

Gdańsk, dnia 01.08.2012 r.

**Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku**  
ul. Chmielna 54/57  
80 - 748 Gdańsk

**Dotyczy:** 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

W odpowiedzi na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku skierowanym pismem RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.58.2011.JIG z dnia 10.07.2012 r. do Aneksu nr 1 Raportu o oddziaływaniu na środowisko na etapie toczącego się obecnie postępowania administracyjnego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia „Budowy drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka)”, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku przekazuje materiały i wyjaśnienia sformułowane przez autorów opracowania.

- Ad 1. Usunięto w całości cytowany fragment rozdz. 19.1 Raportu jako sprzeczny z ustaleniami rozdz. 8; w jego miejsce wstawiono nowy tekst podsumowujący, w którym zawarto tezę zgodną ze skorygowaną treścią rozdz. 8, że wybór wariantu optymalnego środowiskowo nie jest jednoznaczny. Zmiany wprowadzono również w rozdz. 19.1 Streszczenia Raportu.
- Ad 1a. Usunięto z cytowanego fragmentu rozdz. 19.1 Raportu nieprawdziwe stwierdzenie, że różnice pomiędzy poszczególnymi kombinacjami wariantów są znaczące. Sformułowano nową treść rozdz. 19.1 Raportu.
- Ad 1b. Uzupełniono rozdz. 8 Raportu o szacunek sumarycznego błędu statystycznego w wielokryterialnej ocenie wariantów przedsięwzięcia i odpowiednio do tego skorygowano treść tego rozdziału, w tym wnioski dotyczące różnic w skali oceny/wagi dla poszczególnych wariantów.
- Nie dokonano zmian w przyjętym ilościowym parametrze oceny oddziaływania hałasu drogowego na środowisko (a ściślej na zdrowie ludzi, kryterium nr 16), uznając, że sumaryczna powierzchnia zaprojektowanych ekranów akustycznych najlepiej odzwierciedla siłę oddziaływania hałasu drogowego na ludzi w poszczególnych wariantach inwestycyjnych przedsięwzięcia. Przyjęcie jako miary tego oddziaływania sumarycznej długości ekranów akustycznych albo łącznej długości przejść drogi przez zabudowę albo powierzchni terenów zabudowanych pozostających w zasięgu potencjalnego ponadnormatywnego oddziaływania akustycznego drogi prowadziłoby do nieuwzględnienia wysokiego zróżnicowania siły oddziaływania drogi na chronione akustycznie budynki i tereny zależnego od odległości obiektu od drogi – obiekty położone blisko drogi będą narażone na wyższy hałas niż obiekty położone dalej od niej – dotyczy to zarówno sytuacji potencjalnej, przed zastosowaniem ekranów akustycznych jak i sytuacji rzeczywistej, po ich zastosowaniu. Przyjęcie jako miary powierzchni ekranów uwzględnia to zróżnicowanie, ponieważ uwzględnia wyliczone wysokości ekranów, zależne silnie od odległości obiektu chronionego od drogi S6, a ściślej od źródła hałasu (może nim być również droga poprzeczna).
- Jednocześnie odrzucono jako miarę oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia liczbę budynków chronionych akustycznie pozostających w strefie oddziaływania akustycznego drogi S6, ponieważ po zastosowaniu ekranów akustycznych liczba ta będzie wynosić dla wszystkich wariantów inwestycyjnych zero (wszystkie budynki mieszkalne wokół drogi S6 będą skutecznie chronione przed hałasem w perspektywie do 2023 roku; cytowane dane z tabl. 9.4 odnoszą się do hipotetycznej sytuacji sprzed zastosowania ekranów akustycznych), a więc nie będzie



oddawać prawidłowo zróżnicowania akustycznego wariantów inwestycyjnych przedsięwzięcia (choć posłużyła jako miara do przyjęcia jako najgorszej oceny wariantu zerowego, w którym wystąpią w 2023 r. liczne przekroczenia normatywnego hałasu w zabudowie mieszkaniowej z powodu braku ekranów akustycznych). Podobnie odrzucono jako miarę oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia liczbę budynków planowanych do wyburzenia – liczba ta nie oddaje prawidłowo oddziaływania drogi na pozostałe, niewyburzone budynki (nie jest z nimi związana w żaden sposób), a ponadto jest parametrem ilościowym przyjętym do oceny oddziaływania drogi na dobra materialne (kryterium nr 22).

Wariant generalnie najkorzystniejszy środowiskowo może pod względem niektórych kryteriów oceny okazać się gorszy w porównaniu do innych, co jest naturalne w całościowych ocenach wielokryterialnych i co dobrze ilustruje tabl. 8.1 w Raporcie, w której podsumowano, że pod względem akustycznym najlepiej wypadły warianty W6 i W8, a nie wariant W5 najlepszy całościowo. Zdaniem zespołu autorskiego, tablica ta wraz z odpowiednimi wyjaśnieniami i analizami uzasadnia dostatecznie stwierdzone zróżnicowanie w skali ocen/wag dla poszczególnych wariantów przedsięwzięcia.

- Ad 1c. W związku z wprowadzonymi do rozdz. 8 Raportu korektami dotyczącymi punktacji wariantów w ramach kryterium nr 19 (osobna uwaga nienumerowana w piśmie RDOŚ), wariant zerowy nie okazał się najbardziej niekorzystnym dla środowiska, a zatem cytowany fragment Raportu usunięto z jego treści w całości.
- Ad 4. Uzupełniono rozdział 5.4 o opis metodyki DPSIR, stwierdzając w podsumowaniu, że metodyka ta nie nadaje się do całościowej oceny porównawczej wariantów przedsięwzięcia i z tego względu została odrzucona na rzecz punktowej metody eksperckiej, opisanej szczegółowo w rozdz. 8. Tym samym cytowane zdanie z ustosunkowania się do uwag społecznych zachowuje nadal swoją ważność, bo odnosi się do bardziej precyzyjnej metody eksperckiej jako jedynej zastosowanej ostatecznie w Raporcie do oceny porównawczej wariantów.
- Ad 5. Wariant generalnie najkorzystniejszy środowiskowo może pod względem niektórych kryteriów oceny okazać się gorszy w porównaniu do innych, co jest naturalne w całościowych ocenach wielokryterialnych i co dobrze ilustruje tabl. 8.1 w Raporcie, w której podsumowano, że pod względem kolizyjności z istniejącymi i planowanymi formami ochrony przyrody (kryterium nr 2) najgorzej wypadły warianty W1, W5, W7 i W9, a mimo to wariant W5 jest najlepszym całościowo. Podobnie najgorsza ocena wystąpiła względem oddziaływania wariantu W5 na siedliska przyrodnicze (kryterium nr 3) oraz bliska najgorszej – względem oddziaływania na duże lasy (kryterium nr 6).  
Jak wynika z tablicy 8.1, o przewadze wariantu W5 nad innymi wariantami przedsięwzięcia zdecydowały takie kryteria jak oddziaływanie na sieć Natura 2000 (nr 1), na chronione gatunki zwierząt (nr 5), na krajobraz i roślinność (nr 7), na migrujące zwierzęta (nr 18), na bezpieczeństwo ruchu drogowego (nr 19), na jeziora lobeliowe (nr 23) oraz na jeziora Marchowo i Tumskie (nr 24).
- Ad 6. Z treści załącznika nr 7c (dołączonego do Aneksu nr 1) wynika, że sowa włośchatka *Aegolius funereus* stanowiąca aktualnie jedyny przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 „Lasy Lęborskie” może występować na południowym skraju kompleksu i może wylatywać na żer w dolinę Łeby, ponieważ chętnie poluje na terenach otwartych – zrębach, uprawach, dolinach rzecznych (str. 8), z czego wynika, że wariant III nie wpłynie bezpośrednio na warunki żerowania włośchatki, ale może mieć wpływ na warunki żerowania osobników penetrujących dolinę Łeby na fragmentach przylegających do drogi (str. 9). Wniosek ten nie jest związany z wynikami bieżących inwentaryzacji przyrodniczych, gdyż jest to gatunek wędrowny, mogący co roku zajmować bardzo oddalone od siebie terytoria. Dane o niezbędności terenów otwartych w zasięgu żerowania włośchatki potwierdzają autorzy instrukcji dla obserwatorów Państwowego Monitoringu Środowiska pt.: „Monitoring Lęgowych Sów Leśnych”. Wariant III wywoła zatem nieznaczające negatywne oddziaływania na przedmiot ochrony obszaru „Lasy Lęborskie”, a zatem nie ma symetrii w porównaniu do oddziaływania wariantu II na obszar „Paraszyńskie Buczyny”, gdzie nie wystąpią żadne, bezpośrednie lub pośrednie, oddziaływania drogi na siedliska przyrodnicze stanowiące przedmiot ochrony w tym obszarze (przedmiotem ochrony nie są płyty siedlisk chronionych położone poza granicą obszaru, podlegają one ocenie w ramach osobnego kryterium nr 3, dotyczącego oddziaływania drogi na siedliska przyrodnicze). Ten ewidentny brak symetrii stał się podstawą do bardzo niskiej oceny wariantu III (1 punkt) w stosunku do wariantu II (10 punktów). Ekspertki uczestniczący w opracowaniu



Raportu podtrzymują tę ocenę punktową. W celu uwypuklenia w/w asymetrii oceny dokonano odpowiednich uzupełnień w treści rozdz. 6.1.

Ad 7. Autorzy Raportu podtrzymują, że cytowane zdania z Raportu i jego Streszczenia są poprawne i nie wymagają żadnych zmian lub uszczegółowień, gdyż z treści Raportu wynika niewątpliwie, że analizowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego, a utrata wartości przyrodniczych związana z analizowanym przedsięwzięciem będzie niewielka i jest prawnie dopuszczalna. Autorom Raportu nie są znane przedsięwzięcia celu publicznego polegające na ochronie zagrożonych siedlisk i gatunków, sprecyzowane w stopniu pozwalającym na ocenę skumulowanych oddziaływań takich par przedsięwzięć celów publicznych, a więc interferujące w strefę oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia.

Ad 8. Zdjęcia na str. 20 zawierają błędny podpis - zamiast „wariant III km 3+500 km” podpis powinien brzmieć „wspólna część wariantów grupy A oraz grupy B i C km 3+050-3+200”. Pełna informacja o wszystkich stanowiskach chronionych gatunków roślin zawarta jest w Rozdz. 2.1.3. Inwentaryzacji. W tabelach 6-10 szczegółowo opisano lokalizację wszystkich stanowisk chronionych gatunków roślin względem poszczególnych wariantów drogi S6. Szczegółowość opisu pozwala na precyzyjną lokalizację stanowisk na mapie. Natomiast w bazie danych przestrzennych oraz na mapach przedstawiono lokalizację tzw. „gatunków specjalnej troski”, a więc gatunków szczególnie cennych. Obecność lub brak na przebiegu danego wariantu właśnie tych gatunków posłużyła do waloryzacji obszaru badań, a tym samym do wskazania wariantu drogi najmniej oddziałującego na środowisko przyrodnicze. Gatunkom tym poświęcono uwagę w rozdziale 4.1. wymieniając je w tabeli 27. W stosunku do tych gatunków wskazano zakres i skutki oddziaływania inwestycji na poszczególne stanowiska. Zdaniem autorów utrata stanowisk tych gatunków w wyniku realizacji inwestycji byłaby szkodą dla środowiska przyrodniczego. Dlatego tylko te gatunki znalazły się na mapie „Obszary występowania siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz wybranych gatunków roślin objętych ochroną prawną”. W samym tytule mapy jest wskazówka, że naniesiono na niej jedynie stanowiska wybranych gatunków roślin chronionych. Wybór uszczegóławia legenda, w której widnieje nagłówek - „gatunki specjalnej troski”.

W ocenie autorów inwentaryzacji nanoszenie na mapę wszystkich, w tym pospolitych i rosnących w dużej liczbie, gatunków chronionych utrudniło by identyfikację stanowisk „gatunków specjalnej troski”, co w konsekwencji mogłoby mieć negatywny wpływ na wybór wariantu.

Ad 9. Na mapach stanowiących załącznik do inwentaryzacji zaznaczono występowanie wydry i bobra w wariantcie III w km 3+700. W treści raportu w tabeli 22 przy stanowisku wydry błędnie opisano wariant drogi - zamiast „wspólna część grupy wariantów A” powinno być „III”.

Wskazany w tym wyjaśnieniu błąd pisarski poprawiono w załączniku 6 do Raportu.

W stosunku do wszystkich obiektów przyrodniczych przyjęto generalną zasadę, że kolizja z drogą występuje tylko w przypadku występowania całości lub części obiektu w granicach linii rozgraniczających; dotyczy to również inwentaryzacji zwierząt, w tym podanych przykładowo siedlisk bobra (w liniach rozgraniczających = kolizji) i wydry (poza tymi liniami = brak kolizji) w rzece Łebie w wariantcie III.

Ad 10. Zgodnie ze stanowiskiem Narodowej Fundacji Ochrony Środowiska, w celu wyboru wariantu drogi do dalszych prac planistycznych Zamawiający zlecił „uproszczoną inwentaryzację przyrodniczą”. W związku z tym dokonano wyboru tych elementów środowiska biotycznego, które najlepiej waloryzować będą obszar badań. Pełne rozpoznanie przyrodnicze obszaru wymagałoby kilkuletnich badań. Dotyczy to w szczególności grzybów, które nie tworzą owocników każdego roku. Poza tym, samej obecności owocników nie można utożsamiać ze stanowiskiem, gdyż te tworzą się w różnych częściach grzybni, która jest ukryta. Wykonanie więc jednorocznych badań i tak nie dałoby pełnego obrazu mikoflory.

Dodatkowo, wiele gatunków grzybów i porostów można oznaczyć jedynie po specyficznych cechach makroskopowych, cechach mikroskopowych, czy przy zastosowaniu reakcji barwnych, co znacznie wydłuża czas badań i podnosi ich koszty.

Inwentaryzacja przyrodnicza na potrzeby raportu OOS nie jest opracowaniem naukowym sensu stricte, nie jest też monografią przyrodniczą, jakie wykonuje się dla obszarów chronionych lub regionów biogeograficznych. Stąd w ocenie autorów uproszczonej



inwentaryzacji przyrodniczej zakres wykonanych badań jest wystarczający dla waloryzacji terenu, a zgromadzenie ponad 2700 punktowych i obszarowych informacji stanowi bogaty zbiór danych do wskazania preferowanego wariantu inwestycji.

- Ad 11. Uzupełniono tabelę 3.8.1 o brakujące siedlisko 2330. W rozdz. 6.3, podpunkt 3.1, podano, że w przypadku wariantów A i A2 występuje częściowa kolizja drogi z tym siedliskiem, a w innych wariantach brak jest kolizji.
- Ad 12. Z rozdz. 6.6.5 w Raporcie usunięto wskazane nieprawdziwe stwierdzenie oraz uzupełniono ten rozdział o dodatkowe działania minimalizujące oddziaływania drogi na bezkręgowce.
- Ad 13. Cytowane zdanie wynika z oceny zasięgu oddziaływania drogi S6 (w wersji po zastosowaniu środków ochronnych), który jak ustalono nie będzie przekraczał odległości 1 km od osi drogi w każdą jej stronę. W zdaniu tym mowa jest o przedmiotach ochrony, a więc dotyczy ono oceny oddziaływania drogi na konkretny obszar „naturowy” – osobną sprawą jest oddziaływanie na spójność sieci Natura 2000. To zróżnicowanie metodyczne obszary/sieć znalazło swój wyraz w podziale rozdz. 6.1 na podrozdziały dotyczące konkretnych obszarów (6.1.2 i 6.1.3) oraz spójności sieci (6.1.4).  
Autorzy Raportu nie zgadzają się z twierdzeniem, że oceny oddziaływania na obszary sieci Natura 2000 nie można dokonywać, rozpatrując każdy obszar osobno, bo wtedy należałoby usunąć w całości podrozdziały 6.1.2 i 6.1.3, co byłoby metodycznie niewłaściwe i nielogiczne.
- Ad 14. Rozbieżność jest pozorna: zdanie w rozdz. 6.1.4 dotyczy migracji ptaków między obszarami Natura 2000, a więc przebiegających w poprzek doliny Łeby, a zdanie w wyjaśnieniach Inwestora dotyczy pozostałych migracji ptaków, a więc przelotów o kierunku wzdłuż tej doliny.
- Ad 15. Dokonano odpowiednich korekt w treści rozdz. 6.2.1 i 6.6.2 Raportu.
- Ad 16. W tabeli 9.2 podano długości kolizji z korytarzami ekologicznymi jako takimi, bez uwzględniania kolizji z obszarami chronionego krajobrazu. Długości te skorygowano przez dostosowanie do poprawnych danych podanych w tabeli 9.12.
- Ad 17. Procentowe zestawienia w tabl. 2.3.1 i 2.3.2 w Raporcie nie są sprzeczne ze sobą, gdyż w pierwszej z tych tabel procenty dotyczą długości przejścia drogi przez różnego rodzaju tereny (co zaznaczono w treści tabeli), a w drugiej tabeli – powierzchni kolizji z pasem drogowym na tych samych przejściach (co określono jako zajętość terenu).
- Ad 18. Dokonano odpowiednich korekt w treści rozdz. 6.3 Raportu.
- Ad 19. Usunięto wskazany błąd w treści rozdz. 6.2.1, uzupełniając jednocześnie rozdz. 6.6.2 o środki minimalizujące, w tym również te, które należy zastosować na odcinkach drogi kolidujących z obszarami chronionego krajobrazu.
- Ad 20. Dokonano odpowiednich zmian i uzupełnień w rozdz. 16.  
Inwestor i autorzy Raportu nie zgadzają się z twierdzeniem, że *decyzja o wyborze wariantu realizacji przedsięwzięcia należy [tylko] do Inwestora, który planuje jego realizację*. Zgodnie z art. 81 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko [2] organ prowadzący postępowanie może odmówić zgody na realizację przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym przez Inwestora, jeśli z ocen ekologicznych wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w innym wariantcie, a Inwestor nie zgadza się na zmianę wariantu preferowanego; w tym sensie organ ochrony środowiska (RDOŚ) podejmie ostateczną decyzję o przebiegu drogi S6, o czym informował Inwestor przedstawicieli społeczeństwa.
- Ad 21. Poprawiono wskazane pomyłki pisarskie, niejasności i niespójności w Raporcie. Zmiany te wprowadzono w następujących rozdziałach:  
Ad 21a: rozdz. 2.7 i 6.7.10,  
Ad 21b: rozdz. 2.7 i 6.7.10,  
Ad 21c1: rozdz. 6.6.1 i 8,  
Ad 21c2: rozdz. 8,  
Ad 21c3: rozdz. 16,



Ad 21c4: rozdz. 6.7.1,  
Ad 21d: rozdz. 6.7.2,  
Ad 21e1: rozdz. 2.3.2,  
Ad 21e2: rozdz. 3.8.1,  
Ad 21e3: rozdz. 3.8.1,

Ad 21e4: rozdz. 3.8.2 (tylko w Streszczeniu) – autorzy Raportu podtrzymują prawidłowość użytego sformułowania: *w otoczeniu drogi występują obszary...* jako obejmującego zarówno kolizje obszarów z drogą jak i zbliżenia do drogi do nich i styki niekolizyjne.

Ad 21f: rozdz. 6.7.5; zgodnie z objaśnieniami do tabel przy skośnym usytuowaniu ekranu względem osi drogi długość ekranu **nie może być zgodna** z prostą arytmetyczną różnicą kilometraża końca i początku ekranu; dotyczy to w szczególności ekranów poprzecznych (typu Pp); w węźle końcowym „Wielki Kack” wiele ekranów znajduje się poza końcowym kilometrażem drogi 29+685 (na przedłużeniu osi drogi poza środkowy punkt węzła) - wtedy kilometraż początku i końca ekranu podawano jako 29+685.

Ad 22a. Skorygowano kontrowersyjne sformułowanie w rozdz. 6.3.1 (w Raporcie i w Streszczeniu).

Ad 22b. Uzupełniono Raport o zestawienie lokalizacji proponowanych osłon przeciw-chlapaniowych (rozdz. 6.3.1 Raportu).

Ad 23. Tylko niektóre przepusty wodne pod drogą S6 pełnić będą rolę przejść dla zwierząt. Wynika to z map na rys. 5 (Aneks nr 1); na etapie projektu budowlanego zostaną dodane inne przepusty wodne, nie posiadające funkcji ekologicznych, nie ujęte na tym rysunku, np. przepusty łączące rów przydrożny ze jednostronnie zlokalizowanym zbiornikiem retencyjnym.

Ad. 24. Uzupełniono Raport o dodatkowe dane dotyczące oddziaływania drogi na dagleżę-pomnik przyrody, uściślając przy tym odległości tego pomnika od drogi do poziomu 10-metrowej dokładności (rozdz. 3.8.2, 6.2.1 i 6.2.2).

Ad. 25. Uzupełniono rozdz. 6.2 w zakresie opisu sposobu (mechanizmu) działania zaproponowanych środków minimalizujących oddziaływanie drogi na chronione siedliska przyrodnicze i formy ochrony przyrody.

Ad. 26. W rozdz. 11.3.2 Raportu wykaz proponowanych przejść dla zwierząt uzupełniono o wskazanie, które z przejść będą zespolone z ciekami lub przejazdami gospodarczymi; wynika to wprost ze studialnego projektu drogowego. Informacje takie nie są jednak ostateczne ze względu na to, iż pod względem rozwiązań drogowych nie jest to ostateczne opracowanie, ostatecznym będzie projekt budowlany i wykonawczy. Sprawa ta będzie przypuszczalnie przedmiotem dodatkowych analiz na etapie powtórnego raportu.

Autorzy Raportu nie zgadzają się z twierdzeniem, że *przy ponownej ocenie nie można wprowadzać zmian w warunkach przyrodniczych*. Zmiany korzystne dla środowiska (a takim będą niewątpliwie dodatkowe przejścia, nie ujęte w decyzji środowiskowej, a wprowadzone do projektu budowlanego) są jak najbardziej pożądane i możliwe do przeprowadzenia na etapie projektu budowlanego. Również niektóre zmiany in minus są czasami konieczne do przeprowadzenia, np. gdy w miejscu planowanego wcześniej (na etapie właśnie decyzji środowiskowej) przejścia dla zwierząt powstanie obiekt lub obszar o funkcji kolidującej z funkcją przejścia, to nie da się utrzymać przejścia dla zwierząt w tej samej lokalizacji i może być niezbędne zrezygnowanie z przejścia albo ewentualnie jego przesunięcie. W tym kontekście nie jest celowe wprowadzenie do Raportu sugerowanych, dodatkowych, licznych przejść dla zwierząt małych i dla płazów; wystarczy zawrzeć w decyzji środowiskowej ogólną dyrektywę w tej sprawie, a jej wykonanie nastąpi automatycznie i bardziej precyzyjnie na etapie ponownego raportu.

Autorzy Raportu wnikliwie przeanalizowali zgłoszone propozycje dodatkowych przejść dla średnich zwierząt (o wskazanym ogólnie kilometrażu). Wynik tych analiz jest jednak negatywny, z następujących powodów:



- zamiana przejść PZM na przejścia PZŚ w km 6+195 w wariantach II (rzeka Okalica) oraz w km 3+688 w wariantach III (rzeka Łeba) mija się z celem, ponieważ brak w tych lokalizacjach migracji zwierząt średnich z powodu trwałego zablokowania potencjalnego szlaku migracji zwierząt średnich przez zwartą zabudowę miasta Lęborka (zwierzęta będą wychodzić z przejścia na wygradzone tereny zabudowy jednorodzinnej, wygradzone tereny ogródków działkowych i wygradzone tereny przemysłowe);
- zamiana przejścia PZM na przejścia PZŚ w km 14+400 w wariantach III (rzeka Kisewska Struga) mija się z celem, ponieważ brak w tej lokalizacji migracji zwierząt średnich z powodu trwałego zablokowania potencjalnego szlaku migracji zwierząt średnich przez zwartą zabudowę wsi Kisewo (zwierzęta będą wychodzić z przejścia na wygradzoną zwartą zabudowę zagrodową);
- nowe przejście PZŚ w km 11+500-12+300 w wariantach A, A1 i A2 mija się z celem, ponieważ w lokalizacji tej znajduje się wygradzony, rozległy, prywatny las z budynkiem-rezydencją, nie przewidziany do wykupu pod drogę w całości; (zwierzęta będą wychodzić z przejścia na przesunięte ogrodzenie tego lasu);
- zamiana przejścia PZM na przejścia PZŚ w km 24+838 w wariantach A, A1 i A2 (dolina Lisiej Strugi) mija się z celem, ponieważ brak w tej lokalizacji migracji zwierząt średnich z powodu zablokowania potencjalnego szlaku migracji zwierząt średnich przez zabudowę okolicznych wsi, stopniowo przekształcających się w zwarte osiedla podmiejskiej (rezydencjonalnej) zabudowy jednorodzinnej (zwierzęta będą prawdopodobnie docelowo wychodzić z przejścia na wygradzoną zabudowę osiedlową);
- nowe przejście PZŚ w km 16+500-18+500 w wariantach A1 mija się z celem, ponieważ na skraju tej lokalizacji znajduje się przejście PZD służące również zwierzętom średnim, a okoliczne tereny rolne przekształcają się stopniowo w zwarte osiedle podmiejskiej (rezydencjonalnej) zabudowy jednorodzinnej (zwierzęta będą prawdopodobnie docelowo wychodzić z przejścia na wygradzoną zabudowę osiedlową).

Ad. Kryterium nr 19 (nienumerowana uwaga ze strony 13 wezwania):

Dokonano uściślenia metody przeliczenia długości wariantów na punktację oceny w zakresie kryterium nr 19 i w związku z tym wprowadzono odpowiednie zmiany w tabeli 8.1 oraz opisie w rozdz. 6.7.8 i 8 Raportu.

W rezultacie konieczne jest uaktualnienie tabeli zawierającej zestawienie uwag społecznych i ustosunkowanie się do nich wnioskodawcy, dołączonej do Aneksu nr 1 (tom V), dokonane w sposób przedstawiony poniżej, na następnej stronie:

Lp.	WNIOSKI I UWAGI	STANOWISKO ORGANU
4.	<b>Pismo Pana Zdzisława Niewiadomskiego z dnia 19.01.2012 r.</b> (złożone w RDOŚ w dniu 25.01.2012 r. l. dz. 660) - przekazane pismem Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska z dnia 8 lutego 2012 r. znak RDOŚ-GD-WOO.4200.3.43.2011.JIG	
4.13.	Kryterium nr 19: dla wariantu W6 właściwsza byłaby ocena 8 pkt. zamiast przyznanych 7 pkt.; zaniżona o 1-2 pkt. ocena wariantów W2,4,6,7,8,9.	Uwaga częściowo zasadna – w Raporcie dokonano uściślenia metody przeliczenia długości wariantów na punktację oceny w zakresie kryterium nr 19 i wprowadzono odpowiednie zmiany w tabeli 8.1 oraz opisie w rozdz. 6.7.8 i 8. W rezultacie zmieniła się punktacja w wariantach W0,2,7,8,9,10, a w pozostałych nie uległa zmianie, w tym wariantach W6 utrzymano ocenę 7 pkt.

W ramach uzupełnienia materiałów do wniosku został opracowany ANEKS NR 2 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej S6 odcinek Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta. W Aneksie tym w *Tomie I. Część wstępna Aneksu* zawarte zostały wyjaśnienia



autorów opracowania dotyczące sposobu uwzględnienia poszczególnych uwag oraz lokalizacji tych uzupełnień, które w celu ułatwienia weryfikacji przez organ prowadzący zostały podświetlone na kolor żółty.

Wszystkie materiały będące uzupełnieniem zostają złożone w 3 egzemplarzach w wersji wydrukowanej oraz w wersji elektronicznej edytowalnej zgodnej z MS Word oraz w wersji nieedytowalnej w postaci plików.pdf.

Pojedynczy egzemplarz Aneksu Nr 2 składa się z 2 teczek, w których znajduje się zawartość wymieniona poniżej.

Zeszyt 1;

Wersja elektroniczna

TOM I. CZĘŚĆ WSTEPNA ANEKSU;

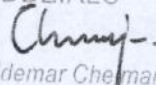
TOM II. STRESZCZENIE RAPORTU W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

(zaktualizowane)

Zeszyt 2;

TOM III. CZĘŚĆ OPISOWA RAPORTU (zaktualizowana)

ZASTĘPCA DYREKTORA  
ODDZIAŁU

  
mgr inż. Waldemar Chermanowski

Załączniki:

Załącznik nr 1 – ANEKS NR 2 do Raportu o oddziaływaniu na środowisko w ilości 3 egzemplarzy w wersji wydrukowanej (1 komplet złożony z 2 teczek) i elektronicznej,

Otrzymują:

1. Adresat;
2. Wydział Dokumentacji P-2 - w/m;
3. DHV Polska Sp z o.o.;
4. A/a;