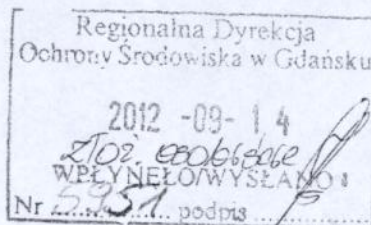




Waldemar Chejmanowski
Zastępca Dyrektora Oddziału



WOO
KOW

Gdańsk, 14.09.2012 r.

GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.35.3/11/12

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

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku przekazuje w załączeniu wyjaśnienia i uzupełnienia zgodnie z pismem z dnia 23.08.2012 r. RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.63.2011.JIG (data wpływu 23.08.2012 r.) dla przedsięwzięcia

„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 celu lepszej orientacji w dokonanych zmianach w Raporcie (w stosunku do wersji ujednoczonej, stanowiącej część Aneksu nr 2), uwagi zostały uwzględnione w następujący sposób:

- Ad 1. Rozbieżności między danymi z inwentaryzacji przyrodniczej NFOŚ wyeliminowano poprzez korekty i uzupełnienia w części przyrodniczej w Raporcie, poczynając od całkowitej wymiany tabel dotyczących kolizji z siedliskami i gatunkami chronionymi (rozdz. 3.8) a kończąc na zmianach w analizach oddziaływań drogi na poszczególne siedliska i gatunki (rozdz. 6.3 i 6.4) i w generalnej ocenie porównawczej wariantów przedsięwzięcia (rozdz. 8); ponadto w związku z licznymi kolizjami drogi z trasami przelotów nietoperzy, rozdz. 6.6.5 uzupełniono o proponowany zestaw urządzeń ochronnych minimalizujących te kolizje i ich skutki.
- Ad 2. Zdaniem autorów Raportu brak informacji o występowaniu na przebiegu planowanej inwestycji niektórych chronionych gatunków roślin, grzybów i porostów nie uniemożliwia dokonania pełnej oceny oddziaływania drogi na środowisko. Opinia ta nie byłaby słuszna, gdyby chodziło o kolizje z wartościowymi gatunkami rzadkimi; tymczasem chodzi wyłącznie o gatunki pospolite, niezagrażone w Polsce i regionie. Zniszczenie takich powszechnie występujących gatunków spowodowane budową drogi nie zmieni znacząco ich populacji w rejonie, a tym samym nie wpłynie na wynik generalnej oceny wariantów pod kątem wyboru do realizacji wariantu najkorzystniejszego środowiskowo. Oczywiście część z tych kolizji nie zakończy się zniszczeniem stanowisk gatunków pospolitych, bo część z nich można przenieść poza pas drogowy z sukcesem; sprawa ta powinna być ujęta w powtórny raport na podstawie postulowanej w Raporcie nowej, pełnej inwentaryzacji przyrodniczej, wykonanej na etapie opracowania projektu budowlanego.

Szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza już tylko dla wariantu wskazanego do realizacji w decyzji środowiskowej, musi zostać przeprowadzona na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko, kiedy to Inwestor musi posiadać szczegółową wiedzę na potrzeby uzyskania decyzji derogacyjnych, które trzeba posiadać w bezpośrednim okresie poprzedzającym rozpoczęcie robót budowlanych.

Zdaniem autorów Inwentaryzacji przyrodniczej na mapach stanowiących załącznik do uproszczonej inwentaryzacji przyrodniczej z założenia zaznaczono lokalizacje tylko

najcenniejszych gatunków roślin i zwierząt. Pozostałe, które są pospolite i niezagrażone zostały pominięte na mapach, gdyż realizacja inwestycji nie będzie miała większego wpływu na ich populację zarówno w skali lokalnej, jak i krajowej, w związku z czym nie będzie wymagane podejmowanie wobec nich działań minimalizujących lub kompensujących. Ich obecność została jednak odnotowana w Rozdz. 2.1.2.4 Inwentaryzacji, w którym wymieniono wszystkie gatunki roślin podlegające ochronie ścisłej i częściowej oraz w załączniku nr 1, w którym przedstawiono wykaz 519 gat. roślin stwierdzonych na wszystkich badanych wariantach drogi ze wskazaniem ich preferencji siedliskowych.

W celu spełnienia wymagań formalno-prawnych, uzupełniono Raport o osobne rozdziały dotyczące potencjalnego występowania grzybów i porostów wzdłuż drogi (rozdz. 3.8.5) oraz oddziaływania przedsięwzięcia na grzyby i porosty (rozdz. 6.4.2).

- Ad 3. Zgodnie z ostatnim zdaniem w treści uwagi nr 3 RDOŚ, Inwestor rzeczywiście ma inne argumenty uzasadniające przyznaną ocenę punktową w zakresie oddziaływania drogi na Naturę 2000, a mianowicie chodzi o zablokowanie szlaku migracji zwierząt w wariantcie III (w perspektywie 2033 r.) spowodowane brakiem przejść dla zwierząt w poprzek istniejącej drogi nr 6 w korytarzu migracyjnym między obszarami Natura 2000, co związane będzie z wystąpieniem dużego ruchu na tej drodze. Natomiast w wariantcie II ruch na tej drodze będzie minimalny i nie spowoduje zakłóceń w ruchu migracyjnym zwierząt. Ze względu na ten argument zachowano bez zmian dotychczasową ocenę punktową w w/w zakresie. W związku z powyższym rozdz. 6.1.4 uzupełniono o szczegółowe opisy tego nowego aspektu sprawy, a ponadto w rozdz. 8 uściślono i rozszerzono opis dotyczący uzasadnienia przyznanych punktów w kryterium nr 1 (odnoszącym się do stopnia wpływu drogi na sieć Natura 2000); poza tym dokonano odpowiedniej korekty treści rozdz. 6.12.2. Autorzy Raportu nie zgadzają się z twierdzeniem, że jeśli dla kilku wariantów występuje jedynie nieznaczające negatywne oddziaływanie na sieć Natura 2000, to wtedy ocena tych wariantów pod kątem tego oddziaływania powinna być jednakowa; siła nieznaczającego oddziaływania może być przecież zróżnicowana w poszczególnych wariantach.
- Ad 4. Rozdz. 11.3 uzupełniono o dodatkowe przejścia dla zwierząt średnich, małych oraz płazów. Wprowadzono nową kategorię przejść dla płazów (oznaczonych symbolem PP) i określono dla niej odpowiednie parametry techniczno-funkcjonalne (mniejsze niż dla PZM). Uściślono, rozszerzono i wydzielono parametry dotyczące projektowania przejść zespolonych. Zwiększenie liczby przejść spowodowało konieczność dokonania odpowiednich zmian w rozdz. 8 i 9. Zdaniem autorów Raportu nie ma potrzeby określania szerokości rzek w miejscach proponowanych przejść, gdyż przyjęto zasadę, że koryto rzeki wraz ze skarpami brzegowymi nie będzie zaliczane do szerokości przejścia. Autorzy Raportu nie zgadzają się z twierdzeniem, że na etapie ponownej oceny nie ma możliwości zwiększenia liczby przejść dla zwierząt; dlatego pozostawiono zapis, że postulowana pełna inwentaryzacja przyrodnicza (z identyfikacją szlaków migracji płazów) może spowodować zagęszczenie przejść na etapie projektu budowlanego, co może dotyczyć zwłaszcza przejść dla płazów.
- Ad 5. Skorygowano treść rozdz. 9 w zakresie korytarzy ekologicznych. Wprowadzono najnowsze dane dotyczące rozmieszczenia tych korytarzy pochodzące z Zakładu Badania Ssaków PAN w Białowieży. Usunięto rozbieżności między tekstem a tabelą 9.2.

W ramach uzupełnienia materiałów do wniosku został opracowany ANEKS NR 3 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 3 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)

TOM III. CZĘŚĆ OPISOWA RAPORTU (zaktualizowana) – rozdziały od 1 do 5.6

Zeszyt 2;

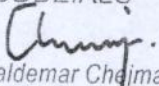
TOM III. CZĘŚĆ OPISOWA RAPORTU (zaktualizowana) – rozdziały od 6 do 19

Zeszyt 3;

TOM IV. ZAŁĄCZNIK FORMALNY NR 6a: Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej z 2009 r. Część kartograficzna

TOM V. Rys. 2. Ogólne uwarunkowania środowiskowe

ZASTĘPCA DYREKTORA
ODDZIAŁU


mgr inż. Waldemar Chejmanowski

Załączniki:

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

Otrzymują:

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