

DHV POLSKA Sp. z o.o.
02-672 Warszawa
ul. Domaniewska 41
tel. 606-28-02, 606-29-70



ANEKS Nr 1

DO RAPORTU

O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO

DROGI EKSPRESOWEJ Nr S6 SZCZECIN-GDAŃSK

NA ODCINKU OD LĘBORKA (WRAZ Z OBWODNICĄ LĘBORKA) DO

OBWODNICY TRÓJMIASTA

WYMAGANEGO W POSTĘPOWANIU O WYDANIE

DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

TOM I. CZĘŚĆ WSTĘPNA ANEKSU

Warszawa, czerwiec 2012 r.

DANE OGÓLNE

Obiekt budowlany:

droga krajowa ekspresowa nr S6 Goleniów – Koszalin – Słupsk – Lębork - Gdańsk (S7/A1) na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta, odcinek Leśnice – Lębork – Luzino – Obwodnica Trójmiasta, odcinek północny od km 0+000 do km 33+901 oraz odcinek południowy od km 0+000 do km 30+363

Lokalizacja:

województwo pomorskie, powiaty lęborski, wejherowski i kartuski, miasto Lębork, gminy: Nowa Wieś Lęborska, Łęczyce, Luzino, Szemud i Żukowo oraz miasto Gdynia (na prawach powiatu)

Nazwa przedsięwzięcia (tytuł inwestycyjny):

Budowa drogi ekspresowej nr S6 na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta

Rodzaj przedsięwzięcia:

budowa drogi krajowej ekspresowej S6 (po nowym śladzie) i rozbudowa istniejącej drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej

Inwestor:

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

Jednostka wykonująca STEŚ:

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

Jednostka wykonująca ROŚ:

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

Zespół autorski ROŚ:

Funkcja osoby	Imię i nazwisko	Zakres prac
Kierownik	mgr Tomasz Pakuła	część opisowa, weryfikacja
Ekspert	dr inż. Tadeusz Wójcicki	część opisowa, weryfikacja
Ekspert	mgr inż. Joanna Olejniczak	część opisowa
Ekspert	mgr inż. Dagmara Kaszyńska	część opisowa
Ekspert	mgr inż. Marta Podedworna-Łuczak	przyroda, zabytki, woda
Ekspert	mgr inż. Przemysław Pajewski	emisje do powietrza, hałas
Ekspert	mgr inż. Iwona Zurek	hałas
Ekspert	mgr Henryk Kot	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	prof. Marek Tadeusz Ciosek	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	dr Grzegorz Bzdón	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	dr Janusz Krechowski	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	mgr Marian Szymkiewicz	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	dr Krzysztof Banaś	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	dr Dariusz Borowiak	inwentaryzacja przyrodnicza
Ekspert	mgr Anna Skolimowska	część rysunkowa
Ekspert	mgr inż. Konrad Jagodziński	część rysunkowa
Ekspert	mgr inż. Ada Szczęsna	część rysunkowa
Ekspert	mgr inż. Tomasz Szyszka	część rysunkowa
Ekspert	mgr inż. Bartosz Bełch	część rysunkowa
Ekspert	mgr Anna Adameczyk - Gorzkowska	część rysunkowa, część opisowa
Ekspert	mgr Bartosz Dzierża	część rysunkowa, część opisowa
Ekspert	mgr inż. Tomasz Nowakowski	część rysunkowa, część opisowa

Za zespół:

Objaśnienia skrótów:

STEŚ - studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe drogi ekspresowej nr S6 Leśnice (Lębork) – Obwodnica Trójmiasta
ROŚ - raport o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej nr S6 Leśnice (Lębork) – Gdańsk

SPIS TREŚCI ANEKSU:

TOM I:

CZĘŚĆ WSTĘPNA ANEKSU

TOM II:

**STRESZCZENIE RAPORTU W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM
(ZAKTUALIZOWANE)**

TOM III:

CZĘŚĆ OPISOWA RAPORTU (ZAKTUALIZOWANA)

TOM IV:

CZĘŚĆ KARTOGRAFICZNA RAPORTU (ZAKTUALIZOWANA)

TOM V:

USTOSUNKOWANIE SIĘ DO UWAG SPOŁECZNYCH

TOM I. CZĘŚĆ WSTĘPNA ANEKSU

1. Podstawa Aneksu

Formalną podstawą niniejszego Aneksu nr 1 jest umowa nr 83/P-2/2012 z dnia 27.04.2012 r. na uzupełnienie i naniesienie poprawek do wykonanego w 2010 r. raportu oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji, zawarta między inwestorem, tj. Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku, a firmą DHV POLSKA Sp. z o.o. w wyniku rozstrzygnięcia przetargu o udzielenie zamówienia publicznego.

Merytoryczną podstawą wykonania niniejszego aneksu nr 1 do raportu ROŚ są wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (pisma nr RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG z dnia 31.01.2012 r. oraz nr RDOŚ-GD-WOO.4200.3.46.2011.JIG z dnia 28 lutego 2012 r.), dotyczące konieczności uzupełnienia treści raportu ROŚ w podanym zakresie. Kopię tych pism przedstawiono na końcu niniejszej części Aneksu.

2. Układ treści Aneksu

Zawartość treści niniejszego aneksu wynika wprost z treści w/w wezwań. Ponieważ jednak uwagi RDOŚ powodowały powstanie licznych zmian w różnych miejscach w części opisowej w pierwotnym Raporcie, zdecydowano się na opracowanie:

- ujednoliconego (zaktualizowanego) Streszczenia Raportu (zeszyt 2),
- ujednoliconego (zaktualizowanego) Opisu do Raportu (zeszyt 3).

Dla ułatwienia śledzenia zmian w obu tych dokumentach miejsca zmienione w stosunku do pierwotnego Raportu podświetlono na **żółto**.

Z treści wezwania RDOŚ wynikała również potrzeba zmian na niektórych mapach w części kartograficznej Raportu. Zaktualizowane mapy dołączono więc do niniejszego aneksu (zeszyt 4).

Pozostałe części pierwotnego Raportu nie zmieniają się i nadal zachowują ważność.

Do niniejszego Aneksu dołączono w formie tabelarycznej zestawienie uwag społecznych i ustosunkowanie się do nich wnioskodawcy (zeszyt 5).

3. Sposób uwzględnienia uwag

W celu lepszej orientacji w dokonanych zmianach w Raporcie, poniżej opisano pokrótce sposób uwzględnienia uwag zawartych w treści w/w wezwań RDOŚ:

I. wezwanie z dnia 31.01.2012 r. (pismo nr RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG):

- Ad 1. Zebrano obecnie obowiązujące dokumenty planistyczne dla poszczególnych gmin wzdłuż trasy S6 oraz ustalono istniejący aktualnie stan zabudowy terenów. Na tej podstawie wykonano ponowną analizę akustyczną i ustalono optymalne lokalizacje i wysokości ekranów akustycznych. Zmiany wprowadzono do rozdz. 2.3, 9 i 11.1 oraz do treści rys. 5.
- Ad 2. Uzupełniono rozdz. 6.12. w kontekście zaktualizowanego zagospodarowania przestrzennego. Problematykę interakcji między drogą a sąsiednią zabudową opisano w nowym rozdz. 6.12. 5.
- Ad 3. Uzupełniono rozdziały 6.1, 6.2, 6.3 i 6.4 o opis oddziaływań na formy ochrony przyrody oraz zinwentaryzowane siedliska i chronione gatunki roślin w odniesieniu do konkretnych uwarunkowań środowiskowych (np. ukształtowanie terenu, poziom wód gruntowych, sieć hydrologiczna) oraz rozwiązań projektowych (np. prowadzenie drogi w nasypie lub wykopie, sposób odprowadzania wód opadowych). Na podstawie stwierdzonych oddziaływań

zaproponowano działania minimalizujące. Oceniając oddziaływanie poszczególnych wariantów drogi ekspresowej S6 uwzględniono również skutki budowy nasypów drogowych w odniesieniu do istniejącej sieci hydrologicznej i związanych z nią siedlisk (np. łągi, torfowiska). Analizując oddziaływanie wariantów drogi ekspresowej na siedliska przyrodnicze posłużono się założeniami określonymi w *Strategicznej ocenie oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010-2015*. W oparciu o *Strategię...* w odniesieniu do poszczególnych typów siedlisk przyjęto wielkość powierzchni, która może funkcjonować samodzielnie oraz szerokość strefy oddziaływania drogi na strukturę, skład i kluczowe procesy ekologiczne kształtujące siedlisko, uzależnioną między innymi od zasięgu zmian stosunków wodnych, zanieczyszczeń oraz wrażliwości siedlisk.

- Ad 5. Powody wyboru wariantu najkorzystniejszego podano ogólnie w rozdz. 8, odsyłając przy tym do poszczególnych części Raportu, gdzie zawarte są szczegółowe analizy dotyczące poszczególnych powodów. Powody te odpowiadają poszczególnym kryteriom oceny porównawczej wariantów przedsięwzięcia przeprowadzonej w rozdz. 8, a wśród tych powodów ważne miejsce zajmują powody odnoszące się do elementów przyrodniczych (nr 1-9, 12-15, 18). Tym niemniej listę kryteriów (powodów) uzupełniono o kryteria dotyczące ekosystemów wodnych (dodatkowe kryteria nr 23-26), a rozszerzoną i skorygowaną ocenę wariantów przedstawiono w tabl. 8.1. Jednocześnie zmieniono niefortunne nazwy niektórych kryteriów, sugerujące, że chodzi o analizę kolizyjności, a nie – jak w rzeczywistości – o ocenę oddziaływania drogi na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego i antropologicznego. W związku z uzupełnieniami i korektami w rozdziałach 6.4.2, 6.6.1 i 11.1 oraz w tabl. 9.3, zaszła konieczność dokonania zmian w przyjętych ocenach (punktacjach) w tabl. 8.1 w zakresie kryteriów nr 5, 7, 16 i 22. Natomiast w zakresie kryterium nr 8 usunięto błąd rachunkowy zauważony w rozdz. 8, skutkujący zmianami w tabl. 8.1 i opisie Ad 8. Zmiany te nie zmieniły generalnej oceny wariantu II+A2 jako najkorzystniejszego dla środowiska, ale spowodowały zmiany na pozycji drugiego w kolejności najkorzystniejszego środowiskowo wariantu (przedtem II+A1, teraz II+A), co skutkowało odpowiednimi zmianami w rozdz. 8 oraz w rozdz. 5.6.
- Ad 6. Rozdziały 6.3 i 6.4 zostały uszczegółowione. Opis oddziaływań oraz środków minimalizujących odniesiono do wyników przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej. Propozycje dotyczące środków minimalizujących sformułowano na podstawie przeprowadzonej oceny oddziaływań zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji drogi oraz zaproponowanych rozwiązań projektowych. W związku z tym, znalazły się między innymi zalecenia dotyczące zmiany na etapie projektu budowlanego i ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, lokalizacji zbiorników retencyjnych, które obecnie kolidują z cennymi siedliskami przyrodniczymi oraz prowadzenia robót pod nadzorem przyrodniczym i w przypadku projektowanych przejść dla zwierząt w miarę możliwości wykorzystanie istniejących siedlisk.
- Ad 7. Na obecnym etapie przygotowania inwestycji nie jest możliwe określenie technologii wykonania prac budowlanych. Tym niemniej rozdz. 6.6.5. uzupełniono o sposoby zabezpieczenia terenu budowy przed możliwością przedostania się tam zwierząt różnych gatunków. Problematyka ta powinna być przedmiotem pogłębionych analiz na etapie ponownego raportu.
- Ad 8. Rozdziały 6.3 i 6.4 zostały uszczegółowione. Opis oddziaływań oraz środków minimalizujących opracowano w nawiązaniu do wyników przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, istniejących warunków gruntowo-wodnych (poziom wód gruntowych, zlewnie cząstkowe, kierunki spływów powierzchniowych) oraz proponowanych rozwiązań projektowych. W przypadku każdego zinwentaryzowanego siedliska wyznaczono zlewnię cząstkową oraz przeanalizowano kierunki zasilania siedliska i wpływ drogi na istniejące warunki hydrologiczne. Szczególną uwagę poświęcono siedliskom wrażliwym na zmiany warunków gruntowo-wodnych (torfowiska, bory bagienne, łągi). Z uwagi na ukształtowanie terenu, na zasadniczej długości droga ekspresowa S6 będzie wybudowana na nasypie. Tego typu rozwiązanie ma istotne znaczenie w przypadku siedlisk, które w czasie realizacji drogi ulegną fragmentacji i znajdują się po przeciwnych stronach nasypu. W przypadku braku rozwiązań umożliwiających przepływ cieków zasilających te

- siedliska pod nasypem drogowym, może dojść z jednej strony do przesuszania siedliska, z drugiej do jego podtapiania. W każdym przypadku siedlisko będzie zmieniać swoją strukturę. Wody opadowe z powierzchni drogi będą odprowadzane poprzez zbiorniki retencyjne do cieków powierzchniowych. Rozwiązanie takie ograniczy maksymalne przepływy w sieci hydrologicznej. Dodatkowo w zbiornikach retencyjnych będą zachodzić procesy oczyszczania ścieków.
- Ad 9. Uzupełniono rozdział 2.3 o podstawowe dane techniczne i lokalizacyjne dotyczące MOP-ów i OUS (w nowych podrozdziałach 2.3.10 i 2.3.11) oraz wprowadzono do Raportu dodatkowy rozdz. 6.8, w którym opisano szczegółowo oddziaływanie MOP-ów na środowisko.
- Ad 10. Ze względu na dużą objętość (obniżającą czytelność) uporządkowano treść rozdziału 11.3, wydzielając podrozdziały i odpowiednio uzupełniając ich treść. Uzasadnienie ilości i dobranych parametrów przebiegów dla zwierząt opisano szczegółowo w wydzielonych podrozdziałach pkt. 11.3.3. i 11.3.5.
- Ad 11. Uzupełniono rozdz. 11.3 o analizę miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w kontekście ich wpływu na funkcjonalność i skuteczność projektowanych przebiegów dla zwierząt (w nowym podrozdziale 11.3.7).
- Ad 12. Uzupełniono rozdz. 6.6.5 o propozycje działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia w fazie realizacji na inne gromady zwierząt poza płazami.
- Ad 13. W rozdz. 6.2.2 niefortunne sformułowanie "gatunki ptaków o wyjątkowej wartości" zastąpiono sformułowaniami: "gatunki ptaków wartościowe w skali kraju" oraz "gatunki ptaków wartościowe w skali Pomorza".
- Ad 14. Usunięto z treści Raportu niefortunne sformułowania, w tym między innymi cytowane zdania podsumowujące z rozdz. 6.3.
- Ad 16. Uzupełniono rozdz. 6.7.1 o zagadnienia związane z długoterminowym wpływem pyłów rozproszonych na otoczenie drogi.
- Ad 17. Uzupełniono rozdz. 6.6.5 o opisy, analizy i sposoby dotyczące kompensacji przyrodniczej za zniszczone zbiorniki wodne w kontekście oddziaływania drogi na płazy. Dodatkowe analizy dotyczące terenów podmokłych umieszczono w rozdz. 6.3 (w nowym podrozdziale 6.3.3).
- Ad 18. Uzupełniono rozdz. 6.3 o informacje i analizy dotyczące przewidywanych regulacji cieków wodnych i ich wpływu na lokalne siedliska wodne (w nowym podrozdziale 6.3.3).
- Ad 19. Uzupełniono rozdz. 6.3 o informacje i analizy dotyczące terenów podmokłych i wpływu drogi na stan przyrody na tych terenach (w nowym podrozdziale 6.3.3).
- Ad 20. Uzupełniono rozdz. 6.3 o analizę oddziaływania drogi na cenne ekosystemy wodne i na tej podstawie wskazano konkretne środki łagodzące i kompensujące niekorzystne oddziaływania (w nowym podrozdziale 6.3.3).
- Ad 21. Uzupełniono rozdz. 11.4 o wskazanie sposobów rekompensaty za wycinkę drzew, a w rozdz. 6.6.1 przedstawiono ogólną analizę wynikowych strat w zieleni po uwzględnieniu zaproponowanych środków rekompensacyjnych.
- Ad 22. Uzupełniono rozdz. 6.3 o analizę oddziaływań przedsięwzięcia w zakresie zagrożenia roślinnością synantropijną (w nowym podrozdziale 6.3.2).
- II. wezwanie z dnia 28 lutego 2012 r. (pismo nr RDOŚ-GD-WOO.4200.3.46.2011.JIG):
- Ad 1. W związku ze zmianami w istniejącym i planowanym stanie zabudowy terenów w otoczeniu trasy S6, jakie zaszły w okresie od złożenia wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, wykonano ponowną analizę akustyczną i ustalono ponownie optymalne lokalizacje i wysokości ekranów

akustycznych. Zmiany wprowadzono do rozdz. 2.3, 9 i 11.1 oraz do treści rys. 5. Tym samym usunięto wskazane rozbieżności między tabl. 11.1.5 a rys. 5.

- Ad. 2. W związku ze zmianami w istniejącym i planowanym stanie zabudowy terenów w otoczeniu trasy S6, jakie zaszły w okresie od złożenia wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, wykonano ponowną analizę akustyczną i ustalono ponownie optymalne lokalizacje i wysokości ekranów akustycznych. Zmiany wprowadzono do rozdz. 2.3, 9 i 11.1 oraz do treści rys. 5. Tym samym usunięto wskazane rozbieżności między tabl. 9.8 a rys. 5.
- Ad. 3. Uzupełniono rozdz. 6.7.10 w zakresie generalnej oceny oddziaływania planowanych przebudów linii energetycznych na środowisko, stwierdzając przy tym, że zagadnienie to wymaga rozwinięcia na następnym etapie przygotowania inwestycji, kiedy znane będą już szczegółowe rozwiązania projektowe.

OD : RDOS-GDANSK	NR FAKSU : 586836803	58/026105/19 2.20/M 112 31 STY. 2012 15:19 STR. 1								
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku 90-748 Gdańsk, ul. Chmielna 54/57 tel. (058) 683 68 00, fax (058) 683 66 03										
Gdańsk, dnia 31 stycznia 2012r.										
RDOS-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG Zpo		DS+P2 ✓ 31.01.2012 <i>Anty</i>								
<table border="1" style="border-collapse: collapse; width: 150px;"><tr><td colspan="2" style="text-align: center;">GDDKIA ODDZIAŁ W GDANSKU W PŁYNEŁO</td></tr><tr><td style="text-align: center;">FAK <input checked="" type="checkbox"/></td><td style="text-align: center;">2012-01-31</td></tr><tr><td colspan="2" style="text-align: center;">L. dz. 1232</td></tr><tr><td colspan="2" style="text-align: center;">Przyjmujący <i>[Signature]</i></td></tr></table>		GDDKIA ODDZIAŁ W GDANSKU W PŁYNEŁO		FAK <input checked="" type="checkbox"/>	2012-01-31	L. dz. 1232		Przyjmujący <i>[Signature]</i>		Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku ul. Subisława 5 80-354 Gdańsk
GDDKIA ODDZIAŁ W GDANSKU W PŁYNEŁO										
FAK <input checked="" type="checkbox"/>	2012-01-31									
L. dz. 1232										
Przyjmujący <i>[Signature]</i>										
<p>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.</p> <p>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.</p> <ol style="list-style-type: none">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.2. 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. <p>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</p>										
RDOS-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG	Strona 1 z 9									

OD :RDOŚ-GDANSK

NR FAKSU :586836803

31 STY. 2012 15:19

STR. 2

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 wyrzucić 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 drogowej 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 działanie skumulowane ze strony istniejącej DK 6. W „Prognozie

RDOŚ-Gd-WOŚ.4200.3.41.2011.JIG

Strona 2 z 9

OD : RDOS-GDANSK

NR FAKSU : 586236803

31 STY. 2012 15:20

STR. 3

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 oś 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

RDOS-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG

Strona 3 z 9

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 niezakończone 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.

DD : RDOŚ-GDANSK

NR FAKSU : 586836803

31 STY. 2012 15:21 STR. 5

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 cieków 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 msc. „Ocena wpływu projektowanej drogi ekspresowej S6 na projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Szemudzkie Jezioro 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. Bulliński 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 Piekiełka”, „Torfowisko Jeleńskiej Huty” („Otałyżynko”) (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.

RDOŚ-Gd-WOŚ.4200.3.41.2011.JIG

Strona 5 z 9

OD : RDOŚ-GDĄNSK

NR FAKSU : 586836803

31 STY. 2012 15:21

STR. 6

- 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, Szeląga 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 *Aphanomatricarietum*. 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 okółkowy *Myriophyllum verticillatum*, jeżogłówka pokrewna *Sparganium angustifolium*,

RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG

Strona 6 z 9

OD : RDOS-GDANSK

NR FAKSU : 586836803

31 STY. 2012 15:22 STR. 7

ponikło igłowe *Eleocharis acicularis*, obecne np. nad jeziorem Jelonek i jeziorem Wyczków. Nie zostały spenetrowane lub niedokładnie torfowiska położone bezpośrednio na trasie projektowanej drogi S6 (jak np. na północ od jeziora Otałzyno), dlatego nie znaleziono całej grupy związanych z nimi i ich otoczeniem gatunków, objętych ochroną ścisłą i zagrożonych, jak m.in.: rosiczka długolistna *Drosera anglica*, rosiczka pośrednia *D. intermedia*, turzycza bagienna *Carex limosa*, bagnica torfowa *Scheuchzeria palustris*, przygłębka biała *Rhynchospora alba*, żurawina drobnoowocowa *Oxycoccus microcarpa*, widłak jałowcowaty *Lycopodium annotinum*, bazyła 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 grzał 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 zinventaryzowanych gatunkach roślin które występują na południu kraju. Przykładem jest podanie szczydrzeńca zmiennego *Chamaecytisus ratosbonensis*, a brak w liście zarowca miotlastego *Sarothamnus scoparius*. Szczydrzeńiec 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. populamie ATPOL – str. 155). Brak natomiast stanowisk zarowca 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 trzemieliny brodawkowatej *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 wątej *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 zinventaryzowanych 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 zinventaryzowanych na terenie planowanej inwestycji – należy wyjaśnić na jakiej podstawie autor określił wartość przyrodniczą gatunków herpeto- i batrachofauny.

RDOS-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG

Strona 7 z 9

_OD :RDOS-GDANSK

NR FAKSU :586836803

31 STY. 2012 15:22

STR. 8

- 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 populację 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 populację 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.

RDOS-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG

Strona 8 z 9

OD : RDOŚ-GDĄNSK

NR FAKSU : 586836803

31 STY. 2012 15:23 STR. 9

- 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 Rogoockiego
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

RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG

Strona 9 z 9

**Regionalna Dyrekcja
Ochrony Środowiska**
w Gdańsku
80-742 Czerwona, ul. Cornisiana 54/57
tel. (+48) 58 303 42 00, fax (+48) 58 303 03 03

RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.46.2011.JIG
Zpo

GDDKIA ODDZIAŁ W GDAŃSKU
W P Ł Y N Ę Ł O

2012 -03- 0 1

L. dz. 7470

Przyjmujący:

P2+D8

1.03.2012

4-MOJ/24.2011

Chy.

Gdańsk, dnia 28 lutego 2012r.

DS PS
2012-03-02

**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Gdańsku
ul. Subistawa 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.) **wzywa do uzupełnienia przez wnioskodawcę informacji o planowanym przedsięwzięciu.**

- Należy wyjaśnić rozbieżności pomiędzy lokalizacją ekranów akustycznych naniesionych na załączniku graficznym w raporcie ooś, a lokalizacją wskazaną na wykazie tabelarycznym.
Na przedłożonych dokumentach występują rozbieżności, m. in. w odniesieniu do kilometrażu, numeru, długości, usytuowania pod względem prawej/lewej strony drogi, np.:
 - w załączniku tabelarycznym – Tablica 11.1.5 „Wykaz projektowanych ekranów akustycznych dla wariantu II A2” (strona 347 raportu ooś) - ekrany akustyczne zlokalizowane np. po prawej stronie drogi zapisano w kilometrażu od 5+899 do 61+124. Na załącznikach graficznych, tj. rysunkach nr 5-w.IIA2-rys.od 1 do 11 nie występuje taki kilometraż. Kilometraż został podzielony i od kilometra 31+238 zaczyna się numeracja 0+000 (co nie zostało w sposób wyraźny wyodrębnione na mapie). Inwestor przedłożył do realizacji wariant II-A2 i w związku z powyższym przedłożone załączniki winny być spójne, aby każdy mógł zidentyfikować lokalizację ekranów zgodnie z przedłożoną tabelą. Należy ujednocnić załączone do raportu ooś załączniki (graficzny i tabelaryczny).
 - podobnie kilometraż wskazanych ekranów akustycznych zawartych w ww. tabeli nie odpowiada kilometrażowi na rysunkach, np. na rysunku 5-w.IIA2-rys.9 usytuowanie ekranu L 16 zaznaczono w kilometrażu

RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.46.2011.JIG

Strona 1 z 4

od ok. 17+670 do ok. 18+290 natomiast w ww. tabeli ekran akustyczny o nr L 16.1-4 zlokalizowano w kilometrażu od 16+997 do 17+497.

- znajdujący się na ww. załączniku graficznym po przeciwległej, prawej stronie drogi ekran akustyczny o nr P12 usytuowany został w kilometrażu od ok. 17+800 do ok. 18+130, zaś w ww. tabeli ekran o nr P12.1-5 zlokalizowano w kilometrażu od 48+835 do 49+335.

Należy usunąć rozbieżności pomiędzy lokalizacją tych samych ekranów akustycznych na załącznikach graficznym i tabelarycznym w raporcie ooś.

Ponadto należy ustosunkować się do wniosków i uwag dotyczących lokalizacji ekranów akustycznych, skierowanych do tutejszego organu w trakcie udziału społecznego, będących załącznikiem do niniejszego wezwania.

2. Należy wyjaśnić rozbieżności pomiędzy lokalizacją „zabudowy i obiektów przeznaczonych do likwidacji” wyróżnionych na załączniku graficznym w raporcie ooś, a lokalizacją „obiektów przeznaczonych do wyburzenia wskazanych na wykazie tabelarycznym - Tablica 9.8 „Obiekty przeznaczone do wyburzenia – wariant A2”.

Rozbieżności występują m. in. pomiędzy załącznikiem graficznym nr 5-w.IIA2-rys.9, a załącznikiem tabelarycznym - tabelą nr 9.8 (strona 312 raportu ooś):

- w załączniku tabelarycznym w kilometrażu 18+335, 18+366, 18+970 po lewej stronie drogi wypisano obiekty przeznaczone do wyburzenia, zaś w załączniku graficznym ww. zabudowy nie zaznaczono. Zaznaczono natomiast zabudowę przeznaczoną do wyburzenia w podobnym kilometrażu w po prawej stronie drogi;
- w załączniku tabelarycznym nie uwzględniono wyróżnionej na załączniku graficznym zabudowy przeznaczonej do wyburzenia usytuowanej po prawej stronie drogi, pomiędzy kilometrażem 18+500 a 19+000;
- w załączniku graficznym nie uwzględniono wyróżnionej na załączniku tabelarycznym budynku przeznaczonego do wyburzenia w kilometrażu 19+855 po prawej stronie drogi.

Ponadto należy ustosunkować się do pytań, wniosków i uwag dotyczących zabudowy przeznaczonej do likwidacji, skierowanych do tutejszego organu w trakcie udziału społecznego, będących załącznikiem do niniejszego wezwania.

3. Należy ustosunkować się do oddziaływania pól elektromagnetycznych opisanego w raporcie ooś (pkt 6.7.10, strona 235), w tym kolizji analizowanych wariantów z liniami elektroenergetycznymi (tablica 6.8.90), lokalizacją słupów przebudowywanych linii energetycznych, a ich usytuowaniem, zaznaczonym na załączniku graficznym do raportu.
4. Należy ustosunkować się do uwag i wniosków przekazanych do tutejszego organu w trakcie trwania udziału społecznego:
 - a) pismo Pani Beaty Gaffka z dnia 30.01.2012 r. (złożone dnia 07.02.2012 r., l. dz. 1032)
 - b) pismo Pana Ryszarda Szafrąńskiego z dnia 09.02.2012 r. (złożone dnia 10.02.2012 r., l. dz. 803)
 - c) pismo Nadleśnictwa Lębork z dnia 06.02.2012 r. znak Z-21-02/2012 (złożone dnia 10.02.2012 r., l. dz. 811)
 - d) pismo Pani Teresy Fabisiak z dnia 10.02.2012 r., (złożone dnia 10.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
 - e) pisma Pana Zdzisława Niewiadomskiego, złożone dnia 14.02.2012 r.:
 - z dnia 10.02.2012 r., l. dz. 1245,

– z dnia 12.02.2012 r., l. dz. 1246.

Jednocześnie zgodnie z wnioskiem zawartym w powyższym piśmie proszę o ustosunkowanie się do wszystkich zgłaszanych przez Pana Zdzisława Niewiadomskiego wniosków i uwag dotyczących raportu ooś (również tych przekazanych do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad pismem znak: RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.43.2011.JIG z dnia 03.02.2012r.)

- f) pismo Pani dr inż. Anny Mietlarek – Kropidłowskiej z dnia 14.02.2012 r. (złożone dnia 14.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
- g) pismo Pani Ewy Kacprzak z dnia 15.02.2012 r. (złożone dnia 15.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
- h) pismo Wójta Gminy Szemud z dnia 15.02.2012 r., (złożone dnia 15.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
- i) pismo Pana Romana Korab z dnia 15.02.2012 r. (złożone dnia 15.02.2012 r., l. dz. 1256)
- j) pismo Pana Arkadiusza Piontek z dnia 15.02.2012 r. (złożone dnia 15.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
- k) pismo Stowarzyszenia Mieszkańców Kielna i Kieleńskiej Huty z dnia 14.02.2012 r. (złożone dnia 16.02.2012 r., l. dz. 924)
- l) pismo Pana Dariusza Olszewskiego z dnia 14.02.2012 r. (złożone w dniu 16.02.2012 r., l. dz. 920 wraz z załącznikami)
- m) pismo Pani Jolanty Gleske oraz Pana Zenona Gleske z dnia 14.02.2012 r. (złożone dnia 16.02.2012 r., l. dz. 919, wraz z załącznikami)
- n) pismo Stowarzyszenia Mieszkańców Kielna i Kieleńskiej Huty z dnia 14.02.2012 r. (złożone dnia 16.02.2012 r., l. dz. 924)
- o) pismo Burmistrza Miasta Lęborka z dnia 13.02.2012 r. (złożone dnia 20.02.2012 r., l. dz. 1334)

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 Pani Beaty Gaffka z dnia 30.01.2012 r. (złożone dnia 07.02.2012 r., l. dz. 1032)
- 2. pismo Pana Ryszarda Szafranieckiego z dnia 09.02.2012 r. (złożone dnia 10.02.2012 r., l. dz. 803)
- 3. pismo Nadleśnictwa Lębork z dnia 06.02.2012 r. znak Z-21-02/2012 (złożone dnia 10.02.2012 r., l. dz. 811)
- 4. pismo Pani Teresy Fabisiak z dnia 10.02.2012 r., (złożone dnia 10.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
- 5. pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 10.02.2012 r. (złożone dnia 14.02.2012 r., l. dz. 1245)
- 6. pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 12.02.2012 r. (złożone dnia 14.02.2012 r. l. dz. 1246)
- 7. pismo Pani dr inż. Anny Mietlarek – Kropidłowskiej z dnia 14.02.2012 r. (złożone dnia 14.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)

RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.46.2011.JIG

Strona 3 z 4

8. pismo Pani Ewy Kacprzak z dnia 15.02.2012 r. (złożone dnia 15.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
9. pismo Wójta Gminy Szemud z dnia 15.02.2012 r., (złożone dnia 15.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
10. pismo Pana Romana Korab z dnia 15.02.2012 r. (złożone dnia 15.02.2012 r., l. dz. 1256)
11. pismo Pana Arkadiusza Piontek z dnia 15.02.2012 r. (złożone dnia 15.02.2012 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej)
12. pismo Stowarzyszenia Mieszkańców Kielna i Kieleńskiej Huty z dnia 14.02.2012 r. (złożone dnia 16.02.2012 r., l. dz. 924)
13. pismo Pana Dariusza Olszewskiego z dnia 14.02.2012 r. (złożone w dniu 16.02.2012 r., l. dz. 920 wraz z załącznikami)
14. pismo Pani Jolanty Gleske oraz Pana Zenona Gleske z dnia 14.02.2012 r. (złożone dnia 16.02.2012 r., l. dz. 919, wraz z załącznikami)
15. pismo Stowarzyszenia Mieszkańców Kielna i Kieleńskiej Huty z dnia 14.02.2012 r. (złożone dnia 16.02.2012 r., l. dz. 924)
15. pismo Burmistrza Miasta Lęborka z dnia 13.02.2012 r. (złożone dnia 20.02.2012 r., l. dz. 1334)

Otrzymują:

1. Adresat;
2. RDOŚ a/a