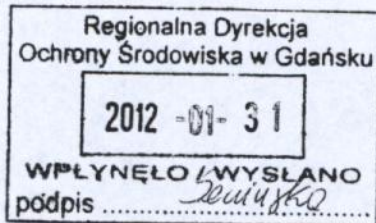


Gdańsk, dnia 31 stycznia 2012r.

RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG  
Zpo



Generalna Dyrekcja  
Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Gdańsku  
ul. Subisława 5  
80-354 Gdańsk

**Dotyczy:** wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **Budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta” wraz z przebudową linii wysokiego napięcia w przebiegu wyznaczonym korytarzem WARIANTU II-A2.**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), w związku z art. 71, art. 72 oraz art. 74 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r., Nr 199, poz. 1227 ze zm.) **ponownie wzywa do uzupełnienia przez wnioskodawcę informacji o planowanym przedsięwzięciu.**

1. Zgodnie z obowiązującymi przepisami eksploatacja dróg nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska, poza terenem, do którego zarządzający drogą ma tytuł prawny. W związku z powyższym należy ustosunkować się do informacji dotyczących prognozowanego oddziaływania akustycznego analizowanej drogi na tereny podlegające ochronie akustycznej w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. (Dz. U. Nr 120, poz. 826) oraz planowanych do zastosowania rozwiązań chroniących środowisko akustyczne. W dniu 31.10.2011 r. oraz 16.01.2012 r. przekazano do tutejszego organu uzupełnienia (kopie map ewidencyjnych), dotyczące zagospodarowania terenu przedsięwzięcia oraz terenów sąsiednich. W związku z powyższym należy w sposób jednoznaczny określić aktualność stanu zagospodarowania terenów przeznaczonych pod inwestycję oraz z nią sąsiadujących, wziętych pod uwagę w analizie akustycznej zawartej w przedłożonym wraz z wnioskiem raporcie oś.

Niniejsze ma na celu ocenę bezpośredniego oraz pośredniego wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi oraz możliwości i sposobów zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko.

2. Ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązanie z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać



projektowana droga S6. Z uwagi na powyższe należy zweryfikować zawartą w raporcie oś analizę oddziaływań skumulowanych planowanej drogi ekspresowej S6 na środowisko, w kontekście zaktualizowanego zagospodarowania terenów sąsiadujących (uzupełnienie z dnia 31.10.2011r, 16.01.2012 r.).

3. **Analizie należy poddać wszelkie możliwe uciążliwości/bariery/skutki wynikające z realizacji inwestycji oraz sposoby ich ograniczenia.** Zawarta w treści raportu analiza oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska jest ogólnikowa, oparta jedynie na wskazaniu wielkości i ilości kolizji proponowanych wariantów z poszczególnymi elementami środowiska. W przeważającej części raportu autorzy wskazują na te same czynniki mogące negatywnie oddziaływać na środowisko tj. hałas, zapylenie, czasowe uciążliwości na etapie budowy i stawiają identyczne wnioski i warunki dotyczące jedynie, zastosowania środków minimalizujących owe negatywne oddziaływania takie jak, ekrany akustyczne, przejścia dla zwierząt, ograniczenie godzin pracy ciężkiego sprzętu. W raporcie brak jest określenia dokładnego wpływu inwestycji na elementy przyrodnicze oraz skutków jakie mogą wyrzeć np. określenie wpływu prowadzenia drogi na nasypie w stosunku do sieci hydrologicznej, przerwanie stałego zasilania wodami opadowymi, co może mieć wpływ na występujące w otoczeniu siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin charakterystyczne dla tych siedlisk przyrodniczych. W ostateczności tego typu zaburzenia w istniejącym układzie ekologicznym mogą prowadzić do nieodwracalnych skutków środowiskowych.
4. **Należy wyjaśnić kwestie rozbieżności oceny tych samych wariantów drogi S6 przebiegającej na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiejska przedstawionych w dokumentacji raportu oddziaływania na środowisko oraz „Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015”.** Zarówno z treści opracowania „Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015” jak i „Strategicznej oceny oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 – 2015” można uzyskać więcej konkretnych informacji dotyczących oddziaływania na środowisko inwestycji drogowych oraz sposobu minimalizacji ich wpływu. Oba ww. dokumenty dokładnie analizują i oceniają wpływ, jaki niesie budowa i rozwój infrastruktury drogowej na poszczególne komponenty środowiska. Jednocześnie dokumenty te wskazują zarówno w treści jak i na załącznikach graficznych miejsca najbardziej kolizyjne, oceniają skutki realizacji inwestycji na środowisko oraz wskazują możliwe rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie. Tego typu analizy brak jest w raporcie pomimo tego, iż jest to dokument o większej szczegółowości. Z treści dokumentu „Strategicznej Oceny...” (tabela 9.6 str. 243) wynika, iż Droga ekspresowa S-6, odcinek Lębork – Obwodnica Trójmiasta wariant II na długości 12,92 km koliduje z korytarzem ekologicznym o randze krajowej tym samym oceniono, że ma znaczące oddziaływanie na korytarz na całej długości. Wariant III przecina krajowy korytarz ekologiczny na długości 5,61 km i również oceniono jego oddziaływanie na znaczące. Jednocześnie w tabeli. 11.3 (str. 468) „Strategicznej oceny...” dotyczącej zaleceń weryfikacji dokumentacji projektowej w odniesieniu do inwestycji III grupy, gdzie ujęta została Droga ekspresowa 6 odcinek Lębork – Obwodnica Trójmiasta, wynika iż wariant III jest najlepszy z punktu widzenia ochrony korytarzy ekologicznych wskazując również na możliwe działania skumulowane ze strony istniejącej DK 6. W „Prognozie



oddziaływani na ...” (str. 128-131, tab. 7.12) oceniono oddziaływanie przebiegów istniejących dróg, na które wpływ będzie miała realizacja zadań ujętych w Programie. Oddziaływanie planowanej inwestycji oceniono na znaczące (czyli silne oddziaływanie barierowe), zaś nie podejmowanie realizacji inwestycji oceniono na bardzo silne oddziaływanie barierowe. W Tomie B, załącznik B5 „Metodyka analizy oddziaływania na korytarze ekologiczne” Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 bardzo dokładnie oceniono wpływ proponowanych wariantów przebiegu trasy S6 na korytarze ekologiczne, wskazano również znaczenie kolizji z gatunkami kluczowymi oraz wpływ na spójność sieci Natura 2000 itp. W załączniku B7 „Metodyka analizy oddziaływania na batrachofaunę” (str. 37 oraz str.121-122 ) ww. prognozy, wskazano ilość obszarów konfliktowych pod względem występowania płazów na przebiegu analizowanych wariantów przedsięwzięcia oraz sposoby minimalizacji negatywnego wpływu na batrachofaunę. Szereg jakże istotnych informacji zakresu oddziaływania planowanej inwestycji oraz minimalizacji jej wpływu na środowisko zawartych zostało w dwóch ww. dokumentach, opracowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, jednakże nie znalazły one odzwierciedlenia w przedstawionym raporcie. Tym samym zauważyć można, iż wskazany do realizacji wariant II+A2 nie został pozytywnie oceniony w strategii rozwoju sieci dróg krajowych, w przeciwieństwie do wniosków z raportu, co wskazuje na swego rodzaju sprzeczność owych dokumentów.

5. **Należy uzasadnić wybór wariantu najkorzystniejszego dla środowiska.** Nie wskazano z jakich powodów uznano wariant II+A2 za najlepszy dla środowiska, zwłaszcza w odniesieniu do elementów przyrodniczych. Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przedstawiona w przedłożonym raporcie opiera się głównie na zestawieniu kolizyjności projektowanej drogi w różnych wariantach z poszczególnymi komponentami środowiska, pomijając wagę poszczególnych kolizji w odniesieniu do funkcjonowania całości ekosystemów po wybudowaniu drogi.
6. **Należy przeanalizować oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko.** W raporcie ooś brak jest relacji pomiędzy uzyskanymi wynikami inwentaryzacji przyrodniczej a proponowanymi zaleceniami dotyczącymi minimalizacji ewentualnych oddziaływań. Brak jest uzasadnienia wskazanych zaleceń. Ponadto należy zauważyć, iż autorzy raportu mylą podstawowe pojęcia takie jak np. roślinność rzeczywista, siedliska przyrodnicze, itp. co nie jest bez znaczenia dla zwaloryzowania i oszacowania ewentualnych oddziaływań. Wskazane w rozdziale 11 przewidywane środki ochrony środowiska, opierają się jedynie na zaleceniach wynikających z ustaw, rozporządzeń i wytycznych. Proponowane środki minimalizujące powinny wynikać z przeprowadzonej oceny/analizy oddziaływania inwestycji na środowisko, wyników badań uwarunkowań terenowych. Jednocześnie zwraca się uwagę, że należy skonkretyzować zwroty: typu: ograniczyć do minimum gdyż, nie wskazują one na żadne konkretne rozwiązanie.
7. **Należy wskazać sposób prowadzenia prac budowlanych,** np. gdzie będzie składowana ziemia z pasa drogowego, kolejność wykonywanych prac , okres zajęcia terenu, zabezpieczenia przed możliwością przedostania się zwierząt na plac budowy itp.
8. **Należy wskazać informacje zakresu sposobu odwodnienia planowanej inwestycji na każdym jej etapie.** W raporcie brak jest analizy wpływu odwodnienia inwestycji na siedliska przyrodnicze. Należy dokonać analizy



mogących wystąpić bezpośrednich oraz pośrednich oddziaływań inwestycji na warunki gruntowo – wodne. Element ten istotny jest w celu oszacowania ewentualnych zmian oraz strat które mogą zaistnieć w siedliskach przyrodniczych oraz siedliskach gatunków objętych ochroną, których poprawne i niezakłócone funkcjonowanie w ekosystemie uzależnione jest od istniejących warunków gruntowo – wodnych oraz obecnego sposobu zasilania np. wodami opadowymi.

9. **Należy uzupełnić raport oos o informacje z zakresu parametrów inwestycji np. MOP-ów** (wielkość zajętej powierzchni), szerokości drogi technicznej/serwisowej na etapie realizacji inwestycji oraz eksploatacji, wskazania również wymaga na których odcinkach planowana droga będzie przebiegać w nasypie, gdzie w skarpie, sposobu zabezpieczenia skarp, sposobu odwodnień skarp oraz pozostałych jej elementów, itp.
10. Należy uzasadnić ilość oraz dobrane parametry przejść dla zwierząt.
11. **Należy dokonać analizy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego** w stosunku do zaproponowanych lokalizacji przejść dla zwierząt, zwłaszcza przejść dla zwierząt dużych. Czy aktualne i projektowane zagospodarowanie terenu w sąsiedztwie przejść dla zwierząt nie spowoduje obniżenia ich funkcjonalności i skuteczności?
12. W rozdziale 6 pkt. 6.6.5 str. 134 raportu „*Oddziaływanie na faunę*” – przedstawiono jedynie informacje dotyczy płazów. Należy zatem uzupełnić rozdział o informacje dotyczące pozostałych gromad zwierząt.
13. Należy sprecyzować pojęcie „gatunki ptaków o wyjątkowej wartości” (str.107)
14. Należy wyjaśnić sprzeczności jakie pojawiają się w raporcie np. **str. 119 cyt: „Podsumowując, oprócz kwestii ochrony czynnej, która nie leży w gestii Inwestora oraz fizycznego zniszczenia siedliska, projektowana trasa nie zagraża cennym siedliskom. Nie zostaną zmienione stosunki wodne ani trofia środowiska – zastosowanie odpowiednich urządzeń ochrony środowiska zapewni czystość wód oraz powietrza, które mogłyby wpłynąć na pH i czystość gleby.”** - tego typu stwierdzenia często padające w przedstawionym raporcie oos są lakoniczne i niczym nie poparte ponadto sprzeczne z padającymi w treści dokumentacji stwierdzeniami o wpływie na środowisko planowanej drogi, jej kolizyjności z obszarami cennymi przyrodniczo, tworzeniu bariery dla swobodnej migracji zwierząt itd.
15. Należy rozważyć połączenie wariantu III i II poprzez przejście wariantu II na wysokości Wielistowa w wariant III. Pozwoli to między innymi na uniknięcie niszczenia cennych siedlisk przyrodniczych w rejonie „Paraszyńskich Buczyn” oraz ograniczy długość kolizji drogi z korytarzem ekologicznym o randze krajowej.
16. Należy uzupełnić raport oos o analizę zagadnień związanych z długoterminowym wpływem eksploatacji planowanej drogi. Powierzchnie dróg i poboczy stanowią źródło pyłu rozproszonego i powiązanych zanieczyszczeń chemicznych. Wzrost tych zanieczyszczeń, długoterminowe nagromadzenie się w przypadku eksploatacji drogi jest elementem nieuniknionym. Jednakże prowadzić może do nieodwracalnych zmian/przekształceń w ekosystemach przyrodniczych.
17. Należy uzupełnić raport o informacje dotyczące zbiorników wodnych oraz terenów podmokłych, które wyniku budowy drogi ulegną zniszczeniu. Należy wskazać miejsca kompensacji przyrodniczej za zniszczone zbiorniki wodne stanowiące siedliska płazów, sposób zabezpieczenia terenów podmokłych oraz zbiorników, a zwłaszcza miejsc masowej migracji płazów na etapie realizacji oraz eksploatacji inwestycji.



18. Należy wskazać czy w ramach planowanej inwestycji wykonywane będą prace związane z regulacją rzek, cieków, strumieni, – jeśli tak należy wskazać, które cieki będą poddane regulacji oraz należy określić skalę prac i sposób ich wykonania. Należy zauważyć, iż przecięcie koryta cieku przez most lub przepusty zmieniają lokalne siedlisko wodne poprzez zmianę formy koryta i stosunków hydraulicznych w danym miejscu. W związku z powyższym raport winien być uzupełniony o tego typu analizę.
19. Należy przeanalizować wpływy inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji na tereny podmokłe. Brak jest wskazania miejsc występowania mokradeł. Tego typu inwestycje mogą mieć wpływ na zmianę hydrologii i przepływów w obrębie zlewni a także zmianę przemieszczania się gatunków zwierząt związanych z tego typu siedliskami, co w konsekwencji prowadzić może do nieodwracalnych skutków i całkowitej zmiany struktury mokradeł.
20. Należy wskazać możliwe działania łagodzące i kompensujące wpływ planowanej inwestycji na ekosystemy wodne.
21. Należy wskazać sposób rekompensaty za wycinkę drzew.
22. Należałoby też rozważyć, czy w sąsiedztwie siedlisk o szczególnych wartościach przyrodniczych (np. siedlisk priorytetowych) nie wskazać sposobu zabezpieczenia placu budowy oraz pasa ziemi zajętego pod budowę przed rozprzestrzenianiem się roślinności synantropijnej, która może powodować przekształcenia w strukturze siedlisk przyrodniczych oraz zespołów roślinnych.
23. Należy uzupełnić raport oddziaływania na środowisko (**zeszyt 3, załącznik 6 oraz załącznik 17.4.3**) w zakresie szaty roślinnej:
  - a. Należy przedstawić dokładne dane dotyczące metodyki zbioru materiałów, co ma znaczenie dla możliwości oceny jakości zebranych materiałów, wiarygodności, jak też wartości dla delimitacji terenu, pod kątem wartości przyrodniczych. Nie podano roku przeprowadzania prac terenowych, ani miesięcy, kiedy je wykonywano, częstości odwiedzania poszczególnych punktów, nie określono, co przyjęto za stanowisko, ani zarysu metody rozpoznania florystycznego i siedliskowego (czy prowadzono rozpoznanie fitosocjologiczne?).
  - b. Należy uzupełnić raport oos oraz przedłożona inwentaryzacje o materiały zakresu fitosocjologii i botaniki. W przedłożonym raporcie oos nie wykorzystano szeregu materiałów źródłowych również tych cytowanych w wykazie literatury (np. nie zacytowano stanowisk gatunków pod ochroną ścisłą, jak np. wrzośca bagiennego *Erica tetralix*, z południowego krańca jeziora Wycztok – podanego w opracowaniu Banaś K., Borowiak B. 2009 mscr. „Ocena wpływu projektowanej drogi ekspresowej S6 na projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Szemudzkie Jeziora Lobeliowe”). Brak wykorzystania danych cytowanych w tym samym zeszycie opracowania, w załączniku nr 5, dotyczących projektowanych użytków ekologicznych, położonych bezpośrednio na trasie przebiegu wariantów projektowanej drogi (por. Buliński i in. 2006. Walory przyrodnicze Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego i ich ochrona. Studia przyrodniczo-krajobrazowe województwa pomorskiego. Wyd. – Urząd Marszałkowski Woj. Pomorskiego), jak np. „Jezioro Wycztok i Torfowisko”, „Jezioro Jelonek”, „Rosiczki Piekietka”, „Torfowisko Jeleńskiej Huty” („Otałzynko”) (cytowania opisu z wymienionymi siedliskami i gatunkami – załącznik nr 5, str. 280, 282, 284), skąd podawano cenne siedliska przyrodnicze oraz gatunki chronione i zagrożone (mat.



- Z. Lenartowicz i M. Bulińskiego), jakie w ogóle nie znalazły się w omawianym opracowaniu.
- c. W metodyce podano, że uwzględniono w opracowaniu stopnie zagrożenia dla gatunków roślin naczyniowych, w skali kraju (wg Zarzyckiego, Szelağa 1992 i 2006), w skali Pomorza Zachodniego (wg Żukowskiego, Jackowiaka 1995) oraz w skali Pomorza Gdańskiego (wg Markowskiego, Bulińskiego 2004). Jednakże w tekście brak jest zarówno wymienienia gatunków z grup objętych stopniami zagrożenia dla wskazanych regionów i kraju, stwierdzonych na obszarze opracowania, jak również oceny rozmieszczenia ich na trasie projektowanej drogi i uwzględnienia obecności w waloryzacji przyrodniczej terenu opracowania. Nawet w wykazie gatunków nie podano przy gatunkach zagrożonych stopni zagrożenia wg cytowanych prac. Należy uzupełnić raport o powyższe informacje.
  - d. Należy wyjaśnić oraz uzupełnić informacje przedstawione w treści opracowania, np. w rozdziale poświęconym opisowi typów krajobrazów roślinnych, znajduje się szereg nieścisłości i uproszczeń. Przykładem może być mylenie zbiorowisk leśnych z siedliskowymi typami lasu (załącznik nr 6, str. 11). Wątpliwości budzi wymienianie zespołu wyki czteronasiennej w uprawach polowych. Należy zaznaczyć że jego płaty są rozpowszechnione na polach na wschód od Wisły, natomiast w rejonie Pojezierza Kaszubskiego zespół ten jest zastępowany przez inny zespół – skrytka polnego *Aphano-Matricarietum*. Zwraca się również uwagę że nie poprawne jest stosowanie określeń: „gatunki chronione ściśle”, „gatunki chronione częściowo”, gdy są to gatunki pod ochroną ścisłą (lub: objęte ochroną ścisłą) oraz gatunki pod ochroną częściową (lub: objęte ochroną częściową).
  - e. Należy wyjaśnić występowanie na terenie opracowania takiego zespołu jak pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy *Betulo pendulae-Quercetum roboris*, przy braku wykazania takich zespołów, jak: brzezina bagienna *Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis* i las mieszany bukowo-dębowy (kwaśna dąbrowa) *Fago-Quercetum petraeae*. Jest to bardzo istotna pomyłka, bowiem dotyczy zespołów, stanowiących siedliska przyrodnicze programu Natura 2000. Ma to więc przełożenie na delimitację i ocenę wartości terenu opracowania pod względem roślinności. Jeżeli można by zrozumieć nieprawidłową diagnozę w terenie płatów zespołu i określenie ich, jako reprezentujące kwaśny las brzoźowo-dębowy, to fakt podawany w literaturze (w tym – cytowanej w omawianym opracowaniu – Matuszkiewicz W. 2001), występowania tego zespołu jedynie w pasie nadmorskim, a więc poza obszarem opracowania, powinien zostać zauważony
  - f. Weryfikacji wymagają informacje o szacie roślinnej terenu objętego opracowaniem w którym brak jest między innymi np. w wykazie gatunków objętych ochroną całej grupy taksonów rozpowszechnionych w obszarze, który przecina projektowana trasa. Biorąc po uwagę częstość ich występowania na wskazanym terenie (np. wyniki badań przy inwentaryzacji przyrodniczej gminy Szemud) ich nie odnotowanie w pasie terenu pod drogą S6, przy pobieżnych nawet badaniach terenowych, wydaje się mało prawdopodobne. Wśród gatunków pod ochroną ścisłą i zagrożonych brakuje grupy roślin związanych z jeziorami lobeliowymi i ich obrzeżami. Do gatunków takich należą: lobelia jeziorna *Lobelia dortmanna*, brzeżyca jednokwiatowa *Littorella uniflora*, poryblin jeziorny *Isoetes lacustris*, wywłócznik okótkowy *Myriophyllum verticillatum*, jeżogłówka pokrewna *Sparganium angustifolium*,



ponikło igłowe *Eleocharis acicularis*, obecne np. nad jeziorem Jelonek i jeziorem Wycztok. Nie zostały spenetrowane lub niedokładnie torfowiska położone bezpośrednio na trasie projektowanej drogi S6 (jak np. na północ od jeziora Otałżyno), dlatego nie znaleziono całej grupy związanych z nimi i ich otoczeniem gatunków, objętych ochroną ścisłą i zagrożonych, jak m.in.: rosziczka długolistna *Drosera anglica*, rosziczka pośrednia *D. intermedia*, turzyca bagienna *Carex limosa*, bagnica torfowa *Scheuchzeria palustris*, przygiętka biała *Rhynchospora alba*, żurawina drobnoowocowa *Oxycoccus microcarpa*, widłak jałowcowaty *Lycopodium annotinum*, bażyna czarna *Empetrum nigrum*, sit drobny *Juncus bulbosus*, sit cienki *J. filiformis*, beblek błotny *Peplis portula*, żabieniec lancetowaty *Alisma lanceolatum*. Nie znaleziono szeregu innych gatunków chronionych i rzadkich, z odmiennych siedlisk niż jeziora lobeliowe i torfowiska, takich, jak np.: śniedek baldaszkowaty *Ornithogalum umbellatum*, wilżyna rozłogowa *Ononis repens*, a ze zbiorników dystroficznych innych gatunków pływaczy, częstych na tym terenie, oprócz wymienionego pływacza zwyczajnego *Utricularia vulgaris*. Trudno się dziwić, skoro nie znaleziono nawet tak pospolitych gatunków, rosnących w pasie badanego terenu, jak grązel żółty *Nuphar lutea*. Wątpliwości budzi także lektura wykazu gatunków roślin naczyniowych, stwierdzonych na badanym terenie. Brakuje w wykazie wielu gatunków, które z wysokim prawdopodobieństwem występują na terenie opracowania, a część obecna jest tam na pewno. W raporcie znaleźć możemy informacje o zinwentaryzowanych gatunkach roślin które występują na południu kraju. Przykładem jest podanie szczodrzeńca zmiennego *Chamaecytisus ratosbonensis*, a brak w liście żarnowca miotlastego *Sarothamnus scoparius*. Szczodrzeniec zmienny jest pospolity w południowo-wschodniej części Polski, natomiast na Pomorzu Zachodnim w ogóle nie występuje, co doskonale ilustruje np. mapa rozmieszczenia w Atlasie rozmieszczenia roślin naczyniowych Polski (tzw. popularnie ATPOL – str. 155). Brak natomiast stanowisk żarnowca miotlastego, na terenie opracowania, jest po prostu niemożliwy (mapa rozmieszczenia w Polsce – ATPOL – str. 496). Niemożliwa z kolei wydaje się obecność na terenie opracowania stanowiska trzmieliny brodawkowej *Euonymus verrucosa*, gatunku typowego dla grądu subkontynentalnego, rozpowszechnionego po wschodniej stronie Wisły, a w województwie pomorskim notowanego wyłącznie w części bliskiej dolinie tej rzeki – na Pojezierzu Starogardzkim i w rejonie Borów Tucholskich, a nigdy nie podawanego z Pojezierza Kaszubskiego. Brak w liście gatunków roślin wczesnowiosennych, jak np. złoci *Gagea* sp. (2-3 gatunki), kokoryczy wątlej *Corydalis intermedia* i kilku innych, jakie są nierzadkie w tej części województwa, jednoznacznie wskazuje na brak przeprowadzenia badań wczesnowiosennych.

24. Należy uzupełnić raport oddziaływania na środowisko (**zeszyt 3, załącznik 6 oraz załącznik 17.4.3**) w zakresie herpetofauny;
- Należy wskazać, na jakiej podstawie oszacowano liczebność gatunków zinwentaryzowanych gadów (str. 69 załącznik 17.4.3.).
  - W tabeli 16 i 17 (str. 65- 68, zał. 17.4.3.) przedstawiono wykaz gatunków płazów oraz gadów zinwentaryzowanych na terenie planowanej inwestycji – należy wyjaśnić na jakiej podstawie autor określił wartość przyrodniczą gatunków herpeto- i batrachofauny,



- c) Wskazać na mapie miejsca zwiększonej migracji płazów (miejsca konfliktowe), wraz z miejscami gdzie ulegną zniszczeniu zbiorniki wodne oraz tereny podmokłe mające istotne znaczenie dla płazów.
- d) Należy uzupełnić informacje dotyczące warunków/środków minimalizujących wpływ planowanej inwestycji na populacje gadów i płazów. Brak jest również informacji na temat środków rekompensaty utraconego terenu, zabezpieczenia środowiska na etapie realizacji inwestycji itp. Jedynie w pkt. 6.6.5 „oddziaływanie na faunę” str.134 raportu (zeszyt 2a), znajdujemy ogólnikowe informacje o miejscach kolizyjnych, terminie wykonywania prac budowlanych i sposobie zabezpieczenia placu budowy.
- e) W załącznik B7 „Metodyka analizy oddziaływania na batrachofaunę” (str. 37 oraz str.121-122 ) ww. prognozy, wskazano ilość obszarów konfliktowych pod względem występowania płazów na przebiegu analizowanych wariantów planowanej drogi ekspresowej. Informacje te nie pokrywają się z wynikami przeprowadzonej na potrzeby raportu inwentaryzacji herpeto- i batrachofauny. Należy zatem wyjaśnić kwestie rozbieżności pomiędzy zawartymi w opracowaniach informacjami.

25. Należy uzupełnić raport oddziaływania na środowisko (**zeszyt 3, załącznik 6 oraz załącznik 17.4.3**) w zakresie awifauny;

- a) Należy wskazać metodykę prac inwentaryzacyjnych oraz okres, w jakim były prowadzone.
- b) Wyjaśnienia wymaga kwestia przedłożonych w raporcie (punkcie 3.4 str.140 załącznik 17.4.3) wyników inwentaryzacji, które odniesiono jedynie do gatunków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, zaznaczając, iż uznano je za „gatunki specjalnej troski”. Brak jest zaś odniesienia do gatunków objętych ochroną prawną w Polsce, a także gatunków rzadkich regionalnie. Biorąc pod uwagę skalę inwestycji inwentaryzacja ptaków oraz analiza możliwego oddziaływania, powinna odnosić się do wszystkich gatunków objętych ochroną prawną. Twierdzenie, iż *” w skali krajowej budowa drogi S6 nie będzie miała wpływu na populacje gatunków szczególnie cennych (zwłaszcza z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej). Natomiast w skali lokalnej wpływ ten będzie widoczny, zwłaszcza dla takich gatunków jak: bocian biały, derkacz i żuraw...”* wskazuje, że autorzy nie przeanalizowali wpływu inwestycji na wszystkie prawnie chronione gatunki ptaków, które przypuszczalnie mogą występować na tym terenie, także te z załącznika I Dyrektywy Ptasiej. W raporcie brak jest również propozycji związanych z ograniczeniem wpływu inwestycji zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji a awifaunę terenu ( jedyne warunki wskazane w raporcie to prowadzenie wycinki drzew poza porą lęgową ptaków).

26. Należy uzupełnić raport oddziaływania na środowisko (**zeszyt 3, załącznik 6 oraz załącznik 17.4.3**) w zakresie teriofauny:

- a) Okres przeprowadzenia inwentaryzacji ssaków jak podkreślają sami autorzy był niepełny, gdyż nie obejmowała okresu zimy, uniemożliwia to tropienie ssaków po śniegu. Tym samym nie można przyjąć, iż zaproponowana lokalizacja przejść dla zwierząt mająca na celu m.in. zapewnienie ciągłości korytarza migracyjnego oraz zmniejszenie śmiertelności czy też ograniczenie wpływu fragmentacji siedlisk – jest określone właściwie. Należy zatem podać uzasadnienie dla skuteczności zaprojektowanych przejść dla zwierząt.



- b) Nieuzasadnione jest również prowadzenie tropień jedynie w wybranych fragmentach proponowanych wariantów (patrz str. 115 pkt. 2.6.2.1. załącznik 17.4.3.). Tego typu losowe, fragmentaryczne prowadzenie inwentaryzacji może dawać fałszywy obraz rzeczywistego składu gatunkowego ssaków występującego na tym terenie. Skutkować to może, niszczeniem ważnych i cennych miejsc występowania gatunków objętych ochroną prawną czy też źle zaprojektowanymi środkami minimalizującymi wpływ inwestycji na zwierzęta.

Ponadto, po przeanalizowaniu przedstawionego w uzupełnieniu aktualnego zagospodarowania przedmiotowego terenu, tutejszy organ w załączeniu przekazuje uwagi i wnioski stron odnośnie planowanego przedsięwzięcia z prośbą o ustosunkowanie się do ich treści.

Wobec braku powyższych informacji niemożliwe jest wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ustala się termin złożenia wyjaśnień – 14 dni od dnia otrzymania wezwania. Nie złożenie w terminie wyjaśnień wstrzymuje terminy postępowania. Tut. organ informuje, że brak żądanych informacji spowoduje, że organ nie będzie miał wystarczających podstaw do zajęcia stanowiska zgodnego z oczekiwaniami wnioskodawcy.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Gdańsku  
*Hanna Dzikowska*

Załączniki:

1. Pismo Pana Mariusza Mor oraz Pani Marianny i Tadeusza Mor
2. Pismo Pani Danuty Dmowskiej – Kopec oraz Pana Andrzeja Kopec
3. Pismo Pana Ryszarda Rogockiego
4. Pismo Pana Aleksandra Wiącek
5. Pismo Państwa Marii i Stanisława Raczkowskich
6. Pismo Państwa Danuty i Zdzisława Grzesiak oraz Pani Małgorzaty Grzesiak – Nawrot i Pana Marka Nawrot

Otrzymują:

1. Adresat;
2. RDOŚ a/a