów chronionych) jesteśmy przekonani, że optymalne rozwiązanie należy ostatecznie konsultować z Zarządem TPK.

### **Przejścia dla zwierząt.**

Dla prawidłowego wskazania środków minimalizujących barierowy wpływ planowanej drogi, wybrania najlepszego wariantu, rozmieszczenia, zagęszczenia i ustalenia parametrów przejść dla zwierząt, zdecydowanie brak jest przynajmniej wstępnego rozpoznania fauny ssaków, płazów i gadów w tym obszarze, które jako gatunki w większości lądowe, terytorialne i migrujące na większe odległości, najbardziej doświadczają negatywnego efektu barierowego dróg. W miejscach zbliżenia się drogi do dolin rzecznych, oraz w miejscach przecięcia dolin (jeśli te doliny służą jako żerowiska chronionych nietoperzy), dochodzi do częstych wypadków zabijania nietoperzy przez samochody. Wszystkie gatunki nietoperzy są w Polsce chronione, a część z nich obejmuje Dyrektywa Siedliskowa i są tzw. gatunkami wyznacznikovymi dla obszarów Natura 2000. Zatem pełna lista występujących na tym obszarze ssaków, płazów i gadów, oraz ocena wpływu drogi na

funkcjonowanie ich populacji powinna znaleźć w OOS. Natomiast wstępne rozpoznanie powinno być zawarte w omawianym Studium. Dopiero wówczas można precyzyjnie wskazać lokalizacje przejść dla zwierząt. Na podstawie analizy GIS przecinanych przez poszczególne warianty siedlisk (i gatunków zwierząt z takimi siedliskami związanych), można obecnie stwierdzić, że wskazane w *Studium* lokalizacje są zdecydowanie niewystarczające. Na pewno na odcinku pomiędzy Łęczycami a Strzebielinem (korytarz ekologiczny, Jędrzejewski i in. 2005), przejścia dla zwierząt dużych (jeleni,łoś, wilk) powinny być rozmieszczone co 1-2 km. Część z tych przejść (nie więcej niż 40%) może łączyć funkcje przejścia z funkcją gospodarczą.

Na całym odcinku S-6, we wszystkich przecinanych obszarach leśnych, polno-leśnych, polnych i łąkowych niewystarczające jest zagęszczenie przejść dla małych zwierząt (mogą to być suche przepusty o szer. 2 m x wys. 1,5 m, lub przepusty mokre z odpowiednimi suchymi półkami dla zwierząt), które powinny być rozlokowane co 0,5 km. Uzupełnić też należy sieć przejść dla średnich zwierząt (np. dolnych o wymiarach szer. 6 m i wys. 2,5 m), tak by były rozlokowane w siedliskach występowania tej wielkości zwierząt co 1 km (z uwzględnieniem oczywiście lokalizacji przejść dla dużych zwierząt, które służą też średnim gatunkom). Tam gdzie zostaną stwierdzone sezonowe migracje płazów, powinny powstać przepusty dla płazów. Szczegółowe zasady rozmieszczenia przejść w zależności od przecinanych przez drogę ekosystemów, a także zalecenia dotyczące ich zagospodarowania i monitoringu znajdują się w załączonym do naszej opinii, materiale.

Opinię przygotowała:  
dr Sabina Pieruzek-Nowak

#### Cytowana literatura:

- Jędrzejewski W., Nowak S., Kurek R., Mysłajek R. W., Stachura K., Zawadzka M. 2006. Zwierzęta a drogi. Metody ograniczania negatywnego wpływu dróg na populacje dzikich zwierząt. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża. Wydanie II poprawione i uzupełnione.
- Jędrzejewski W., Nowak S., Stachura K., Skierczyński M., Mysłajek R. W., Niedziałkowski K., Pilot M. 2005. Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zadanie zlecone przez Ministerstwo Środowiska (Umowa nr 13/N/2004 z dn 29 XII 2004 r.) w ramach realizacji programu Phare PL0105.02 „Wdrażanie Europejskiej Sieci Ekologicznej na terenie Polski”. Zakład Badania Ssaków Polska Akademia Nauk, Białowieża.



## Propozycje zaleceń dotyczących migracji zwierząt dla raportów OOS

dr Sabina Pierużek-Nowak

*Stowarzyszenie dla Natury „Wilk”  
Twardorzeczka 229, 34-324 Lipowa  
e-mail: sdrwilk@vp.pl  
tel. 606 110046*

1. **Zalecenia dotyczące ochrony lokalnych populacji zwierząt poprzez budowę i odpowiednie zagospodarowanie przejść dla zwierząt**
- 1.1. Korytarz migracyjny dużych zwierząt w obrębie kompleksu leśnego. W obrębie korytarza należy lokalizować duże przejścia dolne (szer. 15 m, wys. 4) i górne (szer. min. 40 m), w odległości 1-2 km. Część z tych przejść (ale nie wszystkie) mogą łączyć funkcje przejścia z funkcją gospodarczą (np. nieutwardzona droga leśna, droga lokalna, ciek wodny), wówczas muszą być odpowiednio większe i prawidłowo zagospodarowane (patrz niżej). Sieć dużych przejść należy uzupełnić przejściami dolnymi dla mniejszych zwierząt (borsuk, lis, kuna, wydra, łasica, gronostaj) o szer. min. 2 m i wys. 1,5 m. Tam gdzie stwierdzono sezonowe migracje płazów, powinny powstać przepusty dla płazów (zasady konstrukcji przepustów opisane są w książce „Zwierzęta a drogi”)
- 1.2. Na wszystkich odcinkach przebiegających przez mozaikę polno-leśną należy zaprojektować co 1 km przejścia dolne dla ssaków średnich (sarna, dzik, borsuk, lis,) o wymiarach szer. 6 m i wys. 2,5 m, oraz co najmniej raz na 10 km jedno przejście górne o szer. 25 m. Ponadto należy zaprojektować przejścia dolne dla małych zwierząt (kuna, łasica, gronostaj) (przepust prostokątny o wym. 2 m x 1,5 m), dystans pomiędzy takimi przejściami powinien wynosić 0,5 km.
- 1.3. Na ciekach wodnych i obszarach podmokłych należy zaprojektować przejścia dla zwierząt ziemnowodnych (wydra, bобр, tchórz oraz płazy) oraz zwierząt średnich i dużych migrujących wzdłuż rzek. Należy tu wykorzystać możliwość przystosowania wszystkich obiektów mostowych i przepustów wodnych do stworzenia przejść zintegrowanych. W obrębie mostów wystarczy pozostawić po obu stronach rzeki łącznie 12 m strefy brzegowej dla zwierząt i odpowiednio ją zagospodarować. Rzeki nie powinny być regulowane w obrębie tych obiektów. Przepusty wodne na małych ciekach należy w tym celu odpowiednio poszerzyć i wyposażyć w półki betonowe lub drewniane (nie mogą to być półki z blachy falistej), o szerokości 0,5 m. Tam gdzie nie ma takiej możliwości należy zbudować specjalne przejścia dla ssaków ziemnowodnych (minimalne wymiary takich przejść wynoszą: 2 m x 1,5 m).
- 1.4. Przepusty dla płazów na obszarach podmokłych, tam gdzie stwierdzono ich sezonowe migracje, powinny być planowane co 100 m. Minimalne wymiary przepustów dla płazów wynoszą: 1,5m x 1m, ich konstrukcja jest specjalnie przystosowana do szczególnych wymagań tej grupy zwierząt, dlatego muszą być bardzo starannie zlokalizowane, zaprojektowane i wykonane.
- 1.5. Zalecenia do zagospodarowania przejść dla zwierząt i ich otoczenia.
  - Do obsadzania powierzchni przejść i ich sąsiedztwa należy wykorzystywać tylko rodzime gatunki drzew i krzewów.
  - Powierzchnia przejść nie może być sztucznie utwardzona ani wysypana tłuczniem, który mógłby kałeczyć lub utrudniać zwierzętom przechodzenie.
  - Na większych przejściach, dużych przejściach zintegrowanych, a także w ich bezpośrednim sąsiedztwie, w porozumieniu z nadleśnictwami, należy rozlokować pojedyncze karpki lub ciągi karpki korzeniowych (np. wzdłuż ekranów przeciwołnieniowych, dróg leśnych, wzdłuż środka przejścia, przy wejściu na przejście), oraz pojedynczych dużych głazów. Stworzy to dodatkową osłonę dla przechodzących mniejszych zwierząt, urozmaici powierzchnię przejścia

i utrudni wjazd samochodów na przejście.

- Po obu stronach przejść nie należy lokalizować utwardzonych dróg dojazdowych, głębokich rowów odwadniających oraz innych urządzeń (np. odstożników), które mogłyby utrudniać zwierzętom dostęp do przejścia.
- Po obu stronach przejść należy zaprojektować i wykonać strefy roślinności naprowadzającej zwierzęta na przejścia. Skarpy naprowadzające zwierzęta na przejścia górne powinny być łagodne ze wszystkich stron, a nie tylko z kierunku prostopadłego do przebiegu drogi.

## 2. Zalecenia dotyczące nasadzeń roślinności ochronnej i dogęszczającej

- Do nasadzeń można wykorzystywać wyłącznie gatunki rodzime.
- Lokalizacja i skład gatunkowy nasadzeń ochronnych i dogęszczających wzdłuż projektowanego odcinka muszą być skonsultowane z właściwym nadleśnictwem, jeśli odcinek przebiega przez obszar administrowany przez Lasy Państwowe lub przez las prywatny. W przypadku, gdy nasadzenia mają być realizowane w dolinach rzek i na terenach podmokłych lokalizację i skład należy skonsultować z WKP. Nasadzenia na terenach zurbanizowanych trzeba skonsultować z właściwą terytorialnie jednostką ds. ochrony środowiska.

## 3. Zalecenia dotyczące prowadzenia prac budowlanych

Prace budowlane i związane z nimi ruch ciężkiego sprzętu nie może powodować zniszczenia cennych siedlisk, stanowisk roślin i zwierząt chronionych znajdujących się w sąsiedztwie obszaru inwestycji. Inwestor i wykonawca powinien tak prowadzić prace, by nie niepokoić ptaków (szczególnie drapieżnych) podczas gniazdowania czy płązów podczas okresu godowego. Ciężki sprzęt nie może powodować zanieczyszczenia pobliskich cieków oraz powietrza, rozjeżdżać gleby, itp.

## 4. Zalecenia dotyczące prowadzenia monitoringu

- 4.1. **Monitoring w fazie realizacji.** Podczas realizacji inwestycji inwestor jest zobowiązany do prowadzenia monitoringu zmian następujących w następujących cennych siedliskach zlokalizowanych w pasie 200 m od osi drogi, po obu jej stronach, oraz w istniejących i projektowanych obiektach chronionych znajdujących się w odległości do 500 m od drogi. *Tu należy umieścić listę cennych obiektów (istniejące i projektowane obiekty chronione), cenne siedliska roślinne i siedliska rzadkich zwierząt.* W razie stwierdzenia niekorzystnych zmian (np. zmniejszenie się liczby gniazdujących rzadkich ptaków, zanikanie płatów roślin chronionych, zamieranie drzew, zakłócenie procesów migracji płązów, niekorzystna zmiana stosunków wodnych, itp.) inwestor jest zobowiązany do podjęcia działań zapobiegawczych lub kompensacyjnych, wskazanych przez WKP.
- 4.2. **Monitoring w fazie porealizacyjnej.** Wszystkie zbudowane przejścia dla zwierząt powinny być monitorowane przez zarządzającego autostradą, przez okres 5-ciu lat po ukończeniu i oddaniu odcinka drogi do eksploatacji, pod kątem wykorzystania ich przez poszczególne gatunki zwierząt. Dane z monitoringu, obejmujące gatunki zwierząt, które wykorzystują dane przejście, a także w miarę możliwości intensywność wykorzystania przejścia podczas poszczególnych lat, powinny być starannie gromadzone i udostępniane WKP, oraz zainteresowanym jednostkom naukowym i NGO-som. Wszystkie stwierdzone podczas monitoringu błędy w konstrukcji przejść oraz ich zagospodarowaniu powinny być rejestrowane. W sytuacji, gdy jest to technicznie możliwe, należy dokonywać poprawy konstrukcji lub zagospodarowania przejść, aby umożliwić lepsze ich wykorzystanie przez zwierzęta.



## Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot

Członek: The International Wolf Federation, Native Forest Network, Taiga Rescue Network  
Adres: 43-360 Bystra ul. Jasna 17, tel./fax.: (+48)/033/ 817 14 68; tel. /033/ 818 31 53  
e-mail: [biuro@pracownia.org.pl](mailto:biuro@pracownia.org.pl), <http://www.pracownia.org.pl>  
Konto bankowe: BS Bystra, 15 8133 0003 0001 0429 2000 0001

STOWARZYSZENIE  
PRACOWNIA NA RZECZ WSZYSTKICH ISTOT  
43-360 Bystra, ul. Jasna 17  
NIP 547-15-17-679 REG. 070028248

Bystra, 12.07.2007

**DHV POLSKA Sp. z o.o.**  
**ul. Domaniewska 41**  
**02-672 Warszawa**

**Dot. wstępnego zaopiniowania przebiegu drogi S-6 w ramach opracowywania „Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego budowy drogi ekspresowej S-6 odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Chwaszczyno”.**

W nawiązaniu do Państwa pisma z dnia 18.06.2007 z prośbą o opinię ws. obecnie projektowanych przebiegów drogi ekspresowej S-6 na odcinku: Lębork-Chwaszczyno, wyrażamy następujące stanowisko:

- za najkorzystniejszy z ekologicznego punktu widzenia uznać należy Wariant III, co wynika zarówno z najniższego poziomu kolizji z obszarami podlegającymi ochronie prawnej, jak i najmniejszej ingerencji w obszary siedliskowe oraz korytarze migracyjne dziko żyjącej fauny;
- ze względu na fakt, iż droga w sposób znaczący ingeruje w obszary siedliskowe dziko żyjącej fauny oraz zachowanie ciągłości korytarzy migracyjnych (ekologicznych), na etapie przeprowadzania właściwej procedury oceny oddziaływania na środowisko (STEŚ II) szczególną uwagę zwrócić należy na aspekty faunistyczne – począwszy od badań i inwentaryzacji, poprzez analizę wpływu drogi, kończąc na zaprojektowaniu adekwatnych działań minimalizujących oddziaływania i ich skutki ekologiczne.

Dodatkowo przedstawiamy kilka uwag merytorycznych w odniesieniu do załączonej „Analizy środowiskowej do etapu I studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego budowy drogi ekspresowej S-6 Szczecin-Gdańsk na odcinku od Lęborka (wraz z obwodnicą Lęborka) do Chwaszczyna od km 0+000 do km 53+100”:

- w przeprowadzonej ocenie oddziaływania wariantów na obszary Natura 2000 w Pkt. 6.1.4 (str. 57) znalazło się stwierdzenie, droga nie będzie oddziaływać negatywnie na obszary gniazdowania i żerowania ptaków chronione w ramach OSOP „Lasy Lęborskie” PLB 220006

- ze względu na bliskie sąsiedztwo drogi w stosunku do granic obszaru chronionego konieczne jest (w ROŚ na etapie STEŚ II) przeprowadzenie szczegółowej analizy rozmieszczenia obszarów gniazdowania, żerowania i kierunków przelotów chronionych gatunków jako wyjściowego materiału do rzetelnej oceny wpływu inwestycji i zaprojektowania ew. skutecznych działań minimalizujących bądź kompensacyjnych – głównie w odniesieniu do emisji hałasu oraz zagrożeń kolizyjami z pojazdami;
- przedstawione w Pkt. 11.3 parametry techniczno-funkcjonalne przejść dla zwierząt nie w każdym przypadku są optymalne – szerokość minimalna przejść górnych dla średnich zwierząt (25,0 m) jest zbyt niska; skuteczna szerokość takich obiektów to minimum 35,0 m (wg m.in. Iuell i in. 2003, Jędrzejewski i in 2004, 2006, Pfister i in. 1997); notabene gatunki wskazywane jako średnie (dzik, daniel) uznać należy raczej jako duże ssaki posiadające odpowiednio wyższe wymagania odnośnie wymiarów przejść;
- przedstawione propozycje lokalizacji przejść dla zwierząt dla poszczególnych wariantów przebiegu należy uznać jako wstępny projekt, który będzie wymagał dalszych zmian i uzupełnień (w ROŚ na etapie STEŚ II) – uzupełnień będą wymagały szczególnie przejścia dla małych zwierząt oraz dla płazów; przedstawione lokalizacje przejść dla zwierząt dużych i średnich uznać można za właściwe – ich lokalizacje i parametry powinny zostać uwzględnione w trakcie projektowania niwelety drogi;
- w trakcie przygotowywania STEŚ II i przeprowadzania właściwej procedury OOS należy zwrócić szczególną uwagę na aspekty faunistyczne pominięte w „Analizie środowiskowej...”, m.in.: szczegółowe rozmieszczenie chronionych gatunków ptaków, występowanie i rozmieszczenie płazów oraz ich szlaków sezonowych migracji, występowanie i rozmieszczenie ssaków, przebieg lokalnych szlaków migracyjnych ssaków.

W razie wszelkich pytań pozostajemy do Państwa dyspozycji.

Prosimy o uwzględnienie naszej organizacji na dalszych etapach planowania drogi, szczególnie przy ustalaniu szczegółowej lokalizacji i parametrów przejść dla zwierząt.

Z poważaniem,

**PREZES PNRWI**

*Sl 2014/*  
Radosław Ślusarczyk



# Klub Przyrodników

ul. 1 Maja 22, 66-200-Świebodzin  
Konto: BZ WBK SA o/Świebodzin nr 28 1090 1593 0000 0001 0243 0645  
tel./fax 068 3828236, e-mail: kp@kp.org.pl, <http://www.kp.org.pl>

Świebodzin, 14 września 2007 r.

**DHV Polska**  
**Domaniewska 41**  
**02-627 Warszawa**

Uprzejmie dziękujemy za przesłany nam egzemplarz opracowania „*Analiza środowiskowa do etapu I Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego do budowy drogi ekspresowej S6 Lębork-Chwaszczyno*” i przepraszamy za opóźnioną odpowiedź – spowodowaną zaangażowaniem naszego personelu w sezonie wegetacyjnym przede wszystkim w prace terenowe.

Nasza wstępna opinia na temat przebiegu drogi S6 jest zbieżna z opinią RDLP w Gdańsku i Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. W szczególności:

1. Uważamy że należałoby uniknąć naruszania kompleksu leśnego Lasu Małoszyckiego przy prowadzeniu obwodnicy Elbląga; bardziej zasadny wydaje nam się wariant przeprowadzenia obwodnicy Elbląga od północy, tym bardziej że będzie mógł wówczas przejmować intensywny ruch z kierunku Leby.
2. Zdecydowanie sprzeciwiamy się naruszeniu kompleksu Paraszyńskich Buczyn (proponowany obszar Natura 2000) i cennego obiektu przyrodniczego-projektowanego użytku ekologicznego obiektu „Lęgi w Bożympolu”. Za korzystniejsze uważamy poprowadzenie drogi po istniejącym śladzie (ale bez naruszania Lęgów w Bożympolu) albo warianty oddalone na północ, biegnące dnem pradoliny a nie skrajem jej krawędzi.



3. Sprzeciwiamy się wariantom omijającym Szemud od północy, w tym w szczególności „wariantowi IV”<sup>1</sup>, ze względu na istotną kolizję z cennymi elementami przyrody.
4. Sprzeciwiamy się wariantowi obchodzącemu od północy Bojano („wariant IV”), ze względu na zbyt duże zbliżenie do wielu cennych obiektów przyrodniczych. Korzystniejszy dla środowiska, a także znacznie krótszy, wydaje się wariant omijający Bojano od pd.
5. Zwracamy uwagę że odcinek drogi przebiegający między Strzebielinem a Gdynią będzie tworzył istotną nową barierę ekologiczną dla zwierząt, odcinek ten wymaga więc szczególnej staranności z punktu widzenia projektowania przejść dla zwierząt, w tym zapewnienia odpowiedniej liczby przejść dla dużych zwierząt na szlakach ich migracji (patrz także dalsze uwagi niżej).
6. Zwracamy uwagę, że w analizie należy rozważyć także powiązania między węzłem Chwaszczyno, a obwodnicą Trójmiasta oraz Gdynią i Gdańskiem. Wybór sposobu tego powiązania nie jest obojętny dla oddziaływania projektowanej drogi S-6 na środowisko. Zgodnie z prawem europejskim, analiza oddziaływania na środowisko musi być dokonywana także „w powiązaniu z innymi inwestycjami”.

Ponadto zwracamy uwagę, że szczegółowego rozważenia wymaga nie tylko wpływ drogi na obszary i obiekty chronione, ale i na korytarze ekologiczne – w tym szlaki migracji zwierząt – między obszarami. Zakładane wygrodenie drogi spowoduje, że w tym aspekcie oddziaływanie na środowisko będzie znaczne. Szczególne znaczenie ma w tym aspekcie prawidłowe zaprojektowanie przejść dla zwierząt. Założenia poczynione w analizie wydają się obiecujące – właściwym rozwiązaniem jest np. planowanie przejść dla dużych zwierząt, o szerokości 50m, jednak ich liczba wydaje się jeszcze za mała. W tym aspekcie należałoby:

7. Do raportu oddziaływania na środowisko uzupełnić jeszcze raz analizę szlaków migracji zwierząt, z wykonaniem badań terenowych w tym zakresie (wymaga co najmniej ok. roku czasu).
8. Uzupełnić analizę potrzeb w zakresie przejść dla zwierząt o analizę funkcjonowania lokalnych populacji płazów, pod kątem rozważenia czy lokalnie nie są potrzebne specjalne systemy przejść dla płazów (są to konstrukcyjnie zupełnie inne przejścia, niż „przejścia dla małych zwierząt”).

---

<sup>1</sup> Powołujemy się na numerację wariantów wg załączonej dokumentacji. Jest to numeracja inna, niż numeracja do której odnosi się np. opinia Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego

9. Do zakładanych parametrów funkcjonalno-technicznych przejść dla zwierząt należałoby dodać wyraźne zastrzeżenie, że przejścia dla zwierząt nie mogą służyć równocześnie przejazdom pod / nad drogą.
10. Niezależnie od zakładanego systemu specjalnych przejść dla zwierząt, należałoby przyjąć założenie, że wszystkie przepusty pod drogą należy wykonywać w technice umożliwiającej przechodzenie przez nie drobnych zwierząt, a więc z „półką” ponad poziomem cieku. Wprawdzie tak dostosowane przepusty dalekie są od doskonałości z punktu widzenia migracji zwierząt, ale z pewnością poprawią nieco „przepuszczalność” bariery ekologicznej, jaką stanie się droga.
11. W rejonie Godętowa konieczne jest zapewnienie zwierzętom możliwości przejścia przez pradolinę, w której będą biec: linia kolejowa, nowa droga S-6 i stara droga Lębork-Gdańsk, a także ciągną się pasma osadnicze. Wymaga to zaprojektowania zintegrowanego systemu przejść nad drogami i koleją, powiązanego z odpowiednim zagospodarowaniem przestrzennym korytarza ekologicznego biegnącego w poprzek pradoliny. Podobnie w okolicy Strzebielina istnieje konieczność zaprojektowania zintegrowanego systemu przejść przez drogę i linię kolejową. Ciężar inicjatywy w tym zakresie będzie należał do inwestora drogi S-6, ponieważ ocena oddziaływania drogi na środowisko zgodnie z zasadami prawa europejskiego musi uwzględniać również *„oddziaływanie w powiązaniu z innymi inwestycjami i obiektami”*

Prezes Klubu

dr Andrzej Jermolowicz



DHV POLSKA Sp. z o.o.  
Ul. Domaniewska 41  
02-672 Warszawa

Dotyczy: opinii w sprawie „**Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego budowy drogi ekspresowej S-6 odcinek Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka)- Chwaszczyno**” – wniosek z dnia 18.06.2007r. (data wpływu 25.06.2007r.; znak sprawy 1527/2007)

W opinii Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody:

1. Najmniej korzystnym wariantem przebiegu drogi S-6 jest wariant I. Budowa drogi w tej lokalizacji związana jest z możliwością utraty części siedlisk przyrodniczych, chronionych w granicach potencjalnego specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Paraszyńskie Buczyny”. Ponadto w odległości 200-400 m od pasa drogowego znajdują się rezerваты przyrody „Wielistowskie Źródlika”, „Wielistowskie Łęgi” i „Paraszyńskie Wąwozy”, na których terenie ochronie podlegają zespoły źródlisk i łągów. Z treści studium wynika, że budowa drogi spowoduje zmiany stosunków wodnych w sąsiedztwie z uwagi na lokalne różnice w zaleganiu poziomów wodonośnych. Z uwagi na powyższe wariant I, na odcinku od km 13+000 do km 23+500 wydaje się niedopuszczalny.
2. Niekorzystnym wariantem jest propozycja wariantu IV, który na odcinku za Malwińską Hutą (km 2+500 do km 4+000) przecina korytarz ekologiczny rzeki Gościciny, w km 5+500 do 6+500 przebiega w odległości ok. 50 od granic Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, przecinając jednocześnie wartościowy przyrodniczo projektowany użytek ekologiczny „Jezioro Czarne z Torfowiskiem koło Głazicy”. Ponadto wariant ten przebiega w odległości 250 m od łągowych miejsc mowy śmieszki- użytku ekologicznego „Śmieszka w Bojanie” i wiąże się z wprowadzeniem ekranów akustycznych na znacznej długości. W tej lokalizacji droga znacznie przybliży się do granic Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.
3. Z punktu widzenia ochrony przyrody rozważyć należy warianty III i II, przy czym na odcinku od Sychowa w kierunku Chwaszczyna za najbardziej korzystny uznaje się wariant II. W swoim początkowym przebiegu wariant II odsunięto w znacznej części od obszaru Natura 2000 „Paraszyńskie Buczyny”. Na wysokości rezerwatów przyrody „Wielistowskie Źródlika”, „Wielistowskie Łęgi” drogę odsunięto na odległość 850-1000 m. Od rezerwatów przyrody „Paraszyńskie Wąwozy” przesunięcie wynosi ok. 400 m w stosunku do wariantu I. Wariant III na odcinku od Niedarżyna do Mokrego Dworu znajduje się w pobliżu potencjalnego OSO „Lasy Lęborskie”, w odległości ok. 200 m w najbliższym punkcie (pomiędzy Niedarżynem a Wojewem). Wariant III biegnie wzdłuż doliny Łeby, w bezpośrednim jej sąsiedztwie, ingerując w krajobraz i korytarz ekologiczny, dotychczas będący bez znacznej fragmentacji. W związku z tym Wojewódzki Konserwator Przyrody proponowałby analizę korzyści i strat przy połączeniu obu wariantów poprzez:
  - poprowadzenie trasy drogi S-6 wariantem II na odcinku Lębork- Wielistowo
  - przejście w km 9+000 przez rzekę Łebę i dalszy przebieg trasy wariantem III (w studium zaznacza się połączenie obu wariantów poprzez przejście przez Łebę na wysokości Wielistowa)

Rozwiązanie to pozwoliłoby na uniknięcie strat powierzchni siedlisk na SOO „Paraszyńskie Buczyny” na wysokości projektowanych użytków ekologicznych w Bożym polu Wielkim (km 11+000 do 12+500) w przypadku poprowadzenia drogi wariantem II. Umożliwi to również odsunięcie trasy S-6 od Lasów Lęborskich i dużych zmian w dolinie Łeby w przypadku wyboru wariantu III. Niemniej jednak rozwiązanie

to spowoduje konieczność przejścia przez rzekę Łebę, w poprzek korytarza ekologicznego.

4. W stosunku do ekranów akustycznych zaleca się wykorzystanie najlepszej dostępnej wiedzy w zakresie typów ekranów, z uwzględnieniem potrzeb lokalnej ornitofauny.
5. WKP nie ma zastrzeżeń do wariantu V, o ile w dalszej części swojego przebiegu będzie tożsamy z wariantem II.
6. Na dalszych etapach uszczegółowienia zwrócić uwagę należy na zagospodarowanie przejść dla zwierząt i terenu do nich przylegającego w celu zapewnienia ich funkcjonalności.
7. Propozycja monitoringu przedstawiona w opiniowanym studium jest niewystarczająca. Nie uwzględniono monitoringu skuteczności wykonanych przejść dla zwierząt. W opinii WKP monitoringiem należy objąć zarówno śmiertelność zwierząt, ginących na skutek kolizji, jak również wykorzystanie przejść przez poszczególne gatunki zwierząt. Dane te będą niezbędne do przygotowania analizy porealizacyjnej, mającej na celu ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań minimalizujących niekorzystne oddziaływanie na środowisko.
8. W propozycji monitoringu nie uwzględniono monitorowania zmian stosunków wodnych, zwłaszcza w rejonie miejsc cennych przyrodniczo (np. rezerwatów przyrody).
9. Należy też wskazać instytucję odpowiedzialną za właściwe zagospodarowanie przejść dla zwierząt w okresie ich eksploatacji.
10. W przypadku wyboru wariantu III na całej swej długości, konieczna byłaby inwentaryzacja ornitofauny na południowym skraju obszaru OSO „Lasy Łęborskie”.
11. Nie znaleziono informacji odnośnie przepustów dla drobnych zwierząt np. płazów, których obecność jest konieczna zwłaszcza w przypadku wariantów przebiegających pomiędzy drobnymi zbiornikami wodnymi.
12. W opracowaniu należy wnieść poprawki:
  - na stronie 129- analizę porealizacyjną powinno się przedstawić Wojewodzie Pomorskiemu, a nie Mazowieckiemu,
  - na stronie 141 wymieniono projektowany rezerwat przyrody „Lasy w Dolinie Strzyży”, który pod nazwą „Dolina Strzyży” został uznany za rezerwat przyrody Rozporządzeniem nr 19 Wojewody Pomorskiego z dnia 29.05.2007r.,
  - na stronie 152 widnieje niewłaściwa podstawa prawna dotycząca obszarów chronionego krajobrazu. Aktualnie obowiązuje Rozporządzenie Wojewody Pomorskiego nr 5/05 z dnia 24.03.2005r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim, zmienione Rozporządzeniem Wojewody Pomorskiego nr 23/07 z dnia 6.07.2007r.
  - na stronie 154 błędnie podano formy ochrony przyrody w granicach OSO „Lasy Łęborskie”.

Wojewódzki Rezerwat Przyrody  
w Gdyni  
Joanna Jankowska

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a-3242

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Subisława 5, 80-354 Gdańsk

Gdańsk, dnia 14.11.2008

DHV POLSKA Sp. z o.o.  
Ul. Domaniewska 41  
02-672 Warszawa

Dotyczy: opinii w sprawie rozpatrywanych wariantów drogi ekspresowej S-6-  
wniosek nr 2685/2008 z dnia 25.08.2008r.

Wojewódzki Konserwator Przyrody w Gdańsku opiniuje:

1. W stosunku do poprzedniej propozycji przebiegu trasy S-6 zrezygnowano z wariantu przebiegającego w bezpośrednim sąsiedztwie potencjalnego obszaru Natura 2000 „Paraszyńskie Buczyny” (w dokumentacji z dnia 18.06.2007r.- wariant I), odsuwając przebieg trasy S-6 w kierunku północnym- przebieg wariantu II i V, co należy zaopiniować pozytywnie.
2. Zrezygnowano z połączenia wariantu II i III w rejonie miejscowości Wielistowo z przejściem przez rzekę Łebę. Zaproponowano odrębne przebiegi w wariantach na północ od Lęborska- wariant A, B i C oraz na południe od Lęborka- warianty II i V. Z uwagi na zachowanie korytarza ekologicznego w dolinie rzeki Łeby nie wnosi się uwag do powyższego. Niemniej jednak na późniejszym etapie winno to znaleźć odzwierciedlenie w wyjaśnieniu odrzucenia takiego wariantu.
3. Na trasie wariantu V – na południowy-wschód od węzła Lębork Mosty konieczne jest przecięcie stwierdzanego fragmentu siedliska 91E0- łągu topolowego. Wariant V odcina również większy fragment kompleksu leśnego w stosunku do wariantu II. Korzystniejszym wariantem wydaje się więc wariant nr II. Należy jednak zaznaczyć, iż wszystkie propozycje przebiegu trasy S-6 na odcinku do Bożegopola Wielkiego sąsiadują lub przecinają fragmenty zinwentaryzowanego siedliska 91E0. Przy wyborze wariantu na tym odcinku organ tut. zaleca kierować się jak najmniejszą stratą powierzchni siedlisk- nie tylko fizyczną ich utratą, ale również możliwości ich utrzymania we właściwym stanie ochrony (zachowania ich struktury i funkcji) na etapie eksploatacji drogi.
4. Zaproponowano zupełnie nowy wariant przebiegu trasy- wariant B, C i D na odcinku w rejonie węzła Donimierz. Warianty D i B przecinają potencjalny

obszar Natura 2000 „Szemudzkie Jeziora Lobeliowe” w rejonie m. Wycztok. Ostoja powstała na skutek tegorocznych prac Wojewódzkiego Zespołu Specjalistycznego, dla ochrony siedlisk przyrodniczych: 3110- jeziora lobeliowe (Jez. Kamień, Jez. Łekno, Jez. Brzeżonko, Jez. Wycztok, Jez. Jelonek i Jez. Otalżyno), 7140- torfowiska przejściowe i trzęsawiska, 91D0- bory i lasy bagienne. Granice obszaru naniesiono na rys. nr 1.6 odesłanego egzemplarza przedstawionej dokumentacji. Na zachód od drogi Łebno-Pomieczyno wyznaczono również nową ostoję „Mechowiska Zęblewskie”. Wariant B, C zlokalizowano jednak w odległości ok. 3 km od projektowanej ostoi.

5. Zrezygnowano z wariantu ingerującego w projektowany użytek ekologiczny „Jezioro Czarne z Torfowiskiem koło Głazicy”, oddalony o 250 m od lęgowych miejsc mewy śmieszki- użytku ekologicznego „Śmieszka w Bojanie”, co należy zaopiniować pozytywnie.

Reasumując należy uznać, że nowo zaprojektowany wariant D i B na odcinku w rejonie węzłów Donimierz i Kowalewo koliduje z ostoją „Szemudzkie Jeziora Lobeliowe”. Realizacja inwestycji w tych wariantach winna zostać poddana wnikliwej analizie w zakresie wpływu na obszar Natura 2000, ze szczególnym uwzględnieniem rozwiązań minimalizujących niekorzystne oddziaływanie na przedmiot ochrony na terenie ostoi i spójność obszaru Natura 2000. W pozostałym przebiegu zrezygnowano z fragmentów przebiegu najbardziej niekorzystnych z punktu widzenia ochrony przyrody.

WPLYNĘŁO		DHV Polska		2008-11-25	
L. Dz. 9901		Podpis MR			
LP	DZIAŁ	OSOBA	TYTUŁ (STAN)	POLECENIE	PODPIS
	DLK5				
	LP			A2. M. Podstawna	

Wiceprezesa Pomorskiego  
 Joanna Litwicka  
 Wojewódzki Zespół Specjalistyczny

- Otrzymują:  
 1. Adresat  
 2. a/a- 7507