



Gdańsk, dnia 30.05.2014r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU

RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.153.2011.AJA.ES
zpo

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 82 ust. 1, 2, 3 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (*t. j. Dz. U. z 2013r. poz. 1235 ze zm.*) - dalej „ustawa OOS”, § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.*), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (*t.j. Dz. U. z 2013 poz. 267 ze zm.*) - dalej „Kpa”, po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku znak GDDKiA-O/Gd-D9ab/026/DŚ/72/2011 z dnia 25.03.2011r. reprezentowanej przez Pana Roberta Marszałka, Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

biorąc pod uwagę zebrany w sprawie materiał dowodowy, w tym:

1. „Raport o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej Nr S6 Szczecin – Gdańsk na odcinku od Lęborka (wraz z obwodnicą Lęborka) do obwodnicy Trójmiasta”, wykonany przez DHV POLSKA Sp. z o. o., Warszawa, październik 2010r., pod kierunkiem dr inż. Tadeusza Wójcickiego;
2. „Aneks Nr 1 do raportu o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej Nr S-6 Szczecin – Gdańsk odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) - obwodnica Trójmiasta”, wykonany przez DHV POLSKA Sp. z o. o., Warszawa, czerwiec 2012r., pod kierunkiem mgr Tomasza Pakuła;
3. „Aneks Nr 2 do raportu o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej Nr S6 Szczecin – Gdańsk na odcinku od Lęborka (wraz z obwodnicą Lęborka) do obwodnicy Trójmiasta”, wykonany przez DHV POLSKA Sp. z o. o., Warszawa, lipiec 2012r., pod kierunkiem mgr Tomasza Pakuła;
4. „Aneks Nr 3 do raportu o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej Nr S-6 Szczecin – Gdańsk na odc. Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) - obwodnica Trójmiasta”, wykonany przez DHV POLSKA Sp. z o. o., Warszawa, wrzesień 2012r., pod kierunkiem mgr Tomasza Pakuła;
5. „Aneks Nr 4 do raportu o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej Nr S6 Szczecin – Gdańsk na odcinku od Lęborka (wraz z obwodnicą Lęborka) do

- obwodnicy Trójmiasta”, wykonany przez DHV POLSKA Sp. z o. o., Warszawa, styczeń 2013r., pod kierunkiem mgr Tomasza Pakuła;
6. „Aneks Nr 5 do raportu o oddziaływaniu na środowisko drogi ekspresowej Nr S6 Szczecin – Gdańsk na odcinku od Lęborka (wraz z obwodnicą Lęborka) do obwodnicy Trójmiasta”, wykonany przez DHV POLSKA Sp. z o. o., Warszawa, grudzień 2013r., pod kierunkiem mgr Tomasza Pakuła;
 7. uzgodnienie Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku z dnia 25.02.2014r. znak SE-NS-80.9022.4961.14.2014.AS;
 8. uzgodnienie Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni z dnia 28.02.2014r.;
 9. uwagi i wnioski wniesione przez strony;
 10. wyniki przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa;

po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

orzekam

I. Określić 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”

planowanego do realizacji przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, na obszarze obejmującym działki gruntowe wyszczególnione w „Charakterystyce przedsięwzięcia”, stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji

następujące środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta wraz z przebudową linii wysokiego napięcia. Przedsięwzięcie zostało podzielone na dwie części: odcinek północny między Lęborkiem, a Luzinem od km proj. 0+000 do km proj. 33+843 oraz odcinek południowy między Luzinem, a Gdańskiem od km proj. 0+000 do km proj. 30+360. Drogę zaprojektowano jako dwujezdniową czteropasmową, z pozostawieniem rezerwy terenu na dobudowę trzeciego pasa ruchu do każdej głównej jezdni drogowej. Poza drogą ekspresową w zakres przedsięwzięcia wchodzi przebudowa odcinków istniejących dróg krzyżujących się z główną trasą oraz przebudowa kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych nadziemnych i podziemnych (m. in. elektrycznych, telefonicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych).

Planowana budowa trasy drogowej S6 Lębork – Obwodnica Trójmiasta jest częścią większego zadania inwestycyjnego, jakim jest budowa drogi ekspresowej S6 ze Szczecina do Gdańska. Droga ta będzie utworzona częściowo przy wykorzystaniu fragmentów istniejącej drogi krajowej nr 6, przy czym istniejące, a niemożliwe do przebudowy, przejścia przez miejscowości (m. in. Lębork, Godętowo, Bożepole, Wejherowo, Reda, Rumia, Gdynia), zostaną zastąpione obwodnicami.

Nowa droga ekspresowa S6 Lębork – Obwodnica Trójmiasta będzie obejmować:

- grunty rolne, leśne i budowlane, które znajdują się w projektowanym pasie drogowym przewidzianym dla przeprowadzenia drogi, przy spełnieniu niezbędnych wymagań technicznych i ekologicznych;
- fragmenty pasów drogowych istniejących dróg krajowych nr 6 Szczecin – Słupsk – Łębork – Gdańsk i nr 20 Szczecin – Kościerzyna – Chwaszczyno – Gdynia, zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku;
- krótkie odcinki istniejących pasów drogowych innych dróg w rejonie ich skrzyżowań z trasą ekspresową S6, w tym fragmenty dróg wojewódzkich nr 214 Łeba – Łębork – Kościerzyna, nr 218 Wejherowo – Chwaszczyno – Gdańsk i nr 224 Wejherowo – Szemud – Kartuzy oraz fragmenty dróg powiatowych i gminnych.

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano dziesięć wariantów realizacji inwestycji. Przeanalizowano również przewidywane skutki w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia. Jako wariant realizacyjny przyjęto wariant II-A2.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

A. Na etapie realizacji:

1. Zapewnić oszczędne korzystanie z terenu poprzez ograniczanie powierzchni przeznaczonych pod zaplecze budowy, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy teren uporządkować i przywrócić do stanu poprzedniego;
2. Przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowy, bazy materiałowo - sprzętowe i miejsca magazynowania odpadów wykluczyć ich lokalizację:
 - a. w miejscach płytkiego występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, zatorfionych obniżeniach, w bliskim sąsiedztwie cieków, dolin rzecznych, zbiorników wodnych i systemów melioracyjnych oraz strefach ochronnych ujęć wód;
 - b. w lasach oraz w miejscach występowania gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (*Dz. Urz. Z 2013r poz. 627 ze zm.*) oraz siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (*Dz. U. z 2013 r. poz. 1302*)
 - c. na obszarach mineralnych gleb chronionych;
 - d. w bliskiej odległości od terenów zabudowy mieszkaniowej;
3. Zabezpieczyć środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem ściekami i odpadami, poprzez odpowiednie przygotowanie i organizację placu budowy, w tym:
 - a. organizację placów postojowych dla maszyn i środków transportu na uszczelnionych nawierzchniach;

- b. wyposażenie zaplecza budowy w pomieszczenia socjalno - bytowe dla pracowników;
 - c. właściwą organizację składów materiałów i parkingów dla pracowników;
 - d. wyposażenie placu budowy w przenośne sanitariaty dla pracowników i dbałość o ich systematyczne opróżnianie przez uprawnione podmioty;
4. W trakcie prac budowlanych przestrzegać przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz procedur wynikających z odrębnych przepisów, w tym oznakować teren budowy i zabezpieczyć przed dostępem osób niepowołanych oraz zapewnić wyposażenie terenu budowy w środki sorbentowe umożliwiające szybkie usunięcie skutków incydentalnych rozlewów w przypadkach awarii maszyn lub urządzeń na placu budowy;
5. Roboty budowlane prowadzić tak, aby w maksymalnym stopniu ochronić środowisko gruntowo - wodne przed zanieczyszczeniem, w tym:
- a. utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza;
 - b. stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
 - c. nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów szczególnie substancjami ropopochodnymi;
 - d. unikać rozlewów paliw podczas transportu, a ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi likwidować poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy do utylizacji;
 - e. wszelkie miejsca przeznaczone do magazynowania substancji podatnych na migrację wodną wyścielić materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym;
 - f. wszelkie naprawy sprzętu, tankowanie maszyn i środków transportu prowadzić poza terenem realizacji inwestycji, na terenach do tego przeznaczonych;
6. W przypadkach konieczności odwadniania wykopów budowlanych, stosować rozwiązania, które ograniczą zmianę stosunków wodnych do rozmiarów niezbędnych, a czas ich trwania do okresu niezbędnego ze względu na specyfikę przedsięwzięcia;
7. Wody opadowe oraz wody pochodzące z odwodnienia wykopów, po podczyszczeniu z zawiesiny odprowadzić do wód powierzchniowych położonych w sąsiedztwie trasy drogi ekspresowej;
8. Prace niwelacyjne nie mogą powodować trwałych zmian stosunków wodnych na terenach sąsiednich. W przypadkach czasowej koniecznej zmiany stosunków wodnych na terenach sąsiednich, realizujący przedsięwzięcie jest zobowiązany do podjęcia działań w celu ich przywrócenia, gdy zmiana ta przestanie być niezbędna;
9. W przypadkach konieczności czasowego obniżenia zwierciadła wód podziemnych prace odwodnieniowe wymagają wcześniejszego uzyskania pozwolenia wodnoprawnego;
10. Prowadzić prawidłową gospodarkę odpadową, w tym:
- a. organizować prace w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów;
 - b. wyposażyć plac budowy i zaplecze techniczno - socjalne w szczelne, zamykane i oznakowane kontenery przeznaczone do selektywnego gromadzenia wytwarzanych odpadów;
 - c. na placu budowy lub jego zapleczu wyznaczyć miejsca do selektywnego gromadzenia odpadów;

- d. odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, umieszczanych w przystosowanych do tego celu miejscach, zabezpieczonych przed wpływem warunków atmosferycznych i dostępem osób nieupoważnionych i zwierząt;
 - e. zapewnić regularny odbiór odpadów przez uprawnione podmioty;
11. Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym poprzedzić usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewnić możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej po zakończeniu budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty;
12. Miejsca do deponowania warstwy gleby zdjętej z pasa robót budowlanych wyznaczyć:
- a. poza miejscami występowania gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (*Dz. Urz. z 2013r poz. 627 ze zm.*);
 - b. poza miejscami występowania siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (*Dz. U. z 2013r. poz. 1302*);
13. Masy ziemne w jak największym stopniu zagospodarować na terenie objętym inwestycją;
14. Ze szczególną uwagą i ostrożnością wykonywać i zabezpieczać wykopy przebiegające w pobliżu zabudowań, gdzie przebiega inne uzbrojenie infrastrukturalne terenu; prowadzone prace budowlane nie mogą naruszyć stateczności obiektów istniejących, w tym budynków, dróg oraz instalacji podziemnych;
15. Ze szczególną starannością i bez zbędnej zwłoki, w jak najkrótszym czasie wykonać prace związane z rozbiórką i wywożeniem materiałów pochodzących z rozbiórek;
16. W przypadku stwierdzenia w czasie prowadzenia prac ziemnych obecności zanieczyszczeń, próbki gruntu poddać badaniu, zgodnie z metodyką określoną przepisami o standardach jakości gleby i ziemi, a w przypadku stwierdzenia przekroczenia tych standardów, masy ziemne, traktowane jako odpad, poddać unieszkodliwieniu, w trybie przewidzianym przepisami ustawy o odpadach, poza miejscem realizacji inwestycji;
17. Ograniczyć emisję hałasu. W tym celu:
- a. prace budowlane będące źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej;
 - b. przewidzieć lokalizację dróg dojazdowych do placu budowy, bazy obsługi planowanego przedsięwzięcia i miejsca gromadzenia sprzętu w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi;
 - c. stosować nowoczesny sprzęt budowlany sprawny technicznie;
 - d. pracę maszyn na biegu jałowym ograniczyć do minimum;
 - e. zadbać, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie pracowały jednocześnie;

18. Ograniczyć w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia.

W tym celu:

- a. ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
 - b. przywożone i przewożone grunty, materiały budowlane zabezpieczyć przed pyleniem poprzez zapewnienie ich optymalnej wilgotności;
 - c. w okresach suszy teren zraszać wodą, a pyliste materiały sypkie zabezpieczyć przed rozwiewaniem, np. poprzez przykrycie plandekami;
 - d. transport materiałów sypkich realizować wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie;
 - e. dla potrzeb transportowych wykorzystywać istniejącą sieć dróg publicznych, które w razie potrzeby zraszać wodą;
19. Pojazdy opuszczające teren budowy oczyścić w celu ochrony dróg publicznych. W tym celu na terenie budowy wyznaczyć odrębne stanowisko oraz wyposażyć je w odpowiednie urządzenia myjące;
20. Po zakończeniu prac ziemnych przeprowadzić rekultywację całego pasa roboczego w celu doprowadzenia terenu do stanu możliwie najbliższego stanowi pierwotnemu;
21. Nie zasypywać i nie zanieczyszczać cieków przecinających drogę;
22. Nie powodować zmian lub ograniczania wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływu wód;
23. Zachować ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie istniejących systemów drenarskich, a w przypadku zanieczyszczenia lub uszkodzenia obiektów melioracyjnych, dokonać ich odbudowy/naprawy. Prace związane z odbudową urządzeń melioracyjnych prowadzić na warunkach wskazanych przez Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych Województwa Pomorskiego;
24. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym i żerowania ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dotyczy to m.in. wszystkich siedlisk łąkowych wzdłuż trasy S6, w tym zwłaszcza rozległych kompleksów łąkowych w dolinie Łeby, rozciągających się od km 9+800 do 19+000 w wariantcie II;
25. W przypadku wycinki drzew dziuplastych w ramach rekompensaty należy na przyległych terenach leśnych zawiesić budki lęgowe w ilości odpowiadającej uszczupleniu bazy lęgowej awifauny spowodowanej realizacją przedsięwzięcia;
26. Ogrodzić teren prac budowlanych tak, aby uniemożliwić przedostawanie się zwierząt na plac budowy;
27. Podjąć działania minimalizujące wpływ planowanej inwestycji na zinwentaryzowane siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, które określono w Tabeli Nr 1:

Tabela Nr 1. Działania minimalizujące wpływ planowanej inwestycji na zinventaryzowane w pasie rozgraniczającym planowanej drogi, siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliska.

Wariant II-A2 na odcinku:	Typ siedliska	nr płatu	Kilometraż występowania siedliska	Lokalizacja względem planowanej drogi S6	Zniszczenie bądź fragmentacja siedliska	Działania minimalizujące
Wariant II	Kwaśna buczyna 9110 (<i>Luzulo pilosae</i> – <i>Fagetum</i>)	płat nr. III	km 4+374 – 5+009	w pasie planowanej drogi	Siedlisko ulegnie fragmentacji	<p>1. Należy stworzyć strefę ekotonową na odcinku przylegającym do drogi od km 4+350 do km 5+000. Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15m nasadzenia pod okapem drzew, następujące gatunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w więźbie 2,0x1,0m. • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w więźbie 3,0x3,0m. <p>2. Ponadto w miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego należy wprowadzić nasadzenia grabu pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w więźbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p>

					<p>2,0x1,0m.</p> <ul style="list-style-type: none"> • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w wieźbie 3,0x3,0m.2. <p>2. Od km ok. 29+250, tj. od miejsca, gdzie droga opuszcza las, do km ok. 29+800, należy wprowadzić zalesienia buczynowe klinów istniejącego terenu rolnego, między drogą a lasem (prawa strona drogi) i strumieniem (strona lewa) jako częściową rekompensatę za zniszczone części płatów buczynowych.</p> <p>3. Miejsca nasadzeń bukowych powinny zostać ustalone na etapie wykonywania projektu budowlanego na podstawie szczegółowych analiz przyrodniczych, uzgodnione z nadleśnictwem i objęte liniami rozgraniczającymi przedsięwzięcia (w formie osobnych działek ewidencyjnych przeznaczonych do przejęcia przez Lasy Państwowe po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia).</p> <p>4. Ponadto w miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego należy wprowadzić nasadzenia graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wieźbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p> <p>5. W przypadku płata nr XII znajdującego się w miejscu lokalizacji przejście dla zwierząt PZD4, należy w miarę możliwości ograniczyć prace prowadzone w obrębie siedliska, które w tym miejscu powinno stanowić naturalny pas zieleni naprowadzającej zwierzęta na przejście</p>
				<p>Ok. 46 m od linii rozgraniczających</p>	<p>Oddziaływanie pośrednie związane z wycinka drzew i zmiana warunków oświetleniowych dla siedliska</p>
				<p>km 27+683 – 27+864</p>	
				<p>Płat nr X</p>	
				<p>km 27+793 – 28+438</p>	
				<p>Płat nr XI</p>	
				<p>W pasie planowanej drogi</p>	<p>Siedlisko ulegnie fragmentacji</p>
				<p>km 28+353 – 29+263</p>	
				<p>Płat nr XII</p>	
				<p>Kwaśna buczyna 9110 (<i>Luzulo pilosae</i> – <i>Fagetum</i>)</p>	

Wariant	Typ siedliska	nr płatu	Kilometraż występowania siedliska	Lokalizacja względem planowanej drogi S6	Zniszczenie bądź fragmentacja siedliska	Działania minimalizujące
Wariant II	Grąd subatla-tycki 9160 (<i>Stellario – Carpinetum</i>)	Płat nr I	km 5+612 – 5+839	w pasie planowanej drogi	Siedlisko ulegnie częściowemu zniszczeniu	<p>1. Należy stworzyć strefy ekotonowe na odcinku przylegającym do drogi km 5+600 – km 5+850. Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15m nasadzenia pod okapem drzew następujące gatunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w więźbie 2,0x1,0m. • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w więźbie 3,0x3,0m. <p>2. Ponadto w miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego należy wprowadzić nasadzenia graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w więźbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p>
Wariant II	Łęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy – 91E0	Płat nr I	km 6+534 - 6+804	w pasie linii rozgraniczających drogę, w miejscu planowanej	siedlisko ulegnie częściowemu zniszczeniu	<p>1. Na etapie projektu budowlanego w miarę możliwości należy zaprojektować zbiornik retencyjny nr 9 wraz z prowadzącą do niego drogą techniczną w innym miejscu, co pozwoli na zmniejszenie powierzchni siedliska, które zostanie zniszczone w czasie budowy.</p> <p>2. W okresie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość spływów opadowych z części terenu budowy,</p>

Wariant II	<i>(Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Almenion glutinoso-incanae)</i> Łęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy – 91E0 <i>(Salicetum albo-fragilis, Populetum albae,</i>	Płat nr II	km 19+755 – 21+237	lokalizacji zbiornika retencyjnego nr 9	Wszystkie płaty znajdują się w liniach rozgraniczają cych drogi.	Pośrednie oddziaływanie na siedlisko	położonej na długości od km 6+500 do km 6+750 odprowadzać do tymczasowych zbiorników retencyjnych oczyszczających sflwy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych.
							1. Siedlisko km 19+755 – km 21+237 położone jest na południowym zboczu doliny i zasilane jest poprzez pojedyncze rowy melioracyjne przecinające wariant II, należy poprzez budowę przepustów zapewnić im swobodny przepływ pod drogą.
							2. Na etapie realizacji inwestycji należy unikać zmiany stosunków hydrograficznych, zasypywania rowów melioracyjnych przepływających przez obszar siedlisk. W projekcie budowlanym należy przewidzieć rozwiązania umożliwiające swobodny przepływ pod nasypem rowów odprowadzających wody do rzeki Leby.
							3. Prace związane z budową drogi należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
							4. W związku z tym, że dwa siedliska łęgu są położone w miejscach lokalizacji przejść dla małych zwierząt (PZM 14 – siedlisko na odcinku od km 21+245 – km 21+651 oraz PZM 13 – siedlisko na odcinku od km 20+849 – km 21+039) w miarę możliwości należy ograniczyć ich zniszczenie i pozostawić jako naturalny pas zieleni naprowadzającej zwierzęta na przejście.
5. W odniesieniu do siedliska rosnącego pomiędzy km 20+849 – km 21+039 na etapie projektu budowlanego należy rozważyć zaprojektowanie zbiorników retencyjnych nr 26 i 27 wraz z prowadzającymi do nich drogami technicznymi							

<p>Wariant II</p>	<p><i>Athenion glutinoso-incanae</i></p>					<p>w innym miejscu, co pozwoli na zmniejszenie powierzchni siedliska, które zostanie zniszczone w czasie budowy.</p> <p>6. W okresie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość spływów opadowych z części terenu budowy, położonej na długości od km 20+849 – km 21+039, do km 21+245 – km 21+651 do tymczasowych zbiorników retencyjnych oczyszczających spływy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych.</p>
	<p>Łęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy – 91E0 (<i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Athenion glutinoso-incanae</i>)</p>	<p>Płat nr VI</p>	<p>km 24+305 - 25+283</p>	<p>w pasie linii rozgraniczają- -cych planowanej drogi</p>	<p>częściowe zniszczenie siedliska</p>	<p>1. W czasie wykonywania robót mostowych w miejscu występowania siedliska przyrodniczego 91E0 w km 24+305- 25+ 283, należy ograniczać ingerencję w fizyczną strukturę koryta rzeczniczego oraz jego bezpośrednią otulinę (ok. 10 m od krawędzi skarpy brzegowej).</p> <p>2. Należy umożliwić przepływ pod drogą rowu przepływającego przez siedlisko, w przeciwnym razie siedlisko znajdzie się zastoisku wodnym i ulegnie stopniowemu zabagnianiu.</p> <p>3. W okresie realizacji przedsięwzięcia zaleca się ujmowanie całości spływów opadowych z części terenu budowy, położonej na długości od km 24+300 do km 25+300 do tymczasowych zbiorników retencyjnych oczyszczających spływy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych.</p> <p>4. Na etapie eksploatacji inwestycji, przed wprowadzeniem wód opadowych z analizowanego odcinka drogi (km 24+300 do km 25+300) do rzeki Leba należy zaprojektować urządzenia podczyszczające.</p>

		Płat nr	km		oddziaływanie	
Wariant	Typ siedliska	nr płatu	Kilometraż występowania siedliska	Lokalizacja względem planowanej drogi S6	Zniszczenie bądź fragmentacja siedliska	Działania minimalizujące
Wariant II	suche wrzosowisko 4030 (<i>Calluno-Geniston, Pohlio-Callunion, Calluno-Arctostaphylon</i>)	Płat nr I	km 7+918- 8+750	w pasie planowanej drogi	Zniszczenie części siedliska oraz fragmentacja siedliska	<ol style="list-style-type: none"> 1. Drogę należy poprowadzić w nasypie o wysokości ok. 2 m, w związku z tym nie powinny wystąpić istotne oddziaływania związane ze zmianą warunków oświetleniowych i zacienieniem siedliska. 2. Wody opadowe z powierzchni drogi należy odprowadzać do rowów drogowych i zbiorników retencyjnych, co pozwoli uniknąć zanieczyszczenia siedliska nieczyszczonymi spływami z drogi i okresowo zalewane.
Wariant	Lęgowe lasy dębowo-wiązowe-jesionowe - 91 F0	Płat nr I	km 15+253 - 15+438	w pasie planowanej drogi	zniszczenie części siedliska oraz fragmentacja siedliska	<ol style="list-style-type: none"> 1. Siedlisko jest położone w sąsiedztwie Węzła Godętowo, w miejscu lokalizacji zbiornika retencyjnego nr 20. W miarę możliwości na etapie projektu budowlanego należy przesunąć miejsce lokalizacji zbiornika nr 20 wraz z prowadzącymi do niego drogami technicznymi, co pozwoli na zachowanie całego płatu siedliska. 2. W czasie wykonywania robót mostowych należy ograniczać ingerencję w fizyczną strukturę koryta rzecznego oraz jego bezpośrednią otulinę (ok. 10 m

II	(Ficario-Ulmetum)					<p>od krawędzi skarpy brzegowej).</p> <p>3. W okresie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość spływów opadowych z części terenu budowy, położonej na długości od km 15+200 do km 15+450 do tymczasowych zbiorników retencyjnych oczyszczających spływy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych.</p>
Wariant II	<p>nizowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherion elatioris</i>) – 6510;</p>	Płat nr I	km 24+478 – 24+918	w pasie planowanej drogi	<p>zniszczenie części siedliska oraz fragmentacja siedliska</p>	<p>1. Siedlisko zostało zinventaryzowane w dolinie rzeki Leby. Płat łąki znajduje się w obniżeniu terenu pomiędzy rzeką Lebą i zasilającym ją ciekim. Dlatego w czasie wykonywania robót mostowych należy ograniczać ingerencję w fizyczną strukturę koryta rzecznego oraz jego bezpośrednią otulinę (10 m od krawędzi skarp brzegowych). Należy zabezpieczyć siedliska przed spływem wód opadowych z terenu budowy a także rzekę przed zamuleniem i zanieczyszczeniem.</p> <p>2. Przed wprowadzeniem wód opadowych z analizowanego odcinka drogi (km 24+300 do km 25+250) do rzeki Leba należy zaprojektować urządzenia podczyszczające.</p>
	<p>Torfowisko przejściowe 7140 (przeważnie z roślinnością z</p>					<p>1. Nie należy lokalizować zaplecza budowy w obrębie siedliska i jego bezpośrednim sąsiedztwie.</p> <p>2. W okresie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość spływów opadowych z części terenu budowy, położonej na długości od km 27+200 do km 27+400 do tymczasowych zbiorników retencyjnych oczyszczających spływy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych.</p>

Wariant II	Scheuchzeria -Caricetea)	Płat nr I	km 27+230 – 27+352	w pasie planowanej drogi	zniszczenie części siedliska	<p>3. Na etapie realizacji inwestycji siedlisko należy zabezpieczyć/ogrodzić przed wchodzeniem w jego obręb.</p> <p>4. Prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.</p> <p>5. Z odcinka drogi w km 27+200 do km 27+400 wody opadowe należy kierować do zbiorników retencyjnych,</p>
Wariant A2	Typ siedliska Kwaśna buczyna 9110 (<i>Luculo pilosae – Fagetum</i>)	nr płatu	Kilometraż występowania siedliska km 1+783 – 2+653	Lokalizacja względem planowanej drogi S6 w pasie planowanej drogi	Zniszczenie bądź fragmentacja siedliska zniszczenie części siedliska oraz fragmentacja siedliska	Działania minimalizujące <p>1. W czasie wykonywania robót budowlanych należy ograniczać ingerencję w fizyczną strukturę koryta rzecznego oraz jego bezpośrednią otulinę (ok. 10 m od krawędzi skarpy brzegowej).</p> <p>2. Należy zapewnić przepływ pod drogą rowu przepływającego przez siedlisko, w przeciwnym razie siedlisko znajdzie się w zastoisku wodnym i ulegnie stopniowemu zabagnianiu.</p> <p>3. Wody opadowe z drogi należy odprowadzać poprzez zbiornik retencyjny, separator substancji ropopochodnych do rzeki Bolszewka.</p> <p>4. Należy stworzyć strefę ekotonową na odcinku przylegającym do drogi od km 1+780 – km 2+650. Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15 m nasadzenia pod okapem drzew następujące gatunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń

<p>Wariant A2</p>	<p>Kwaśna buczyna 9110 (Luzulo pilosae – Fagetum)</p>	<p>Płat nr II</p>	<p>km 2+346 – 2+895,</p>	<p>w pasie planowanej drogi</p>	<p>Częściowe zniszczenie siedliska</p>	<p>graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wieźbie 2,0x1,0m.</p> <ul style="list-style-type: none"> • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w wieźbie 3,0x3,0m. <p>5. W miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego należy wprowadzić nasadzenia graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wieźbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p>
<p>1. Wody opadowe z drogi należy odprowadzać do zbiornika retencyjnego a następnie po podczyszczeniu do cieku wodnego,</p> <p>2. Należy stworzyć strefę ekotonową na odcinku przylegającym do drogi od km 2+350 – km 2+900. Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15m nasadzenia pod okapem drzew następujące gatunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wieźbie 2,0x1,0m. • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w wieźbie 3,0x3,0m. <p>3. W miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego należy wprowadzić nasadzenia graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wieźbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p>						

<p>Wariant A2</p>	<p>Kwaśna buczyna 9110 (Luzulo pilosae – Fagetum)</p>	<p>Płat nr VI</p>	<p>km 4+977 – 5+901</p>	<p>częściowo w granicach linii rozgraniczają cych projektowane j drogi</p>	<p>zniszczenie części siedliska oraz fragmentacja siedliska</p>	<p>1. Wody opadowe z drogi należy odprowadzać do zbiornika retencyjno-infiltracyjnego.</p> <p>2. Należy stworzyć strefy ekotonowe na odcinku przylegającym do drogi od km 5+000 – km 5+850. Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15m nasadzenia pod okapem drzew następujące gatunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wiążbie 2,0x1,0m. • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w wiążbie 3,0x3,0m. <p>3. Jako częściową rekompensatę za zniszczone części płatów buczynowych, należy wprowadzić zalesienia buczynowe klinów istniejących terenów rolnych między drogą a lasami: Milwińskim na odcinku od km 5+700 do km 6+800 oraz Lasem Wejherowskim na odcinku od km 9+500 do km 17+700. Miejsca nasadzeń bukowych powinny zostać ustalone na etapie wykonywania projektu budowlanego na podstawie szczegółowych analiz przyrodniczych, uzgodnione z nadleśnictwami i objęte liniami rozgraniczającymi przedsięwzięcia (w formie osobnych działek ewidencyjnych przeznaczonych do przejęcia przez Lasy Państwowe po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia).</p> <p>4. Ponadto w miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do</p>
------------------------------	--	-------------------	---------------------------------	--	---	--

<p>Wariant A2</p>	<p>Kwaśna buczyna 9110 (<i>Luzulo pilosae</i> – <i>Fagetum</i>)</p>	<p>Plat nr VIII</p>	<p>km 19+051- 19+197</p>	<p>w pasie planowanej drogi</p>	<p>zniszczenie części siedliska</p>	<p>granicy pasa drogowego należy wprowadzić nasadzenia graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wężbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p>
<ol style="list-style-type: none"> 1. W miejscu przecięcia drogi z siedliskiem kwaśnej buczyny w km 19+051- 19+197 należy wybudować przejście dolnego dla dużych zwierząt PZD-9. W miarę możliwości na etapie realizacji należy wykorzystać siedlisko jako naturalny pas zieleni naprowadzającej zwierzęta na przejście i ograniczyć jego zniszczenie. 2. Wody opadowe z drogi należy odprowadzać do zbiornika retencyjnego i dalej do rowu melioracyjnego dopływającego do jeziora Marchowo. 3. Należy stworzyć strefę ekotonową na odcinku przylegającym do drogi w km 19+050-km 19+20. Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15m nasadzenia pod okapem drzew następujące gatunki: <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wężbie 2,0x1,0m. • następnie pas szerokości 10 m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w wężbie 3,0x3,0m. 4. Ponadto w miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego należy wprowadzić 						

<p>Wariant A2</p>	<p>Kwaśna buczyna 9110 (<i>Luzulo pilosae</i> – <i>Fagetum</i>)</p>	<p>Płat nr IX</p>	<p>km 28+623 – km 29+608)</p>	<p>Częściowo w pasie planowanej drogi</p>	<p>zniszczenie części siedliska</p>	<p>nasadzenia graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w więźbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p> <p>1. W celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na pozostałą część siedliska należy stworzyć strefę ekotonową na odcinku przylegającym do drogi od km 28+550 do km 29+550 Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15 m nasadzenia pod okapem drzew następujące gatunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w więźbie 2,0x1,0m. • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w więźbie 3,0x3,0m. <p>2. Jako częściową rekompensatę za zniszczone części płatów buczynowych, należy wprowadzić zalesienia buczynowe klinów istniejących terenów rolnych między drogą a lasami: Milwińskim na odcinku od km 5+700 do km 6+800 oraz Lasem Wejherowskim na odcinku od km 9+500 do km 17+700; miejsca nasadzeń bukowych powinny zostać ustalone na etapie wykonywania projektu budowlanego na podstawie szczegółowych analiz przyrodniczych, uzgodnione z nadleśnictwami i objęte liniami rograniczającymi przedsięwzięcia (w formie osobnych działek ewidencyjnych przeznaczonych do przejęcia przez Lasy Państwowe po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia).</p> <p>3. Ponadto w miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego wprowadzić nasadzenia graba</p>
------------------------------	--	-------------------	---	---	---	--

						<p>pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wieźbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p>
<p>Wariant A2</p>	<p>łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe – 91E0 (<i>Salicetum albo-fragilis</i>, <i>Populetum albae</i>, <i>Alnenion glutinoso- incanae</i>)</p>	<p>Płat nr I</p>	<p>km 1+676 – 2+243</p>	<p>w pasie planowanej drogi</p>	<p>zniszczenie części siedliska oraz fragmentacja siedliska</p>	<p>1. W czasie wykonywania robót należy ograniczać ingerencję w fizyczną strukturę koryta rzeczynego oraz jego bezpośrednią otulinę (ok. 10 m od krawędzi skarp brzegowych). 2. W miarę możliwości na etapie realizacji należy wykorzystywać siedlisko jako naturalny pas zieleni naprowadzającej zwierzęta na przejście dołem dla zwierząt średnich (PZS – 3) i ograniczyć jego zniszczenie. 3. W okresie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość spływów opadowych z części terenu budowy, położonej na długości od km 1+670 – km 2+250 do tymczasowych zbiorników retencyjnych oczyszczających spływy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych.</p>
		<p>Płat nr III</p>	<p>km 3+288 – 3+490</p>	<p>w odległości ok. 3 m od linii rozgraniczają cych drogi</p>	<p>Brak bezpośredniego zniszczenia/ możliwe pośrednie oddziaływanie</p>	<p>W związku z budową drogi nie zostanie zmniejszony obszar zlewni. Na etapie eksploatacji wody opadowe z tego odcinka należy odprowadzać do zbiorników retencyjnych.</p>

<p>Wariant A2</p>	<p>łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe – 91E0 (<i>Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnion glutinoso-incanae</i>)</p>	<p>Płat nr V</p>	<p>km 18+840 – 19+126</p>	<p>w pasie planowanej drogi</p>	<p>zniszczenie części siedliska oraz fragmentacja siedliska</p>	<p>1. W czasie wykonywania robót należy ograniczać ingerencję w fizyczną strukturę koryta ciekła oraz jego bezpośrednią otulinę (około 10 m od krawędzi skarpy brzegowej) do niezbędnego minimum. 2. W czasie budowy drogi ekspresowej, należy zapewnić obecność nadzoru przyrodniczego. 3. W miarę możliwości należy zachować jak największą powierzchnię łągi, która znajdzie się w liniach rozgraniczających i będzie mogła stanowić naturalny pas zieleni naprowadzającej na przejście dla zwierząt.</p>
<p>Wariant A2</p>	<p>Torfowisko przejściowe 7140 (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea</i>)</p>	<p>Płat nr I</p>	<p>km 2+200 – 2+231</p>	<p>bezpośredni m sąsiedztwie linii rozgraniczających</p>	<p>pośrednie oddziaływanie</p>	<p>1. Należy zabezpieczyć siedlisko przed splywem do niego, wód z placu budowy. 2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość splywów opadowych z terenu budowy do tymczasowych szczelnych rowów odwadniających teren budowy oraz do tymczasowych szczelnych zbiorników retencyjnych oczyszczających splywy opadowe przed zrzućtem do odbiorników zewnętrznych na odcinku od km 2+200 do km 2+450</p>
		<p>Płat nr III</p>	<p>km 2+395 –</p>	<p>bezpośrednim sąsiedztwie</p>	<p>brak bezpośredniego zniszczenia</p>	<p>1. Należy zabezpieczyć siedlisko przed splywem do niego, wód z placu budowy. 2. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość splywów opadowych z terenu budowy do</p>

<p>Wariant A2</p>			<p>2+437</p>	<p>linii rozgraniczają- -cych</p>	<p>/możliwe pośrednie oddziaływanie</p>	<p>tymczasowych szczelnych rowów odwadniających teren budowy oraz do tymczasowych szczelnych zbiorników retencyjnych oczyszczających spływy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych na odcinku od km 2+200 do km 2+450.</p>
<p>Torfowisko przejściowe 7140 (przeważnie z roślinnością z Scheuchzeria -Caricetea)</p>	<p>Płat nr IV dwa płyty torfowiska na terenie Lasu Malwiński -ego</p>	<p>km 5+514 – 5+535</p> <p>km 5+591 – 5+624</p>	<p>w odległości ok. 60 m od linii rozgraniczają- cych drogi</p> <p>w odległości ok. 30 m od linii rozgraniczają- cych drogi</p>	<p>brak pośredniego zniszczenia /</p> <p>możliwe pośrednie oddziaływanie</p>	<p>1. Na etapie realizacji siedliska nie ulegną bezpośredniemu zniszczeniu, pod warunkiem unikania lokalizacji zaplecza budowy i baz materiałowych w granicach siedlisk i ich bezpośrednim sąsiedztwie.</p> <p>2. Ponieważ zinventaryzowane siedliska znajdują się w lokalnych zagłębieniach terenu, są zasilane spływami wód opadowych z wyżej położonych terenów, dlatego na etapie realizacji inwestycji należy zabezpieczyć siedlisko przed wpływem do niego, wód z placu budowy.</p>	
<p>Scheuchzeria -Caricetea)</p>	<p>Płat nr V</p>	<p>km 5+878 – 5+949</p>	<p>w odległości ok. 60 m od linii rozgraniczają- cych drogi</p>	<p>brak pośredniego zniszczenia / możliwe pośrednie oddziaływanie</p>	<p>1. Na etapie realizacji siedliska nie ulegną bezpośredniemu zniszczeniu, pod warunkiem unikania lokalizacji zaplecza budowy i baz materiałowych w granicach siedlisk i ich bezpośrednim sąsiedztwie.</p> <p>2. Ponieważ zinventaryzowane siedliska znajdują się w lokalnych zagłębieniach terenu, są zasilane spływami wód opadowych z wyżej położonych terenów, dlatego na etapie realizacji inwestycji należy</p>	

Wariant A2	Torfowisko przejęciowe 7140 (przeważnie z roślinnością z Scheuchzeria -Caricetea)	Płat nr X	km 24+576 – 24+619	w odległości ok. 40 m od linii rozgraniczają cych	Brak bezpśredniego zniszczenia	zabezpieczyć siedlisko przed splywem do niego, wód z placu budowy. Na etapie eksploatacji wody opadowe z tego odcinka należy odprowadzać do zbiorników retencyjnych.
		Płat nr I	km 2+333 do km 2+472	w pasie planowanej drogi	zniszczenie części siedliska oraz fragmentacja siedliska	1. Na etapie realizacji inwestycji należy część siedliska które nie ulegnie zniszczeniu zabezpieczyć poprzez ogrodzenie/ wygradzenie od strony inwestycji 2. W celu zachowania siedliska, na etapie projektu budowlanego należy rozważyć możliwość zmiany lokalizacji zbiornika retencyjnego 44.

<p>Wariant A2</p>	<p><i>(Arrhenatherion elatioris)</i> – 6510</p>	<p>Płat nr II</p>	<p>km 3+136 – 3+344</p>	<p>w liniach rograniczają cych, w pasie drogi serwisowej</p>	<p>zniszczenie części siedliska</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Na etapie realizacji inwestycji należy część siedliska które nie ulegnie zniszczeniu zabezpieczyć poprzez ogrodzenie/ wygrodzenie od strony inwestycji 2. Bazy materiałów należy lokalizować poza siedliskiem przyrodniczym 3. Na etapie realizacji inwestycji należy zabezpieczyć siedlisko przed splywem do niego, wód z placu budowy.
<p>Wariant A2</p>	<p>Grąd subatlantycki– 9160 (<i>Stellario-Carpinetum</i>)</p>	<p>Płat nr II</p>	<p>km 2+371 – 2+577</p>	<p>w pasie planowej drogi</p>	<p>zniszczenie części siedliska</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Należy stworzyć strefę ekotonową na odcinka przylegających do drogi od km 2+370 – km 2+580. Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15m nasadzenia pod okapem drzew następujące gatunki: <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wieźbie 2,0x1,0m. • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w wieźbie 3,0x3,0m. 2. Jako częściową rekompensatę za zniszczone części płatów grądowych, należy wprowadzić zalesienia grądowe klinów istniejących terenów rolnych między drogą a lasami: Milwińskim na odcinku od km 5+700 do km 6+800 oraz Wejherowskim na odcinku od km 9+500 do km 17+700; 3. Miejsca nasadzeń drzew tworzących nowy grąd powinny zostać ustalone na etapie wykonywania projektu budowlanego na podstawie szczegółowych

						<p>analiz przyrodniczych, uzgodnione z nadleśnictwami i objęte liniami rozgraniczającymi przedsięwzięcia (w formie osobnych działek ewidencyjnych przeznaczonych do przejęcia przez Lasy Państwowe po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia).</p> <p>4. Ponadto w miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego należy wprowadzić nasadzenia graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wiążbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p>
<p>Grząd subatlantyck i-9160 (Stellario-Carpinetum)</p>	<p>Płat nr IV</p>	<p>km 2+979 – 3+336</p>	<p>W pasie planowanej drogi</p>	<p>Zniszczenie części siedliska</p>	<p>1. Należy stworzyć strefę ekotonową na odcinku przylegających do drogi od km 2+980 – km 3+340 Biorąc pod uwagę brak wolnego od zadrzewień pasa szerokości 15 m w liniach rozgraniczających, należy wprowadzić w pasie drzewostanu szerokości 15 m nasadzenia pod okapem drzew następujące gatunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> • postępując od krawędzi pasa drogowego pas szerokości 5m powinien być złożony z nasadzeń graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wiążbie 2,0x1,0m. • następnie pas szerokości 10m złożony z nasadzeń buka pospolitego (<i>Fagus sylvatica</i>) w wiążbie 3,0x3,0m. <p>2. Ponadto w miejscach, gdzie jest to możliwe m.in. do granicy pasa drogowego należy wprowadzić nasadzenia graba pospolitego (<i>Carpinus betulus</i>) w wiążbie 1,5x0,8m i utrzymać go w formie krzewiastej.</p>	

Wariant A2	Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiska mi Nympheion 3150	Płat nr I	km 11+713 – 11+899	w odległości ok. 90 m od linii rozgraniczających	Brak bezpośredniego oddziaływania / możliwe pośrednie oddziaływanie	1. Należy wykluczyć lokalizowanie baz materiałowych, placów budowy i dojazdów do placu budowy w bezpośrednim sąsiedztwie siedliska, 2. Na etapie realizacji inwestycji należy zabezpieczyć siedlisko przed sphywem do niego, wód z placu budowy.
		Płat nr II	km 11+966 – 12+009	częściowo znajduje się w liniach rozgraniczających	Bezpośrednie zniszczenie części siedliska	1. W okresie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość sphywów opadowych z terenu budowy do tymczasowych szczelnych rowów odwadniających teren budowy oraz do tymczasowych szczelnych zbiorników retencyjnych oczyszczających sphywy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych, na odcinku drogi km 11+960 – km 12+010. 2. Na etapie eksploatacji wody opadowe z tego odcinka drogi należy odprowadzać do zbiornika retencyjnego, z którego będą kierowane do rowu melioracyjnego stanowiącego dopływ rzeki Gościnny.
		Płat nr III	km 17+945 – 18+060	częściowo znajduje się w liniach rozgraniczających	Bezpośrednie zniszczenie części siedliska	1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy ujmować całość sphywów opadowych z terenu budowy do tymczasowych szczelnych rowów odwadniających teren budowy oraz do tymczasowych szczelnych zbiorników retencyjnych oczyszczających sphywy opadowe przed zrzutem do odbiorników zewnętrznych, na odcinku drogi km 17+930 – km 18+100. 2. Na etapie eksploatacji należy wody opadowe z tego odcinka drogi odprowadzać do zbiornika

						retencyjnego, z którego będą kierowane do rowu melioracyjnego
						1. W celu zachowania siedliska należy wybudować przepust pod drogą (w nasypie) umożliwiającego przepływ wody w rowie i zasilanie torfowiska i zbiornika wodnego. Wody opadowe z tego odcinka drogi należy odprowadzać poprzez zbiornik retencyjny do cieku dopływającego do jeziora Marchowo.
						1. Na etapie eksploatacji wody opadowe należy odprowadzać do zbiorników retencyjnych
						Brak bezpośredniego oddziaływania / możliwe pośrednie oddziaływanie
						ok. 114 m od linii rozgraniczających
						km 21+270 – 21+326
						Płat nr IV
						Jezioro Kamień
						Jeziora lobełkowe 3110
Wariant A2						brak bezpośredniego oddziaływania / możliwe pośrednie oddziaływanie
						w odległości ok. 150 m od linii rozgraniczających
						km 14+553 – 14+841

28. Przed rozpoczęciem prac budowlanych, trwale wygradzić i oznaczyć stanowiska chronionych gatunków roślin, które znajdują się w pobliżu placu budowy lub projektowanego pasa drogowego;
29. Chronione gatunki roślin, które kolidują z przebiegiem drogi, przed rozpoczęciem prac budowlanych przenieść na stanowiska zastępcze. Stanowiska zastępcze powinny odpowiadać wymaganiom siedliskowym przesadzanych roślin;
30. W trakcie prac budowlanych, nie wykorzystywać (pobierać) wód powierzchniowych, szczególnie z małych zbiorników wodnych (np. do zwilżania dróg technicznych w celu ograniczenia pylenia);
31. W przypadku zasypywania/likwidacji zbiorników wodnych stanowiących miejsce występowania płazów, wykonać zbiorniki zastępcze przy czym:
 - a. likwidację zbiorników wodnych dokonać, nie wcześniej niż po 15 września, po opuszczeniu przez płazy zbiorników, a przed ich wejściem na zimowanie;
 - b. zbiorniki zastępcze wykonać przed rozpoczęciem budowy drogi;
32. Podczas budowy mostu (PZŚ) nad rzeką Okalicą oraz (PZD) nad rzeką Łebą, a także nad innymi naturalnymi ciekami wodnymi, nie prowadzić prac regulacyjnych korytach rzek. Prace mogące prowadzić do zmętnienia wód prowadzić poza okresem rozrodu ryb tj. poza okresem od 1 kwietnia do 15 czerwca;
33. Na terenach żerowania i gniazdowania ptaków, prace związane ze zdjęciem warstwy humusowej (wraz z murawą), wykonać poza okresem lęgowym i żerowania ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dotyczy to m.in. wszystkich siedlisk łąkowych wzdłuż trasy S6, w tym zwłaszcza rozległych kompleksów łąkowych w dolinie Łeby, rozciągających się od km 9+800 do 19+000 w wariancie II;
34. Na etapie budowy podjąć działania minimalizujące i zapobiegające przed gniazdowaniem się jaskółek brzegówek *Riparia riparia*, polegające na zabezpieczeniu w okresie lęgowym (od 1 kwietnia do 31 maja) gęstą siatką (o wymiarach oczek nie większych niż 2 x 2 cm) miejsc ich potencjalnego gniazdowania, (np. strome skarpy wykopów, nasypów, przyzmy ziemi, piasku itp.). Należy unikać tworzenia stromych skarp ziemnych, chętnie wykorzystywanych przez brzegówki do gniazdowania. W przypadku wykopania przez brzegówkę nory lęgowej, prace ziemne przerwać; teren zabezpieczyć (ogrodzić tymczasowo) i poczekać do zakończenia okresu wylęgu i wychowu piskląt. Wszelkie prace ziemne i zabezpieczenia ochronne dla tego gatunku ptaków wykonywać pod nadzorem specjalisty ornitologa;
35. Skarpy pasa drogowego po zakończeniu prac, utrwalić poprzez zadarnienie, humusowanie i hydroobsiew;
36. Po zakończeniu wykonywania robót ziemnych, obsadzić skarpy nasypów i wykopów, rodzimymi gatunkami krzewów i drzew, dostosowanymi do warunków siedliskowych panujących na skarpach;
37. W terenach leśnych, skarpy nasypów i wykopów znajdujące się poza pasem drogowym zalesić po zakończeniu wykonywania robót ziemnych;
38. Inwestycję przeprowadzać pod nadzorem przyrodniczym, tj. specjalistów w dziedzinie: mykologii, lichenologii, botaniki, entomologii, zoologii, w tym ornitologii oraz herpetologii;
39. Nadzór specjalistyczny prowadzić w okresie projektowania i realizacji inwestycji;
40. Nadzór przyrodniczy realizowany przez w/w specjalistów powinien obejmować:
 - a. szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę;
 - b. wskazania ochronne w trakcie realizacji prac;

- c. kontrole placów budowy;
 - d. sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowy;
 - e. nadzór nad wykonywaniem zapisów decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie przestrzegania ustawy o ochronie przyrody;
41. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę powierzchni leśnych i zadrzewień poprzez oszczędną gospodarkę terenem oraz adaptować istniejącą zieleń na potrzeby zagospodarowania terenu po zakończeniu inwestycji;
42. Wszystkie drzewa i krzewy przeznaczone do adaptacji na czas budowy/ realizacji inwestycji zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem;
43. W pobliżu drzew i krzewów, które nie będą przesadzane lub wycinane, zasięg prowadzonych prac oraz czas ich prowadzenia ograniczyć do minimum;
44. W obrębie systemu korzeniowego w promieniu minimum 5 m od pnia drzewa (nie mniej, niż zasięg korony) nie składować materiałów budowlanych, chemicznych i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby;
45. W celu ochrony daglezi, stanowiącej pomnik przyrody nr rej. 2, rosnącej w km 29+000, która znajdzie się w odległości około 10 m na zewnątrz od granicy pasa drogowego na etapie budowy:
- a. wygrodzić/ogrodzić strefę ochronną;
 - b. zbadać wpływ zmian stosunków wodnych i gruntowo - wodnych na strefę korzeniową, które mogą wystąpić na etapach budowy i eksploatacji przedsięwzięcia, poprzez:
 - prowadzenie monitoringu zmian poziomu wód gruntowych (w odwiercie badawczym, wykonanym na granicy strefy korzeniowej od strony napływu wód podziemnych);
 - wykonanie otworu badawczego przed rozpoczęciem robót ziemnych;
 - prowadzenie obserwacji stanu uwilgotnienia gleby i spływów opadowych po powierzchni terenu (w czasie dużych opadów atmosferycznych i bezpośrednio po nich);
 - obserwacje możliwych zmian w stanie drzewa;
46. Tymczasowe wykopy sięgające poniżej poziomu wód gruntowych (np. pod kanalizację deszczową, pod fundamenty mostów i przepustów) wykonywać i zasypywać w jak najkrótszym czasie;
47. W okresie migracji i rozrodu płazów i gadów tj. od 1 marca do 15 października w miejscach występowania zbiorników wodnych, terenów podmokłych, rzek, cieków i rowów melioracyjnych należy prace budowlane prowadzić z zastosowaniem tymczasowych ogrodzeń ochronnych uniemożliwiających płazom i gadom dostanie się na teren budowy. Ogrodzenia należy zastosować :
- a. na odcinku drogi S6 w wariantcie II w rejonie km: 8 + 000, 10 + 500, 18 + 000, 21 + 000, 25 +000;
 - b. na odcinku drogi S6 w wariantcie A2 w rejonie km: 9 + 500, 12 + 000, 14 + 500, 17 + 500, 21 + 000, 23 + 000, 27 + 000, 28 + 000;
- Ogrodzenia winny być wykonane po obu stronach drogi w formie płotków z siatki HD-PE o średnicy oczek nie większej niż 11 mm lub folii z tworzyw sztucznych, o wysokości 50 cm i krawędzi wygiętej na 5 cm w kierunku „od placu budowy” (wygięte w kształcie litery U), montowanej na stelażu w celu zapewnienia trwałego pochylenia. Ogrodzenia takie powinny być wkopane w grunt na głębokość 20 cm (z uwagi na spływ powierzchniowy, nierówności terenu itp.). Skuteczność

- zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika. Ogrodzenia zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i odebrane stałe urządzenia ochrony zwierząt;
48. W okresach wiosennych (1 marca – 30 kwietnia) oraz jesiennych (15 sierpnia – 15 października) migracji płazów na szlakach migracji zwierząt, oprócz ogrodzenia ochronnego stosować system wkopanych w grunt wiader o wysokości ścianek 30 – 40 cm, rozmieszczanych wzdłuż ogrodzenia, co 10 m (wiadra utrzymywać w stanie suchym oraz zebrane w nich osobniki przenosić 1 – 3 razy na dobę na siedliska zastępcze);
49. Przed rozpoczęciem budowy zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne zabezpieczające miejsca niebezpieczne dla ssaków takie jak głębokie wykopy lub niestabilne skarpy nasypów w obrębie szlaków migracji dużych i średnich zwierząt tj.:
- na odcinku drogi S6 w wariantcie II: 1) w km od 0+000 do 0+800; 2) w km od 6+000 do 6+300; 3) w km od 13+000 do 14+000; 4) w km od 16+100 do 17+000; 5) w km od 18+800 do 19+700; 6) w km od 24+200 do 26+000; 7) w km od 28+500 do 29+200;
 - na odcinku drogi S6 w wariantcie A2 : 1) w km od 1+700 do 2+000; 2) w km od 4+650 do 5+250; 3) w km od 11+500 do 12+300; 4) w km od 13+100 do 13+600; 5) w km od 16+100 do 16+500; 6) w km od 18+900 do 19+100; 7) w km od 24+600 do 25+000.
- Wysokość ogrodzenia na w/w odcinkach powinna wynieść 2,2 m, a na pozostałych odcinkach drogi – 1,5 m; ogrodzenia tymczasowe mogą być wykonane w formie siatki metalowej o wymiarach oczek nie większych niż 5 x 5 cm, przymocowanej do słupków drewnianych. Ogrodzenia te powinny funkcjonować aż do czasu usunięcia niebezpieczeństwa dla zwierząt lub do czasu wybudowania stałego ogrodzenia dla zwierząt;
50. W przypadku natrafienia w trakcie prac na obiekty archeologiczne poinformować o nich właściwe służby;
51. Zabezpieczyć przed zniszczeniem istniejące w rejonie budowy obiekty o wartościach kulturowych.

B. Na etapie eksploatacji:

- Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami - odpady, powstałe w wyniku eksploatacji drogi, magazynować w wyznaczonych do tego celu miejscach, przez okres nie dłuższy niż przewidują to przepisy ustawy o odpadach. Odpady przekazywać wyłącznie odbiorcom posiadającym odpowiednie zezwolenia na gospodarowanie odpadami w zakresie ich zbierania, unieszkodliwiania lub odzysku;
- Utrzymywać system odwadniający drogę w pełnej sprawności technicznej poprzez jego właściwą eksploatację i konserwację, polegającą m.in. na:
 - przeeglądach, tj. systematycznej kontroli stanu technicznego urządzeń odwadniających;
 - zapobieganiu zanieczyszczeniom rowów;
 - czyszczeniu wylotów i rowów w celu zapewnienia stałego odpływu wody;
 - okresowym czyszczeniu osadników oraz dna studzienek ściekowych z osadów;
 - zgodnej z zaleceniami i instrukcjami producenta, eksploatacji urządzeń podczyszczających;

3. Utrzymywać drogę w należyтым stanie technicznym, zarówno w zakresie utrzymania bieżącego, jak i remontów nawierzchni;
4. Zaleca się trwałą rezygnację z koszenia trawy na skarpach nasypów i wykopów przez okres 3 do 5 lat po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia. Przy pierwszym koszeniu pozostawić pojedyncze podrosty drzew do dalszego wzrostu;
5. Zapewnić sprawne funkcjonowanie przepustów dla zwierząt celem spełnienia ich funkcji;

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym:

1. Harmonogram robót budowlanych oraz wytyczne w zakresie koordynacji prowadzenia robót winny określać kolejność prowadzonych robót z uwzględnieniem potrzeby minimalizacji czasu powodowanych emisji, ilości i krotności ingerencji w zasoby środowiska oraz minimalizacji ryzyka szkody w środowisku;
2. Sporządzić bilans mas ziemnych usuwanych albo przemieszczanych w związku z realizacją inwestycji oraz wskazać warunki i sposób ich zagospodarowania w przypadku, gdy ich zastosowanie nie spowoduje przekroczeń wymaganych standardów jakości gleby i ziemi, o których mowa w ustawie Prawo ochrony środowiska. Dane te należy zamieścić w pozwoleniu na budowę. Postępowanie z masami ziemnymi, których zanieczyszczenia przekraczają wymagane standardy jakości gleby i ziemi, winno być zgodne z przepisami ustawy o odpadach;
3. W projekcie organizacji placu budowy wyznaczyć lokalizację miejsca tymczasowego magazynowania mas ziemnych przemieszczanych w związku z realizacją przedsięwzięcia. Część mas ziemnych, w stosunku do których nie będzie możliwe tymczasowe magazynowanie wzdłuż wykopów (np. z powodów organizacji robót, obecności istniejących instalacji, ciągów komunikacyjnych, dróg, rowów, względów bezpieczeństwa itp.) okresowo magazynować w odrębnym miejscu, wskazanym w dokumentacji projektowej;
4. Rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne przyjęte w projekcie muszą uwzględniać konieczność minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności w fazie budowy;
5. Zastosować technologie oraz materiały budowlane przyjazne środowisku oraz posiadające stosowne certyfikaty;
6. Wskazać i przeanalizować rozwiązania w zakresie odwodnienia wykopów budowlanych uwzględniające ich jak najmniejszą ingerencję w tereny otaczające teren inwestycji i w miarę możliwości technicznych niepowodujące konieczności długotrwałego obniżania poziomu wody gruntowej na terenach przyległych;
7. Zastosować środki ochrony akustycznej – ekrany akustyczne zapewniające dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, w następujących lokalizacjach i o następujących parametrach:

➤ Wykaz ekranów akustycznych dla wariantu II-A2 na odcinku wariantu II :

Lp.	Nazwa ekranu	Kilometraż początku ekranu	Kilometraż końca ekranu	Strona drogi	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]
1	L1.1	2+700	2+900	L	2,0	200

2	K1.1	2+790	2+965	L	2,0	210
3	L2.1	5+300	5+500	L	2,0	200
4	L2.2	5+500	5+600	L	3,0	100
5	L2.3	5+600	5+800	L	4,5	195
6	L2.4	5+800	5+900	L	3,5	100
7	L2.5	5+900	6+200	L	2,0	295
8	P1.1	5+900	6+100	P	2,0	205
9	L3.1	8+105	8+400	L	3,5	300
10	L3.2	8+400	8+600	L	2,5	200
11	L3.3	8+600	8+700	L	3,5	100
12	L3.4	8+700	8+800	L	2,5	100
13	S1.1	8+700	8+900	S	5,0	200
14	P2.1	8+700	9+000	P	7,0	300
15	L3.5	8+800	8+900	L	2,0	100
16	P2.2	9+000	9+100	P	5,0	100
17	L4.1	9+100	9+200	L	3,0	100
18	K2.1	9+130	9+295	L	3,0	170
19	L4.2	9+200	9+300	L	6,0	100
20	K2.2	9+295	9+520	L	5,0	235
21	S2.1	9+300	9+500	S	4,0	200
22	L4.3	9+300	9+500	L	6,5	200
23	P3.1	9+400	9+500	P	2,5	100
24	L4.4	9+500	9+600	L	2,0	100
25	S2.2	9+500	9+600	S	3,5	100
26	P3.2	9+500	9+600	P	4,0	100
27	L4.5	9+600	9+800	L	4,5	200
28	S2.3	9+600	9+800	S	4,0	200
29	P3.3	9+600	9+800	P	5,5	200
30	K3.1	9+655	9+815	L	3,0	160
31	L4.6	9+800	10+100	L	5,0	300
32	P3.4	9+800	10+000	P	3,5	200
33	K3.2	9+815	9+950	L	4,5	135
34	K3.3	9+950	10+040	L	4,0	90
35	P3.5	10+000	10+200	P	5,0	200
36	P3.6	10+200	10+300	P	3,0	100
37	P4.1	10+600	10+800	P	2,0	200
38	P4.2	10+800	10+900	P	2,5	100
39	P4.3	10+900	11+100	P	2,0	200
40	P5.1	12+000	12+200	P	2,0	200
41	P5.2	12+200	12+400	P	4,0	200
42	P5.3	12+400	12+500	P	2,0	100
43	L5.1	15+000	15+200	L	4,0	200
44	K4.1	15+165	15+545	L	4,0	380
45	L5.2	15+200	15+250	L	3,0	50
46	Pp1.1	15+250	15+400	L	3,0	150
47	L6.1	15+300	15+500	L	3,0	200

48	L6.2	15+500	15+700	L	2,0	200
49	K5.1	19+375	19+730	L	3,0	355
50	L7.1	19+400	19+700	L	3,0	300
51	P6.1	22+700	22+900	P	2,0	200
52	P6.2	22+900	23+100	P	5,0	200
53	P6.3	23+100	23+200	P	4,0	100
54	P7.1	23+350	23+500	P	3,0	150
55	P7.2	23+500	23+600	P	3,5	100
56	P7.3	23+600	23+800	P	2,5	200
57	L8.1	29+300	29+500	L	2,0	200
58	L8.2	29+500	29+600	L	3,5	100
59	L8.3	29+600	29+700	L	3,0	100
60	L8.4	29+700	29+800	L	2,0	100
61	P8.1	31+000	31+050	P	3,0	50
62	Pp2.1	31+050	31+115	P	3,0	85

Symbole w nazwach ekranów oznaczają ekrany usytuowane: **L** – po lewej stronie drogi; **P** – po prawej stronie drogi; **S** – w środkowym pasie dzielącym między jezdniami; **Pp** – wzdłuż dróg poprzecznych; **K** – dodatkowe ekrany wzdłuż linii kolejowych chroniące otoczenie przed skumulowanym hałasem drogowo – kolejowym.

W kolumnie „Strona drogi”: **L** – lewa strona drogi, **P** – prawa strona drogi, **S** – środek drogi (oś drogi).

➤ Wykaz ekranów akustycznych dla wariantu II-A2 na odcinku wariantu A2:

Lp.	Nazwa ekranu	Kilometraż początku ekranu	Kilometraż końca ekranu	Strona drogi	Wysokość [m]	Długość ekranu [m]
1	L9.1	1+300	1+400	L	3,0	100
2	L9.2	1+400	1+600	L	7,0	200
3	P9.1	1+500	1+600	P	3,0	100
4	P9.2	1+600	1+800	P	4,0	200
5	S3.1	1+400	1+600	S	5,0	200
6	L10.1	1+600	1+700	L	5,0	100
7	P9.3	1+800	1+900	P	3,0	100
8	L11.1	10+700	11+100	L	3,5	400
9	L12.1	11+500	11+600	L	4,0	100
10	L12.2	11+600	11+700	L	5,0	100
11	P10.1	14+400	14+500	P	4,0	100
12	L13.1	14+500	14+700	L	3,5	200
13	S4.1	14+500	14+600	S	4,0	100
14	P10.2	14+500	14+600	P	6,0	100
15	S4.2	14+600	14+700	S	6,0	100
16	P10.3	14+600	14+700	P	7,0	100
17	P10.4	14+700	14+800	P	6,0	100
18	S4.3	14+700	14+800	S	4,0	100
19	L13.2	14+700	14+800	L	2,5	100
20	P11.1	14+800	14+900	P	6,0	100

21	P11.2	14+900	15+000	P	4,0	100
22	L14.1	15+800	15+900	L	3,0	100
23	L14.2	15+900	16+100	L	6,0	200
24	L15.1	16+100	16+400	L	2,5	300
25	L16.1	17+600	18+300	L	2,0	700
26	P12.1	17+700	17+800	P	3,0	100
27	P12.2	17+800	18+000	P	4,5	200
28	P12.3	18+000	18+100	P	3,0	100
29	P13.1	18+300	18+500	P	4,5	200
30	P14.1	18+900	19+000	P	4,0	100
31	P14.2	19+000	19+100	P	6,5	100
32	P15.1	19+085	19+200	P	6,5	115
33	P15.2	19+200	19+300	P	2,0	100
34	Pp3.1	19+805	19+900	P	6,0	115
35	P16.1	19+900	20+100	P	5,0	200
36	L17.1	20+700	21+100	L	3,0	405
37	P17.1	21+200	21+400	P	3,0	200
38	P17.2	21+400	21+600	P	3,5	200
39	L18.1	21+445	21+600	L	4,0	155
40	L18.2	21+600	21+700	L	5,5	100
41	L19.1	21+800	22+100	L	2,0	300
42	P18.1	22+600	22+800	P	2,0	200
43	L20.1	23+420	23+720	L	2,0	300
44	L21.1	25+815	26+020	L	3,5	200
45	L21.2	26+020	26+225	L	2,0	200
46	P19.1	26+685	27+020	P	5,5	340
47	L22.1	27+245	27+295	L	2,0	50
48	L22.2	27+295	27+470	L	6,0	175
49	S5.1	27+320	27+420	S	4,0	100
50	L22.3	27+470	27+495	L	3,0	25
51	L23.1	28+800	29+000	L	5,5	200
52	S6.1	28+800	29+000	S	5,5	200
53	L23.2	29+000	29+100	L	6,5	100
54	S6.2	29+000	29+600	S	6,5	600
55	L23.3	29+100	29+300	L	7,0	200
56	L23.4	29+300	29+445	L	8,0	145
57	L24.1	29+400	29+600	L	8,0	200
58	Pp4.1	29+445	29+530	L	8,0	105
59	Pp4.2	29+530	29+685	L	7,0	650
60	Pp5.1	29+610	29+685	L	3,0	95
61	Pp7.1	29+685	29+685	P	3,0	160
62	Pp13.1	29+685	29+685	L	4,5	120
63	Pp8.1	29+685	29+685	P	6,0	450
64	Pp12.1	29+685	29+685	S	8,0	230
65	Pp11.1	29+685	29+685	L	6,0	140
66	Pp10.1	29+685	29+685	L	6,0	90

67	Pp6.1	29+685	29+685	P	8,0	155
68	P20.1	29+685	29+685	P	4,5	140
69	Pp9.1	29+685	29+685	P	6,0	60
70	Pp9.2	29+685	29+685	P	8,0	175
71	L25.1	29+685	29+685	L	6,5	220
72	Pp14.1	29+685	29+685	L	6,5	75

Symbole w nazwach ekranów oznaczają ekrany usytuowane: **L** – po lewej stronie drogi; **P** – po prawej stronie drogi; **S** – w środkowym pasie dzielącym między jezdniami; **Pp** – wzdłuż dróg poprzecznych.

W kolumnie „Strona drogi”: **L** – lewa strona drogi, **P** – prawa strona drogi, **S** – środek drogi (oś drogi).

8. Rozwiązania zastosowane przy przebudowie linii elektroenergetycznych muszą zagwarantować dotrzymanie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku;
9. Wskazać lokalizację drogi zastępczej, aby zapewnić ochronę interesów osób trzecich, polegającą na dostępie do drogi;
10. Projektowaną trasę przebiegu obwodnicy Lęborka wraz z infrastrukturą wyznaczyć poza terenami kompleksów wojskowych Nr K-1658 i K-0238 w Lęborku;
11. Wyznaczyć, na czas prowadzenia robót związanych z budową obwodnicy Lęborka, bezkolizyjne połączenie drogowe umożliwiające dojazd wojskowych pojazdów kołowych i gąsienicowych do Ośrodka Ćwiczeń Sokółówka (kompleks wojskowy Nr K-1655) oraz rampy kolejowej Lębork Drętowo;
12. Uwzględnić konieczność zapewnienia ciągłości eksploatacji linii kolejowej Nr 237 na kierunku Lębork – Maszewo Lęborskie;
13. Uwzględnić konieczność nienaruszalności sieci wodociągowej doprowadzającej wodę do JW 1889 Lębork z ujęcia znajdującego się w kompleksie wojskowym Nr K-4164 Lubowidz;
14. Zachować parametry skrajni poziomej i pionowej przy dojeździe do rampy kolejowej i kompleksu wojskowego Nr K-4164;
15. Zastosować ekrany, o parametrach uzgodnionych z Wojewódzkim Sztabem Wojskowym w Gdańsku, uniemożliwiające inwigilację JW 1889 Lębork;
16. Zastosować rozwiązania techniczne, uzgodnione z Wojewódzkim Sztabem Wojskowym w Gdańsku, niezakłócające pracy urządzeń radiowych i radiolokacyjnych znajdujących się na terenie jednostki wojskowej w Lęborku;
17. W związku z lokalizacją w pasie rozdzielczym ul. Chwaszczyńskiej (droga S6 odcinek od km: 27+550 do węzła Wielki Kack), przewodu magistralnego wodociągowego DN500 oraz kolektora kanalizacyjnego DN400, w przypadku ewentualnej przebudowy układu drogowego na w/w odcinku uwzględnić konieczność przebudowy w/w przewodów;
18. W związku z lokalizacją w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy S6 ujęcia wody „Wielki Kack”, dla którego obowiązuje strefa ochrony pośredniej, zwrócić szczególną uwagę na sposób zagospodarowania ścieków deszczowych z planowanych dróg dojazdowych na węźle Wielki Kack;
19. Sposób przechwytywania i oczyszczania ścieków opadowych, winien uwzględniać maksymalne zabezpieczenie wód powierzchniowych i podziemnych przed

- zanieczyszczeniem, zarówno w czasie normalnej eksploatacji, jak i w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych;
20. Na terenie Pradoliny Łeby i Redy, a także na terenie GZWP, terenów zalewowych oraz w sąsiedztwie ujęć wody odprowadzanie wód opadowych i roztopowych zaprojektować jako szczelne, zapobiegające zanieczyszczeniu chronionych wód podziemnych;
 21. W celu zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia gruntu, a także wód podziemnych, w rejonach przebiegu dróg technicznych przez grunty o dobrej przepuszczalności utworów powierzchniowych, przewidzieć czasowe warstwy ochronne, izolujące drogę techniczną od środowiska gruntowo – wodnego;
 22. Uwzględnić rowy drogowe z warstwą humusu co najmniej 20 cm na powierzchni dna i skarp oraz pokrywą trawiastą;
 23. Przed wlotem rowów odprowadzających wody opadowe do głównych odbiorników przewidzieć budowę zamknięcia awaryjnego (zastawki);
 24. Obiekty towarzyszące drodze, w tym Miejsca Obsługi Podróżnych, stacje paliw, restauracje, miejsca postojowe, stanowiska obsługi pojazdów, wyposażyć w infrastrukturę techniczną eliminującą możliwość przenikania zanieczyszczeń do warstw wodonośnych;
 25. Określić sposób postępowania w przypadku incydentalnego wycieku substancji ropopochodnych, w tym wskazać niezbędne środki i procedury do ich usunięcia z powierzchni;
 26. Przy projektowaniu skarp, szczególnie w miejscach najbardziej podatnych na erozję (w tym za mostami i wylotami przepustów), zastosować rozwiązania skutecznie przeciwdziałające erozji, niezakłócające stosunków wodnych i niestanowiące zagrożenia dla człowieka i środowiska naturalnego. Skarpy należy utrwalić poprzez zadarnienie, humusowanie i obsiew;
 27. Opracować projekt nasadzenia zieleni izolacyjnej, ograniczającej emisję pyłów z jezdni, uwzględniając:
 - a. pasy dogęszczające na skrajach lasów, przeciwdziałające wiatrolomom;
 - b. pasy zieleni zwartej, minimalizujące oddziaływanie drogi ekspresowej na krajobraz oraz stanowiące ochronę przed hałasem, zanieczyszczeniem powietrza i światłem;
 - c. zalesienia wyrównujące częściowo straty drzewostanów (zwłaszcza w wąskich klinach terenu między drogą, a lasem oraz wokół przejść dla zwierząt);
 - d. jak największy udział rodzimych gatunków drzew, krzewów, dostosowanych do miejscowych warunków siedliskowych i zadanych funkcji, w tym szybko rosnących i wykazujących odporność na zanieczyszczenia wynikające z eksploatacji drogi. W nasadzeniach przydrożnych należy unikać drzew i krzewów owocujących, które przyciągają na żerowisko różne gatunki zwierząt;
 - e. wprowadzenie nasadzeń zieleni według Tabeli Nr 2:

Tabela Nr 2. Zestawienie proponowanych nasadzeń zieleni wzdłuż drogi ekspresowej S6 w wariantcie II-A2:

➤ na odcinku wariantu II:

Lp.	Wariant	km początku	km końca	Położenie względem osi drogi	Rodzaj zieleni
1	II	0+050	0+300	Lewa	Zalesienia
2	II	0+300	0+350	Lewa	Zalesienia
3	II	0+400	0+600	Lewa	Zalesienia
4	II	0+400	0+700	Lewa	Zieleń izolacyjna
5	II	2+020	3+000	Lewa	Zieleń izolacyjna
6	II	6+000	6+300	Lewa	Zieleń izolacyjna
7	II	6+000	6+300	Prawa	Zieleń izolacyjna
8	II	6+430	6+600	Lewa	Zieleń izolacyjna
9	II	7+500	7+850	Lewa	Zieleń izolacyjna
10	ii	7+500	7+600	Prawa	Zieleń izolacyjna
11	II	7+750	7+800	Prawa	Zadrzewienia grupowe
12	II	8+150	8+650	Lewa	Zieleń izolacyjna
13	II	10+200	11+300	Prawa	Zieleń izolacyjna
14	II	11+450	12+150	Prawa	Zieleń izolacyjna
15	II	12+630	13+480	Prawa	Zieleń izolacyjna
16	II	13+480	13+600	Prawa	Zalesienia
17	II	13+480	13+600	Lewa	Zalesienia
18	II	13+550	15+020	Prawa	Zieleń izolacyjna
19	II	13+750	14+100	Lewa	Zalesienia
20	II	14+100	15+550	Lewa	Zalesienia
21	II	16+660	16+800	Lewa	Zalesienia
22	II	16+660	16+800	Prawa	Zalesienia
23	II	16+680	17+050	Lewa	Zalesienia
24	II	16+700	17+100	Prawa	Zieleń izolacyjna
25	II	18+000	19+100	Prawa	Zieleń izolacyjna
26	II	18+800	19+020	Lewa	Zalesienia
27	II	19+120	19+400	Lewa	Zalesienia
28	II	19+250	19+400	Prawa	Zalesienia
29	II	19+650	19+960	Prawa	Zieleń izolacyjna
30	II	21+470	21+900	Prawa	Zalesienia
31	II	23+420	24+400	Prawa	Zieleń izolacyjna
32	II	23+500	24+150	Lewa	Zieleń izolacyjna
33	II	25+590	25+750	Lewa	Zalesienia
34	II	25+590	25+750	Prawa	Zalesienia
35	II	27+475	27+525	Prawa	Zadrzewienia grupowe
37	II	29+250	29+650	Prawa	Zalesienia
38	II	29+750	31+050	Prawa	Zieleń izolacyjna
39	II	29+700	31+200	Lewa	Zieleń izolacyjna
40	II	31+150	31+200	Prawa	Zadrzewienia grupowe

➤ na odcinku wariantu A2:

Lp.	Wariant	km początku	km końca	Położenie względem osi drogi	Rodzaj zieleni
1	A2	0+020	0+050	Lewa	Zadrzewienia grupowe
2	A2	0+380	0+500	Prawa	Zalesienia
3	A2	0+400	0+500	Lewa	Zalesienia
4	A2	1+100	1+500	Lewa	Zieleń izolacyjna
5	A2	1+560	1+600	Lewa	Zieleń izolacyjna

6	A2	1+900	2+300	Lewa	Zieleń izolacyjna
7	A2	3+800	4+600	Prawa	Zieleń izolacyjna
8	A2	3+870	4+500	Lewa	Zieleń izolacyjna
9	A2	5+750	6+750	Prawa	Zieleń izolacyjna
12	A2	5+800	6+800	Lewa	Zieleń izolacyjna
13	A2	7+550	8+130	Prawa	Zieleń izolacyjna
14	A2	7+520	8+100	Lewa	Zieleń izolacyjna
15	A2	9+500	10+150	Prawa	Zieleń izolacyjna
16	A2	9+550	9+650	Lewa	Zalesienia
17	A2	9+710	9+970	Lewa	Zieleń izolacyjna
18	A2	10+180	10+220	Lewa	Zadrzewienia grupowe
19	A2	10+300	10+350	Prawa	Zadrzewienia grupowe
20	A2	10+800	10+840	Lewa	Zadrzewienia grupowe
21	A2	12+250	12+500	Prawa	Zieleń izolacyjna
22	A2	12+250	12+550	Lewa	Zieleń izolacyjna
23	A2	12+600	12+750	Lewa	Zieleń izolacyjna
24	A2	12+600	13+050	Prawa	Zieleń izolacyjna
25	A2	12+850	12+900	Lewa	Zalesienia
26	A2	13+000	13+250	Lewa	Zalesienia
26a	A2	13+000	13+200	Prawa	Zalesienia
27	A2	14+060	14+500	Lewa	Zalesienia
29	A2	14+060	14+500	Prawa	Zieleń izolacyjna
28	A2	14+500	14+550	Lewa	Zalesienia
30	A2	15+750	15+950	Lewa	Zalesienia
31	A2	15+800	15+900	Prawa	Zalesienia
32	A2	16+150	16+300	Lewa	Zalesienia
33	A2	16+450	17+350	Lewa	Zieleń izolacyjna
34	A2	16+470	17+300	Prawa	Zieleń izolacyjna
35	A2	18+950	19+030	Prawa	Zalesienia
36	A2	18+950	19+030	Lewa	Zalesienia
37	A2	19+500	19+550	Lewa	Zadrzewienia grupowe
38	A2	19+600	19+650	Lewa	Zadrzewienia grupowe
39	A2	19+700	19+770	Prawa	Zadrzewienia grupowe
40	A2	19+850	20+900	Lewa	Zieleń izolacyjna
41	A2	19+950	20+900	Prawa	Zieleń izolacyjna
42	A2	26+770	26+800	Lewa	Zadrzewienia grupowe

28. W celu ochrony potencjalnych stanowisk pachnicy dębowej *Osmoderma eramita* należy w miarę możliwości zachować drzewa stanowiące miejsce potencjalnego występowania pachnicy dębowej, tj. w km 19+900 dwie wierzby dziuplaste, w km 20+500 – 21+750 i w km 21+900 aleje przydrożne. W przypadku konieczności wycinki drzew, należy ją poprzedzić ekspertyzą entomologiczną, a w przypadku stwierdzenia zasiedlenia drzewa przez chroniony gatunek chrząszcza podjąć działania mające na celu przeniesienie go na inne siedliska;
29. Zachować swobodny przepływ wody w rowach, zlokalizowanych pod nasypami, odprowadzających wody do rzeki Łęby;
30. Nad rzekami i innymi ciekami naturalnymi zaprojektować mosty bez podpór pośrednich w wodzie i w strefie brzegowej do 10 m od wody. Przy budowie mostów, zaleca się zastosowanie technologii nasuwu podłużnego zapewniającej dodatkowe zmniejszenie strat w ekosystemach (nienaruszenie czaszy wodnych i roślinności

- brzegowej po obu stronach drogi). Nasypy na dojazdach do mostów wyposażać w kanalizację deszczową;
31. W rejonach przekroczenia przez drogę koryt rzecznych, prace budowlane dotyczące regulacji rzek oraz inne roboty zmieniające ukształtowanie brzegu rzek, ograniczyć do niezbędnego minimum;
 32. Dla prac prowadzonych w obszarach sztucznych cieków wodnych tj. rowy melioracyjne i kanały, wskazane jest ograniczenie prac tylko do pogłębienia dna koryta cieków lub rowu melioracyjnego na krótkich odcinkach przylegających do drogi (przepustu), przywracającego pierwotnie przyjęte rzędne zwierciadła wody, zmienione w wyniku postępującego zamulenia dna;
 33. Nie stosować umocnień koryta cieków oraz skarp z gabionów (koszy i materacy kamiennych), narzutu kamiennego o grubej frakcji oraz płyt betonowych;
 34. Wykluczyć odprowadzanie wód opadowych z drogi bezpośrednio do jezior, rzek, cieków wodnych, które stanowią wartościowe ekosystemy wodne;
 35. W miejscach przejścia drogi przez tereny podmokłe, łąki, lasy łęgowe i źródłiska, jezdnie drogi poprowadzić na nasypach o wysokości co najmniej 1 m ponad poziom terenu. Nasypy wykonać w całości z materiałów przepuszczalnych (piasek, żwir, pospółka);
 36. W systemach odwadniania powierzchniowego drogi stosować przede wszystkim rowy ziemne bez umocnień ich koryt i skarp;
 37. W miejscach gdzie istnieje konieczność umocnienia rowów trawiastych (ziemnych) zastosować korytka betonowe „typu słowackiego” których dno jest zaokrąglone, a maksymalne nachylenie ścianek bocznych wynosi 1:1,25;
 38. W celu ochrony siedlisk łęgowych planowane zbiorniki retencyjne nr 26 i 27 zlokalizować z wykluczeniem km 20+850 - km 21+050, co pozwoli na zmniejszenie zniszczenia powierzchni siedlisk;
 39. W celu ochrony kukułki krwistej *Dactylorhiza incarnata*, kukułki szerokolistnej *Dactylorhiza majalis* oraz kukułki Traunsteunera *Dactylorhiza traunsteineri*, zlokalizować projektowany zbiornik retencyjny nr 44 z wykluczeniem km 2+451;
 40. W celu ochrony daglezi, stanowiącej pomnik przyrody nr rej. 2, rosnącej w km 29+000, która znajdzie się w odległości około 10 m na zewnątrz od granicy pasa drogowego, należy:
 - a. zaprojektować rozwiązania drogowe, które nie będą kolidować ze strefą korzeniową tego drzewa;
 - b. przyjąć, że granica strefy korzeniowej (ochronnej) to okrąg o promieniu 15 m z punktem środkowym w miejscu pnia drzewa;
 - c. szczegółowo przeanalizować wpływ planowanego wstępnie wykopu pod drogę S6 (o przewidywanej około 3 - metrowej głębokości) oraz rowów drogowych i systemu odwodnienia drogi na ten pomnik przyrody i w razie potrzeby zmienić głębokość wykopu i dostosować system odwodnienia drogi do ochrony pomnikowego drzewa.
- Wszelkie działania mające na celu ochronę pomnika przyrody o nr. rej 2 powinny przyczynić się do analizy związku przyczynowego między aktualnym stanem drzewa, a stwierdzonymi ewentualnie zmianami stosunków gruntowo - wodnych i wodnych (wody powierzchniowe);
41. Na estakadach przechodzących w obrębie cennych siedlisk przyrodniczych, głównie łęgow, borów bagiennych i torfowisk, zaleca się zastosowanie osłon przeciw-

chlapaniowych. Osłony (obustronnie) zastosować w poniżej podanych proponowanych lokalizacjach:

- a. dla drogi S6 na odcinku wariantu II: 1) od km 6+500 do km 6+750; 2) od km 15+250 do km 15+400; 3) od km 24+300 do km 25+250; 4) od km 27+200 do km 27+350;
- b. dla drogi S6 na odcinku wariant A2: 1) od km 1+700 do km 2+250; 2) od km 2+400 do km 2+700; 3) od km 11+950 do km 12+000; 4) od km 18+850 do km 19+100;
42. Na odcinkach przejścia drogi przez obszary chronionego krajobrazu skarpy nasypów i wykopów drogowych powinny zostać złagodzone. Pochylenie dla skarp wyższych niż 2 m powinno wynosić 1:2 oraz 1:3 dla skarp niższych niż 2 m. Skarpy wygładzić tak, aby nie posiadały ostrych krawędzi;
43. Powierzchnie skarp nasypów, wykopów i rowów pokryć warstwą ziemi urodzajnej o grubości nie mniejszej niż 20 cm;
44. Miejsca Obsługi Pojazdów (MOP-y) lokalizować poza terenami leśnymi;
45. Nie lokalizować Miejsc Obsługi Pojazdów w bliskim sąsiedztwie przejść dla zwierząt (tj. w odległości mniejszej niż 300 m);
46. Między drogą, a MOP-ami zastosować wały ziemne przeciwhałasowe obsadzone roślinnością lub ekrany akustyczne pochłaniające hałas obsadzone/maskowane obustronnie pnączami;
47. W celu ochrony zwierząt przed możliwością kolizji z pojazdami należy wykonać przejścia małych, średnich i dużych zwierząt:

Dla wariantu II-A2 na odcinku wariantu II:

- a. przejście górne PZD-1 dla dużych zwierząt w Leśnicach w km 0+350,
- b. przejście dolne PP-1A dla płazów w km 1+490,
- c. przejście dolne PZM-1 dla małych zwierząt na skraju Lasu Małoszyckiego w km 2+250,
- d. przejście dolne PZM-1A dla małych zwierząt w Lesie Małoszyckim w km 4+150,
- e. przejście dolne PZŚ-1A dla średnich zwierząt w km 6+195, zespolone z rzeką Okalicą,
- f. przejście dolne PZM-1B dla małych zwierząt w km 7+180, zespolone z linią kolejową,
- g. przejście dolne PZM-2 dla małych zwierząt w dolinie Strugi Rybnickiej w km 7+747, zespolone z kanałem melioracyjnym Strugi Rybnickiej,
- h. przejście dolne PP-1 dla płazów w km 10+410,
- i. przejście dolne PP-2 dla płazów w km 10+510,
- j. przejście dolne PZM-3 dla małych zwierząt na łąkach w Ługach w km 10+610, zespolone z rowem melioracyjnym i drogą serwisową,
- k. przejście dolne PP-3 dla płazów w km 10+710,
- l. przejście dolne PP-4 dla płazów w km 10+810,
- m. przejście dolne PP-5 dla płazów w km 11+100,
- n. przejście dolne PP-6 dla płazów w km 11+200,
- o. przejście dolne PP-7 dla płazów w km 11+300,
- p. przejście dolne PZM-4 dla małych zwierząt na łąkach w Ługach i Węgorni w km 11+574, zespolone z rowem melioracyjnym,
- q. przejście dolne PZM-5 dla małych zwierząt w km 12+173, zespolone z rzeką Węgorzą,
- r. przejście górne PZŚ-1 dla średnich zwierząt między Węgornią, a Godętowem w km 13+550,

- s. przejście dolne PZM-6 dla małych zwierząt na łąkach w Godętowie w km 14+115, zespolone z rowem melioracyjnym,
- t. przejście dolne PZM-7 dla małych zwierząt na łąkach w Godętowie w km 14+500, zespolone z rowem melioracyjnym,
- u. przejście dolne PZM-8 dla małych zwierząt na łąkach w Godętowie w km 16+007, zespolone z rowem melioracyjnym,
- v. przejście górne PZŚ-2 dla średnich zwierząt między Godętowem a Wielistowem w km 16+700,
- w. przejście dolne PZM-9 dla małych zwierząt na łąkach w Wielistowie w km 17+032, zespolone z rowem melioracyjnym,
- x. przejście dolne PZM-10 dla małych zwierząt na łąkach w Wielistowie w km 18+180, zespolone z rowem melioracyjnym,
- y. przejście dolne PP-8 dla płazów w km 18+950,
- z. przejście dolne PZM-11 dla małych zwierząt na łąkach w Wielistowie w km 19+050, zespolone z rowem melioracyjnym,
- aa. przejście górne PZD-2 dla dużych zwierząt między Wielistowem a Bożympołem w km 19+300,
- bb. przejście dolne PZM-12 dla małych zwierząt między Wielistowem a Bożympołem w km 19+950, zespolone z rowem melioracyjnym,
- cc. przejście dolne PP-9 dla płazów w km 20+730,
- dd. przejście dolne PP-10 dla płazów w km 20+830,
- ee. przejście dolne PZM-13 dla małych zwierząt na łągu w Bożympolu w km 20+928, zespolone z ciekim,
- ff. przejście dolne PP-11 dla płazów w km 21+010,
- gg. przejście dolne PP-12 dla płazów w km 21+100,
- hh. przejście dolne PP-13 dla płazów w km 21+200,
- ii. przejście dolne PZM-14 dla małych zwierząt na łągu w Bożympolu w km 21+301, zespolone z ciekim,
- jj. przejście dolne PP-14 dla płazów w km 21+400,
- kk. przejście dolne PZM-14A dla małych zwierząt w dolinie Jeżowskiej Strugi w km 22+450, zespolone z ciekim,
- ll. przejście dolne PZM-15 dla małych zwierząt w dolinie Łeby w km 24+439, zespolone z ciekim,
- mm. przejście dolne PZŚ-3 dla średnich zwierząt w km 25+021, zespolone z rzeką Łebą,
- nn. przejście dolne PZM-16 dla małych zwierząt w dolinie Łeby w km 25+200, zespolone z rowem melioracyjnym,
- oo. przejście górne PZD-3 dla dużych zwierząt w Lesie Strzebielińskim w km 25+668,
- pp. przejście dolne PZM-16A dla małych zwierząt w Lesie Strzebielińskim w km 26+600,
- qq. przejście dolne PZM-17 dla małych zwierząt w dolinie strumienia źródłiskowego w km 27+287, zespolone z ciekim,
- rr. przejście dolne PZM-18 dla małych zwierząt w dolinie strumienia źródłiskowego w km 28+291, zespolone z ciekim,
- ss. przejście górne PZD-4 dla dużych zwierząt w Lesie Strzebielińskim w km 28+797,
- tt. przejście dolne PZM-18A dla małych zwierząt na skraju Lasu Strzebielińskiego w km 29+300,
- uu. przejście dolne PP-22 dla płazów w km 29+400,

- vv. przejście dolne PP-23 dla płazów w km 29+500,
- ww. przejście dolne PP-24 dla płazów w km 29+600,
- xx. przejście dolne PP-25 dla płazów w km 29+700,
- yy. przejście dolne PP-26 dla płazów w km 29+800,
- zz. przejście dolne PP-27 dla płazów w km 29+900,
- aaa. zespolone z ciekim przejście dolne PZM-19 dla małych zwierząt w dolinie strumienia źródłiskowego w km 30+553, zespolone z ciekim,
- bbb. przejście dolne PP-28 dla płazów w km 30+700,
- ccc. przejście dolne PP-29 dla płazów w km 30+950,
- ddd. przejście dolne PP-30 dla płazów w km 31+050;

Dla wariantu II-A2 na odcinku wariantu A2:

- a. przejście dolne PP-31 dla płazów w km 0+150,
- b. przejście dolne PP-32 dla płazów w km 0+250,
- c. przejście dolne PZŚ-3A dla średnich zwierząt na łąkach w Luzinie w km 0+450, zespolone z ciekim,
- d. przejście dolne PZŚ-3 dla średnich zwierząt w km 1+779, zespolone z rzeką Bolszewką,
- e. przejście dolne PP-33 dla płazów w km 1+940,
- f. przejście dolne PZM-20 dla małych zwierząt w km 2+550,
- g. przejście dolne PZM-21 dla małych zwierząt na łąkach w Suchowie w km 3+212, zespolone z rowem melioracyjnym,
- h. przejście dolne PP-34 dla płazów w km 4+000,
- i. przejście dolne PP-35 dla płazów w km 4+100,
- j. przejście dolne PP-36 dla płazów w km 4+200,
- k. przejście dolne PP-37 dla płazów w km 4+700,
- l. przejście dolne PP-38 dla płazów w km 4+800,
- m. przejście dolne PZD-6 dla dużych zwierząt w Lesie Milwińskim w km 4+976, zespolone z ciekim,
- n. przejście dolne PZM-22 dla małych zwierząt w Golicy w km 6+000,
- o. przejście dolne PP-39 dla płazów w km 7+050,
- p. przejście dolne PZM-23 dla małych zwierząt na łąkach w Częstkowie w km 7+191, zespolone z ciekim,
- q. przejście dolne PP-40 dla płazów w km 7+500,
- r. przejście dolne PP-41 dla płazów w km 7+750,
- s. przejście dolne PP-42 dla płazów w km 7+850,
- t. przejście dolne PP-43 dla płazów w km 7+950,
- u. przejście dolne PP-44 dla płazów w km 8+050,
- v. przejście dolne PP-45 dla płazów w km 8+150,
- w. przejście dolne PZŚ-3B dla średnich zwierząt na łąkach w Głżycy w km 8+647, zespolone z ciekim (estakada nad doliną),
- x. przejście dolne PP-46 dla płazów w km 9+000,
- y. przejście dolne PP-47 dla płazów w km 9+400,
- z. przejście dolne PP-48 dla płazów w km 9+500,
- aa. przejście dolne PZM-24 dla małych zwierząt na łąkach koło Jeziora Czarnego w km 9+593, zespolone z ciekim,
- bb. przejście dolne PP-49 dla płazów w km 10+400,
- cc. przejście dolne PP-50 dla płazów w km 10+450,

- dd. przejście dolne PZM-25 dla małych zwierząt w dolinie Gościciny w km 10+681, zespolone z rzeką,
 - ee. przejście dolne PP-51 dla płazów w km 11+050,
 - ff. przejście dolne PP-52 dla płazów w km 11+150,
 - gg. przejście dolne PP-53 dla płazów w km 11+250,
 - hh. przejście dolne PP-54 dla płazów w km 11+600,
 - ii. przejście dolne PP-55 dla płazów w km 11+750,
 - jj. przejście dolne PP-56 dla płazów w km 11+850,
 - kk. przejście dolne PZŚ-4 dla średnich zwierząt w lesie w Szemudzie w km 12+000,
 - ll. przejście dolne PP-57 dla płazów w km 12+300,
 - mm. przejście dolne PP-58 dla płazów w km 12+700,
 - nn. przejście dolne PP-59 dla płazów w km 12+800,
 - oo. przejście dolne PP-60 dla płazów w km 12+900,
 - pp. przejście górne PZD-7 dla dużych zwierząt w Lesie Wejherowskim w km 13+365,
 - qq. przejście dolne PP-61 dla płazów w km 14+410,
 - rr. przejście dolne PZM-26 dla małych zwierząt w Kamieniu w km 14+470, zespolone z ciekim,
 - ss. przejście dolne PP-62 dla płazów w km 14+530,
 - tt. przejście dolne PZM-27 dla małych zwierząt w Kamieniu w km 15+600,
 - uu. przejście dolne PZD-8 dla dużych zwierząt koło Bieszkówka w km 16+342, zespolone z ciekim i drogą poprzeczną,
 - vv. przejście dolne PP-63 dla płazów w km 17+390,
 - ww. przejście dolne PP-64 dla płazów w km 17+650,
 - xx. przejście dolne PZM-28 dla małych zwierząt w Marchowie w km 17+742, zespolone z ciekim,
 - yy. przejście dolne PP-65 dla płazów w km 17+850,
 - zz. przejście dolne PP-66 dla płazów w km 17+950,
 - aaa. przejście dolne PP-67 dla płazów w km 18+200,
 - bbb. przejście dolne PZD-9 dla dużych zwierząt w dolinie Zagórskiej Strugi w km 19+012, zespolone z rzeką (estakada nad doliną),
 - ccc. przejście dolne PP-68 dla płazów w km 20+150,
 - ddd. przejście dolne PP-69 dla płazów w km 21+320,
 - eee. przejście dolne PZM-29 dla małych zwierząt w Bojanie w km 21+415,
 - fff. przejście dolne PZM-29A dla małych zwierząt w Bojanie w km 22+350,
 - ggg. przejście dolne PP-72 dla płazów w km 22+470,
 - hhh. przejście dolne PP-73 dla płazów w km 23+330,
 - iii. przejście dolne PZM-30 dla małych zwierząt w Dobrzewinie w km 24+022, zespolone z ciekim,
 - jjj. przejście dolne PP-74 dla płazów w km 24+820,
 - kkk. przejście dolne PZŚ-5 dla średnich zwierząt w dolinie Lisiej Strugi w km 24+860, zespolone z ciekim,
 - lll. przejście dolne PP-75 dla płazów w km 24+900,
 - mmm. przejście dolne PP-76 dla płazów w km 26+920.
48. W przypadku przejścia PZŚ-3B w km 8+647 przyjąć parametry przejścia jak dla przejść dolnych dla zwierząt dużych;
49. W projektowaniu proponowanych przejść dla zwierząt przyjąć następujące parametry techniczno - funkcjonalne umożliwiające korzystanie z nich przez zwierzęta:
1. Przejście górne dla dużych zwierząt (jelenie, łosie):

- szerokość minimalna: 50 m w najwęższym miejscu przejścia, szerokość przejścia powinna się płynnie zwiększać w kierunku podstawy najść w obydwu kierunkach (tworząc kształt leja);
- w przypadku przejścia zespolonego z drogą: szerokość przejścia powiększyć odpowiednio o szerokość drogi (liczoną łącznie z pobocznymi). Drogę gruntową należy lokalizować po jednej stronie (z boku) przejścia z zachowaniem minimalnej szerokości przejścia dla zwierząt 50 m. Drogę gruntową oddzielić od terenu przejścia wałem ziemny lub nasadzeniami;
- skosy rozszerzające (na obiekcie mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30°;
- skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 60°;
- strefy podejścia o maksymalnym pochyleniu terenu: 15%, umożliwiającym zwierzętom widoczność drugiej strony przejścia;
- pokrywa wierzchnia z ziemi urodzajnej na całej szerokości użytkowej przejścia o grubości co najmniej 1,3 m, zaleca się wykorzystanie gleby z rejonu, w którym zlokalizowane jest przejście;
- niedopuszczalne jest wykorzystanie gruntu pochodzącego z wykopów i zanieczyszczonego materiałami budowlanymi takimi jak gruz, pręty stalowe, czy resztki innych materiałów;
- powierzchnia trawiasta na obiekcie mostowym oraz luźne zadrzewienie w strefach podejścia i dojścia do przejścia, a przy skrajach przejścia zwarta roślinność krzewiasta;
- roślinność stosowana do obsiewu i obsadzania przejść powinna być roślinnością gatunków rodzimych dostosowaną do lokalnych warunków siedliskowych i chętnie zjadaną przez zwierzęta;
- najważniejszymi gatunkami drzew w kolejności malejącego znaczenia w bazie pokarmowej tych zwierząt są: sosna pospolita *Pinus silvestris*, grab *Carpinus betulus*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, dąb bezszypułkowy *Quercus petraea*, dąb szypułkowy *Quercus robur*, olsza czarna *Alnus glutinosa*, jarzębina *Sorbus aucuparia*, topola osika *Populus tremula*, klon *Acer platanoides*; a spośród krzewów: leszczyna *Corylus avellana*, kruszyna *Fragula alnus*, malina *Rubus idaeus*, wierzba iwa *Salix caprea*, jałowiec *Juniperus communis*, wierzba szara *Salix cinerea*. Wśród krzewinek głównymi gatunkami w diecie jeleni i saren są: bagno *Ledum palustre* i borówki (czarna *Vaccinium myrtillus*, brusznica *Vaccinium vitis-idaea* i błotna *Vaccinium uliginosum*). Spośród roślin dwuliściennych (109 gatunków) najważniejsze to: pszeńce *Melampyrum*, szczawik zajęczy *Oxalis acetosella*, zawilec *Anemone*, poziomka *Fragaria*, dąbrówka *Ajuga*, konwalia *Convallaria majalis*, szczaw *Rumex*, gajowiec *Galeobdolon luteum* i gwiezdnic *Stellaria*. Najważniejsze ze zjadanych gatunków traw i turzyc to: trzcinnik leśny *Calamagrostis arundinacea*, kosmatka owłosiona *Luzula pilosa*, turzyc *Carex digitata*, mietlica pospolita *Agrostis vulgaris*, mietlica psia *Agrostis canina* i trzcinnik piaskowy *Calamagrostis epigejos*;
- na powierzchni przejścia powinny zostać luźno rozlokowane karpie korzeniowe, duże gałęzie i pnie, które mogą posłużyć mniejszym zwierzętom

za schronienie i uniemożliwią, lub przynajmniej utrudnią, korzystanie z przejścia ludziom;

- wzdłuż osłon antyolśnieniowych zaleca się wprowadzenie gęstych nasadzeń z drzew (poza koroną przejścia) oraz krzewów, które będą pełnić funkcję dodatkowej izolacji i pozwolą na częściowe tłumienie hałasu;
- po obu stronach przejścia: pełny nieprzezroczysty ekran/parkan drewniany pełniący funkcję osłony antyolśnieniowej dla zwierząt o wysokości co najmniej 2,0 m wyprowadzony poza podstawę obiektu na odległość co najmniej 50 m, lub do ściany lasu; obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z końcami ekranów krawędziowych na przejściu;

2. Przejście dolne dla dużych zwierząt (jelenie, łosie):

- minimalna wysokość przejścia: $H = 4,5$ m;
- szerokość użytkowa minimalna: 50 m;
- w przypadku przejścia zespolonego z drogą lub ciekim wodnym: szerokość przejścia, powiększyć odpowiednio o szerokość drogi (liczoną łącznie z poboczami) lub o szerokość koryta cieku (liczonego łącznie ze skarpami brzegowymi). Drogę gruntową lokalizować po jednej stronie (z boku) przejścia z zachowaniem minimalnej szerokości przejścia dla zwierząt 50 m;
- między jezdniami powinien znajdować się otwór o szerokości minimum 4 m, doświetlający przejście;
skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30° ;
- pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości minimum 50 m;
- po obu stronach drogi: pełny nieprzezroczysty ekran/parkan drewniany o wysokości co najmniej 2,0 m pełniący funkcję osłony antyolśnieniowej dla zwierząt, wyprowadzony poza obiekt na odległość co najmniej 50 m lub do ściany lasu;
- obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z przyczółkami przejścia;
- wzdłuż ogrodzenia naprowadzającego powinny zostać wykonane gęste nasadzenia z drzew i krzewów gatunków rodzimych dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych oraz chętnie zjadanych przez zwierzęta;
- podłoże pod obiektem powinno zostać wysypane gruntem pochodzącym z rejonu przejścia; niedopuszczalne jest wykorzystanie gruntu pochodzącego z wykopów i zanieczyszczonego materiałami budowlanymi takimi jak gruz, pręty stalowe, czy resztki innych materiałów;

3. Przejście górne dla średnich zwierząt (sarny, dziki):

- szerokość minimalna: 30,0 m;
- w przypadku przejścia zespolonego z drogą: szerokość przejścia należy powiększyć odpowiednio o szerokość drogi (liczoną łącznie z poboczami). Drogę gruntową należy lokalizować po jednej stronie (z boku) przejścia z zachowaniem minimalnej szerokości przejścia dla zwierząt 30 m. Drogę gruntową należy oddzielić od terenu przejścia wałem ziemnym lub nasadzeniami;
- skosy rozszerzające (na obiekcie mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30° ;

- skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 60°;
- strefy podejścia o maksymalnym pochyleniu terenu: 15%, umożliwiające widoczność drugiej strony przejścia;
- pokrywa wierzchnia z ziemi urodzajnej na całej szerokości użytkowej przejścia o grubości co najmniej 1,3 m;
- powierzchnia trawiasta na obiekcie mostowym oraz luźne zadrzewienie w strefach podejścia i dojścia do przejścia, a przy skrajach przejścia zwarta roślinność krzewiasta;
- roślinność stosowana do obsiewu i obsadzania przejść powinna być roślinnością gatunków rodzimych dostosowaną do lokalnych warunków siedliskowych i chętnie zjadaną przez zwierzęta;
- na powierzchni przejścia powinny zostać luźno rozlokowane karpy korzeniowe, duże gałęzie i pnie, które mogą posłużyć mniejszym zwierzętom za schronienie i uniemożliwić, lub przynajmniej utrudnią, korzystanie z przejścia ludziom;
- po obu stronach przejścia: pełny nieprzezroczysty ekran/parkan drewniany o wysokości co najmniej 2,0 m, pełniący rolę osłony antyolśnieniowej dla zwierząt wyprowadzony poza obiekt na odległość co najmniej 50 m lub do ściany lasu;
- wzdłuż osłon antyolśnieniowych zaleca się wprowadzenie gęstych nasadzeń z drzew (poza koroną przejścia) oraz krzewów, które będą pełniły funkcję dodatkowej izolacji i pozwolą na częściowe tłumienie hałasu;
- obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio z końcami ekranów krawędziowych na przejściu.

4. Przejście dolne dla średnich zwierząt (sarny, dziki):

- minimalna wysokość przejścia: $H = 3,5$ m;
- przejście na całej długości powinno posiadać stałą szerokość (pod obiektem mostowym);
- szerokość przejścia powinna wynikać z zachowania warunku względnej ciasnoty $\geq 3,0$;
- w przypadku przejścia zespolonego z drogą lub ciekim wodnym: szerokość przejścia powiększyć odpowiednio o szerokość drogi (liczoną łącznie z poboczami) lub o szerokość koryta cieku (liczonego łącznie ze skarpami brzegowymi);
- otwór między jezdniami o szerokości minimum 3 m, doświetlający przejście;
- spadki powierzchni terenu w przejściu nie większe niż $I_u = 0,5\%$, a w strefach dojścia do przejścia nie większe niż $I_d = 7\%$;
- skosy naprowadzające (poza obiektem mostowym) o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30°;
- pokrywa wierzchnia z ziemi na szerokości minimum 5,0 m;
- po obu stronach drogi: pełny nieprzezroczysty ekran/parkan drewniany pełniący rolę osłony antyolśnieniowej dla zwierząt o wysokości co najmniej 2,0 m wyprowadzony poza obiekt na odległość co najmniej 50 m lub do ściany lasu;
- obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia;

- wzdłuż ogrodzenia naprowadzającego powinny zostać wykonane gęste nasadzenia z drzew i krzewów gatunków rodzimych dostosowanych do lokalnych warunków siedliskowych oraz chętnie zjadanych przez zwierzęta (patrz powyżej - opis przejścia górnego dla dużych zwierząt);
 - podłoże pod obiektem powinno zostać wysypane gruntem pochodzącym z rejonu przejścia; niedopuszczalne jest wykorzystanie gruntu pochodzącego z wykopów i zanieczyszczonego materiałami budowlanymi takimi jak gruz, pręty stalowe, czy resztki innych materiałów;
5. Przejście dolne dla małych zwierząt (lisy, kuny, borsuki, zające, łasice, wydry, tchórze, płazy, gady):
- zaleca się stosowanie przekroju prostokątnego, o minimalnej szerokości w świetle $B = 2,0$ m i minimalnej wysokości $H = 1,5$ m (w części przeznaczonej dla zwierząt), przy zachowaniu warunku względnej ciasnoty o wartości $> 0,07$;
 - w przypadku przeprowadzenia stałego ciek w przepuście ekologicznym: szerokość przejścia powiększyć o szerokość koryta ciek (liczonego łącznie ze skarpami brzegowymi) i utworzyć obustronne suche półki dla zwierząt, wyniesione o minimum 0,5 m ponad dno ciek;
 - szerokość suchych półek dla zwierząt powinna być równa minimum dwukrotnej szerokości koryta ciek, nie mniej niż $2 \times 0,5$ m;
 - nie stosować półek suchych z koszy kamiennych (gabionów), powierzchnie suchych półek wyrównać i pokryć rodzimym gruntem;
 - suche półki powinny łączyć się z terenem otaczającym przejście w sposób umożliwiający swobodne przechodzenie zwierząt;
 - w części przejścia przeznaczonej dla zwierząt, pokrywa wierzchnia z ziemi powinna znajdować się na szerokości minimum 1,5 m;
 - skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 30° ,
 - obustronne ogrodzenie wzdłuż drogi naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami czołowymi przepustu;
6. Przejścia dolne dla płazów PP (płazy, gryzonie):
- zaleca się budowę przejść o przekroju prostokątnym lub eliptycznym (bez skosów lub wyokrągłeń);
 - zalecane wymiary minimalne szerokość i wysokość konstrukcji przejść:
 - szerokość $\geq 1,0$ m, wysokość $\geq 0,75$ m – dla obiektów o długości do 20 m;
 - szerokość $\geq 1,5$ m, wysokość $\geq 1,0$ m – dla obiektów o długości od 21 m do 30 m;
 - szerokość $\geq 2,0$ m, wysokość $\geq 1,5$ m – dla obiektów o długości od 31 m do 50 m;
 - szerokość $\geq 3,5$ m, wysokość $\geq 1,5$ m – dla obiektów o długości od 51 m do 80 m;
 - w przypadku przeprowadzenia stałego ciek w przepuście: szerokość przejścia należy powiększyć o szerokość koryta ciek (liczonego łącznie ze skarpami brzegowymi) i utworzyć minimum jedną półkę dla zwierząt stanowiącą wydzieloną suchą część dla zwierząt, wyniesioną o minimum 0,5 m ponad dno rowu (w przypadku cieków okresowych półki takie nie są wymagane);

- skosy naprowadzające o minimalnym kącie odgięcia od osi przejścia: 45°;
 - pokrywa wierzchnia z ziemi lub ubitej gliny na szerokości minimum 1,2 m;
 - obustronne szczelne ogrodzenie naprowadzające zwierzęta do przejścia, połączone odpowiednio ze skośnymi ściankami przyczółkowymi przejścia;
50. Przy projektowaniu zagospodarowania przestrzeni wokół przejść dla zwierząt (wewnątrz pasa drogowego) stosować następujące założenia projektowe:
- jezdnie dróg serwisowych i lokalnych kolidujące ze strefą dojścia zwierząt do przejścia powinny mieć nawierzchnię gruntową;
 - usunąć ze stref dojść zwierząt do przejść wszelkie przeszkody i obiekty ograniczające ruch zwierząt;
 - w przypadku przejść dolnych połączonych z ciekami po obu stronach cieku zaprojektować suche półki, położone ponad poziomem wody połączone odpowiednio ze strefami dojść zwierząt do przejścia i terenem zewnętrznym. Nie należy stosować suchych półek z koszy kamiennych (gabionów);
 - nie umacniać koryt cieków w obrębie przejść;
 - nie stosować materacy gabionowych żadnego typu i rozmiaru w obrębie przejść i w ich najbliższej okolicy;
 - zaleca się stosowanie przejść dolnych o przekroju prostokątnym;
 - zielen w otoczeniu przejść dla zwierząt powinna być dostosowana do funkcji naprowadzania zwierząt do przejścia, tzn. powinna być urządzona w formie pasów zwartej zieleni maskującej, złożonych z rzędów drzew i krzewów i zlokalizowanych wzdłuż stref brzegowych na dojściach zwierząt do przejścia, a ponadto w formie luźno rozmieszczonych skupisk krzewów w centralnej części dojścia do przejścia. Zaleca się układanie karp lub pni drzew w zewnętrznej części strefy dojścia do przejścia dla zwierząt dużych. W strefie wewnętrznej tuż przy wlotach do przejścia powinny przeważać formy trawiaste zieleni, ułatwiające dostęp do przejścia i zapewniające dobre oświetlenie wnętrza przejścia światłem naturalnym. W przypadku przejść dolnych zintegrowanych z ciekami wodnymi brzegi cieku mogą zostać zagospodarowane roślinnością wodną i łągową;
 - w obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie mogą znajdować się otwarte rowy o nachyleniu skarpy > 1:2,5. Wszystkie rowy przecinające powierzchnie przejść należy skanalizować, w przypadku braku takiej możliwości rowy powinny mieć wyplaszczony skarpę z pokryciem gruntowym;
 - wszelkie obiekty odwodnieniowe lokalizować poza powierzchnią przejścia – w strefie położonej poza ogrodzeniami ochronnymi, w miejscach niedostępnych dla zwierząt;
 - nie stosować oświetlenia drogi w miejscach lokalizacji przejść dla dużych i średnich zwierząt;
51. Na całej długości drogi ekspresowej S6 zastosować po obu stronach drogi szczelne wygradzenia z siatki o wysokości minimum 2 m, uniemożliwiające przedostawanie się zwierząt na teren drogi. Siatka powinna posiadać odpowiednio dobrane i rozmieszczone oczka tak, aby uniemożliwić wejście na jezdnię płazom, gadom i małym ssakom. Siatkę należy wkopać w grunt na głębokość co najmniej 30 cm, co zagwarantuje jej szczelność i skuteczność;

52. W przypadku zasypywania/likwidacji zbiorników wodnych stanowiących miejsce występowania płazów, wykonać zbiorniki zastępcze poprzez zastosowanie niniejszych wskazań:

- w zastępstwie każdego zniszczonego zbiornika w pasie drogowym zbudować/odtworzyć przynajmniej dwa zbiorniki zastępcze po obu stronach drogi;
- zbiorniki zastępcze powinny zostać zróżnicowane ekologicznie zwłaszcza pod względem głębokości i linii brzegowej lub należy stworzyć kompleks kilku różnych zbiorników;
- nie budować zbiorników zastępczych w bezpośrednim sąsiedztwie pól i intensywnie użytkowanych łąk, w miejscach uczęszczania przez ludzi i okresowo zalewanych;
- nie tworzyć połączeń zbiorników z ciekami i rowami melioracyjnymi;
- zaleca się lokalizację zastępczych zbiorników wodnych w miejscu płytko występujących wód gruntowych, z wyłączeniem miejsc występowania torfowisk;
- zbiorniki tworzyć przy uwzględnieniu rozmieszczenia siedlisk lądowych i zimowisk płazów;
- powierzchnia zbiornika zastępczego powinna być większa od zbiornika zasypanego/zniszczonego;
- w przypadku częściowej likwidacji zbiornika należy również wykonać zbiornik zastępczy po tej samej stronie drogi co pozostawiona część zbiornika pierwotnego. W zależności od sytuacji lokalnej można odtworzyć częściowo likwidowany zbiornik w całkowitej nowej lokalizacji albo otworzenie zbiornika w pierwotnej lokalizacji poprzez powiększenie czaszy pierwotnego wodnego zbiornika;

53. Zaprojektowane zbiorniki retencyjne na wody spływające z dróg muszą zostać szczelnie ogrodzone;

54. W miejsca lokalnych szlaków migracyjnych nietoperzy należy:

- po obu stronach drogi S6 zastosować pasy zwartej zieleni wysokiej o szerokości min. 2 x 12 m; do nasadzeń używać wyrosniętego materiału szkółkarskiego drzew szybko rosnących – modrzew, brzoza;
- w miejscach przecinania tras migracyjnych nietoperzy, w pasie rozdzielającym wykonać ekrany dla nietoperzy o wysokości co najmniej 4,5 m, np. w formie szczelnej bariery drewnianej lub inne rozwiązania ochronne tj. bramownice;
- przy projektowaniu oświetlenia drogowego należy bezwzględnie stosować światło sodowe (np. wysokociśnieniowe lampy sodowe typu SON) lub inne oświetlenie posiadające tzw. „ciepłe widmo”; bezwzględnie należy wykluczyć oświetlenie żarowo – rtęciowe – przyciągające owady.

4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych, w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczonych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii:

Planowane przedsięwzięcie nie spełnia kryteriów, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do

zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013r, poz. 1479).

W przypadku wystąpienia poważnego wypadku drogowego obowiązuje postępowanie zgodne z zasadami ratownictwa zintegrowanego.

5. Wymogi w zakresie ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko:

Oddziaływanie planowanej drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta ma charakter lokalny, ograniczony do terenów sąsiadujących z drogą. Ze względu na przewidywany zakres prac budowlanych oraz późniejszą eksploatację, przedsięwzięcie nie będzie powodowało oddziaływania transgranicznego. Wobec powyższego nie wystąpiła potrzeba przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

II. Nałożyć na wnioskodawcę następujące obowiązki:

1. w zakresie zapobiegania, ograniczenia oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nakłada się obowiązki:

- a. Utrzymywania w należytym stanie technicznym, w tym wykonywania systematycznych przeglądów eksploatacyjnych, urządzeń oczyszczających wody opadowe. Adnotacje dotyczące przeprowadzonych przeglądów i napraw winny być umieszczone w książce eksploatacji obiektu;
- b. Monitorowania funkcjonalności i efektywności zaprojektowanych przejść dla zwierząt, przez okres minimum 5 lat od dnia oddania obiektu do użytkowania. Monitoringiem objąć również ogrodzenia ochronne. Wyniki monitoringu w zakresie skuteczności, funkcjonalności przejść dla zwierząt należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku w terminie 3 miesięcy od zakończenia prowadzenia monitoringu porealizacyjnego;
- c. Prowadzenia monitoringu siedlisk przyrodniczych i flory, w celu wychwycenia potencjalnych negatywnych zmian w składzie florystycznym zbiorowisk roślinnych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej S6. Monitoring siedlisk powinien polegać w szczególności na rejestrowaniu zmian zachodzących w siedliskach (np. zmiany poziomu wód gruntowych, pH gleby, a w przypadku gatunków chronionych roślin zmiany w populacji) oraz zmiany w zbiorowiskach roślinnych (zmiany w składzie gatunkowym flory), dla których zaplanowano działania minimalizujące. Badania fitosocjologiczne należy wykonywać w terminie od 1 czerwca do 31 lipca corocznie przez okres 5 lat od dnia oddania drogi do użytku. Sprawozdania z badań monitoringowych wraz z wnioskami dotyczącymi ewentualnych środków zapobiegawczych lub kompensujących przekazywać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku do końca każdego roku prowadzenia badań;
- d. Prowadzenia monitoringu nasadzeń roślinności wprowadzonej wzdłuż pasa drogowego, przez okres 5 sezonów wegetacyjnych od dnia oddania obiektu do użytkowania.

2. Nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienie jej wyników w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

Analiza porealizacyjna winna obejmować:

- ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem;
- badania jakości wód opadowych odprowadzanych do odbiorników i ocenę skuteczności ich oczyszczania przy zastosowaniu urządzeń oczyszczających;
- ocenę stanu zanieczyszczenia powietrza;
- sprawdzenie wykonania i skuteczności zastosowanych rozwiązań umożliwiających migrację zwierząt.

Na potrzeby analizy porealizacyjnej należy wykonać pomiary dopuszczalnego poziomu hałasu w następujących punktach:

1. dla wariantu II-A2 na odcinku wariantu II:

L.p.	Strona	Kilometraż	Piętro
1	L	1+971	1,2
2	L	2+742	1, 2, 3
3	P	8+812	1,2,3,4
4	L	9+357	1,2,3,4
5	L	10+943	1,2
6	L	14+099	1,2
7	L	15+143	1,2,3
8	P	15+479	1,2,3
9	L	17+067	1,2
10	L	18+005	1,2
11	L	19+436	1,2,3
12	L	19+662	1,2,3
13	L	26+365	1,2
14	P	30+146	1,2

2. dla wariantu II-A2 na odcinku wariantu A2:

L.p.	strona	kilometraż	Piętro
1	L	1+483	1,2,3
2	P	2+169	1,2
3	P	6+751	1,2,3
4	L	8+997	1,2,3
5	L	9+996	1,2
6	L	12+709	1,2,3
7	P	12+757	1,2
8	L	15+330	1,2,3
9	P	15+699	1,2
10	P	17+890	1,2
11	P	18+200	1
12	P	19+455	1
13	P	22+096	1,2
14	L	23+813	1,2,3
15	P	23+850	1,2,3
16	L	24+549	1,2

17	P	24+667	1,2
18	L	24+792	1,2,3,4
19	L	25+837	1,2,3
20	P	27+280	1,2
21	L	27+368	1,2
22	L	29+190	1,2,3,4,5,6

Pomiary winny być wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Analizę należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiemu Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

3. Nakłada się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko, a co za tym idzie określić wymagań dotyczących ochrony środowiska koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym. W szczególności dotyczy to sposobów likwidacji kolizji z liniami elektroenergetycznymi, sposobów odwodnień projektowanej drogi oraz wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych spowodowanych aktualizacją sposobu zagospodarowania terenu objętego wnioskiem, jak i zmianą w trakcie trwania niniejszego postępowania przepisów dotyczących dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

III. Nie stwierdzać konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Przeprowadzona ocena oddziaływania na środowisko przed wydaniem niniejszej decyzji nie wykazała konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Zaproponowane działania minimalizujące wpływ inwestycji na środowisko oraz środki łagodzące to oddziaływanie winny umożliwić dotrzymanie standardów jakości środowiska poza terenem, do którego zarządzający drogą posiada tytuł prawny.

W przypadku, gdy analiza porealizacyjna wykaże, iż pomimo zastosowania zaprojektowanych środków łagodzących nie będą mogły być dotrzymane obowiązujące standardy jakości środowiska poza terenem obiektu, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

IV. Uczynić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 25.03.2011r. do tutejszego organu wpłynął wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, reprezentowanej przez Pana Roberta Marszałka, Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, znak GDDKiA-O/Gd-D9ab/026/DŚ/72/2011 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.**

Do wniosku Wnioskodawca załączył:

- 1) Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – dalej „raport OOS”, z załącznikami (3 egz. + płyta CD);
- 2) Wypis z ewidencji gruntów oraz kopie map ewidencyjnych, obejmujące przewidywany teren, na którym przedsięwzięcie będzie realizowane oraz obejmujące obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać, tj. w powiatach: lęborskim, wejherowskim, kartuskim i mieście Gdyni.

Przedmiotem postępowania jest przedsięwzięcie polegające na budowie drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta wraz z przebudową linii wysokiego napięcia.

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (*Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.*), przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikowane jako: „*autostrady i drogi ekspresowe*”, posiada status „*przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko*”, dla którego wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko (obligatoryjne sporządzenie raportu) i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przepisy powyższego rozporządzenia wdrażają w zakresie swojej regulacji dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985r. w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko (*Dz. U. UE. L. 85. 175. 40 ze zm.*). Zgodnie z Dyrektywą planowane przedsięwzięcie będące przedmiotem niniejszej sprawy, zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w załączniku I art. 4 ust. 1 pkt 7 lit b, jest kwalifikowane jako: „*budowa autostrad i dróg szybkiego ruchu*”.

Po analizie przedłożonej dokumentacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.2.2011.JIG z dnia 02.05.2011r. wezwał Inwestora do jednolitego określenia terenu inwestycji i obszaru jego oddziaływania oraz załączenia brakujących wypisów z ewidencji gruntów, o których mowa w art. 74 ust. 1 pkt 6 ustawy OOS. Tut. organ podkreślił, iż teren przedsięwzięcia oraz obszar oddziaływania określony we wniosku nie jest zgodny z terenem określonym w załączonych kopiach map ewidencyjnych oraz kopiach wypisów z rejestru gruntów. Mimo wskazania w treści wyżej przywołanego wniosku załączników w postaci wypisów z ewidencji gruntów, dokumenty te nie zostały dołączone w zakresie odpowiadającym wnioskowi. Ponadto dla części działek znajdujących się zgodnie z wnioskiem w gminie Luzino w obrębie Luzino, w wypisach z rejestru gruntów widniał obręb Milwino. Podobnie różnie zakwalifikowano teren inwestycji wraz z obszarem jej oddziaływania m. in. w gminie Nowa Wieś Lęborska, gminie miejskiej Lębork, gminie Łęczyce, w mieście Gdynia, gdzie działki zgodnie z załączonym wypisem ewidencji gruntów miały inny, aniżeli wskazany we wniosku obręb. Dodatkowo wniosek był obciążony błędami edytorskimi.

W dniu 12.05.2011r. w odpowiedzi na wezwanie tut. organu, Wnioskodawca pismem znak GDKKiA-O/Gd-D9ab/026/DŚ/72.1.1/2011 uzupełnił wniosek poprzez załączenie brakujących wypisów z rejestru gruntów oraz poprawionego wykazu działek dla terenu na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz dla terenu jego oddziaływania.

Ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 20, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy OOS do doręczeń stosuje się przepis art. 49 KPA.

Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 72 w/w ustawy OOS.

W związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy OOS, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Ponieważ zgodnie z art. 6 ustawy OOS wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym, w niniejszej sprawie nie mają zastosowania przepisy dotyczące opiniowania i uzgadniania przez regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.4.2011.JIG z dnia 25.05.2011r. oraz obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.5.2011.JIG, poinformował Strony o wszczęciu postępowania administracyjnego dla przedmiotowego przedsięwzięcia i możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz składania uwag i wniosków. Obwieszczenie zostało umieszczone na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) oraz tablicy ogłoszeń tut. organu i przesłane do: UM Gdynia, UG Szemud, UG Łęczyce, UG Luzino, UM Lębork, UG Nowa Wieś Lęborska, UG Żukowo, Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku, Starostwa Powiatowego w Lęborku, Starostwa Powiatowego w Kartuzach, Starostwa Powiatowego w Wejherowie, Pomorskiego Urzędu Wojewódzkiego, GDDKiA, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe Nadleśnictwo Lębork, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe Nadleśnictwo Strzebielino, Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe, Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni, Zarządu Dróg Powiatowych w Lęborku, Polskiego Związku Działkowców - Wojewódzkiego Zarządu w Słupsku, Agencji Nieruchomości Rolnych w Pruszczu Gdańskim, Agencji Własności Rolnej Skarbu Państwa w Pruszczu Gdańskim, ZMiUW w Gdańsku, ZMiUW w Wejherowie, w celu zamieszczenia na tamtejszych tablicach ogłoszeń.

Informację o złożonym wniosku o wydanie decyzji środowiskowej zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportal* (www.ekoportal.pl) pod numerem 103/2011 prowadzonym na podstawie art. 22 w/w ustawy OOS.

W toku całego postępowania tut. organ indywidualnie odpowiadał w formie pisemnej na wnioski i zapytania Stron dotyczące toku postępowania, terminów załatwienia sprawy oraz udostępniania dokumentów znajdujących się w aktach sprawy. Raport OOS wraz z załącznikami oraz aneksy zostały umieszczone na stronie <http://rdos.coi.gov.pl>, do której Strony uzyskały dostęp poprzez wskazanie loginu i hasła.

W dniu 27.09.2011r. Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gdyni złożyło do tut. organu pismo znak TT-501-Gd-21056/11 z dnia 23.09.2011r. (l. dz. 4798), z którego wynika, iż urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne, będące w eksploatacji Przedsiębiorstwa, zlokalizowane na odcinku planowanego przebiegu drogi S6 pomiędzy

węzłami Chwaszczyno i Wielki Kack oraz w obrębie w/w węzłów, winny być przebudowane. Przedsiębiorstwo wskazało, iż precyzyjne określenie lokalizacji potencjalnych kolizji będzie możliwe dopiero na etapie opracowywania projektu budowlanego (koncepcji drogowej). Ponadto, z treści pisma wynika, iż przedstawiony w STEŚ przebieg dróg dojazdowych do drogi S6 w wariantcie A2 (strona południowa na km od 26+500 do 28+500) są niezgodne z ustaleniami obowiązujących MPZP 1704, 1704z i 1703 w Gdyni.

Złożone przez Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Gdyni uwagi zostały przez tut. organ przeanalizowane i uwzględnione w warunkach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 20.06.2011r. Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot pismem znak KO/13/06/2011 z dnia 14.06.2011r. zwróciło się z wnioskiem o dopuszczenie w charakterze podmiotu na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

W dniu 17.08.2011r. postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.29.2011.JIG dopuszczono do udziału w postępowaniu na prawach strony Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot wskazując, iż Stowarzyszenie uzasadniło swój wniosek celami statutowymi wymienionymi w § 9 Statusu Stowarzyszenia. Za dopuszczenie organizacji do udziału w postępowaniu przemawiał także interes społeczny.

W ślad za zawiadomieniem o wszczęciu postępowania do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynęło 48 wniosków z uwagami od stron postępowania, jednostek samorządowych oraz organizacji społecznych.

Zgłoszone uwagi i wnioski dotyczyły głównie następujących kwestii:

- zmiany lokalizacji zaprojektowanej drogi ekspresowej S6 (przesunięcia, zwiększenia bądź zmniejszenia zakresu inwestycji);
- rozwiązań w zakresie dostępności do nieruchomości, skomunikowania nieruchomości z drogami publicznymi;
- braku uwzględnienia zmiany maksymalnej prędkości jazdy na drogach ekspresowych oraz związanego z tym błędnego określenia oddziaływania inwestycji na sąsiednie nieruchomości;
- kolizji przedmiotowego przedsięwzięcia z liniami elektroenergetycznymi oraz napowietrzną siecią ciepłowniczą;
- wariantów przedsięwzięcia;
- niezgodności planowanej drogi z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- braku uwzględnienia inwestycji w prognozie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 – 2015 udostępnionego na stronie internetowej GDDKiA;
- oddziaływania inwestycji na zdrowie ludzi, uciążliwości akustycznych związanych z eksploatacją drogi;
- sposobu odprowadzania wód opadowych z pasa drogowego, wpływu planowanej drogi na zaburzenie warunków wodnych ekosystemów będących w jej otoczeniu, zrzutu wód opadowych z drogi do pobliskich zbiorników wodnych stanowiących miejsce występowania flory i fauny;
- braku aktualności załączników graficznych, kartograficznych załączonych do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej;

- manipulacji badań opinii społecznej, w tym dotyczących przebiegu planowanej drogi S6 w rejonie Jezior Marchowskich;
- znacznej wycinki na drzew zwłaszcza na terenach leśnych;
- wpływu planowanej drogi na Obszar Chronionego Krajobrazu oraz otulinę Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i obszary Natura 2000;
- wpływu planowanej inwestycji na migrację flory i fauny;
- wpływu planowanej drogi w wariantcie II-A2 na gatunki zwierząt, w tym na gatunki objęte ochroną prawną, a zwłaszcza na zwierzęta, rośliny i grzyby, a także siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej;
- utrudnień powodowanych przez planowaną drogę w wariantcie A2 związanych z dostępnością i rekreacyjno - turystycznym wykorzystaniem Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego;
- przekształceń w krajobrazie;
- przesiedleń związanych z zajęciem terenu oraz odszkodowań.

Tutejszy organ, po analizie złożonych wniosków i uwag, uznał za zasadne przekazanie ich pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.30.2011.JIG z dnia 19.08.2011r. do Inwestora z prośbą o odniesienie się do ich treści oraz udzielenie wyjaśnień. Strony postępowania administracyjnego poinformowano o w/w wezwaniu obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.31.2011.JIG z dnia 24.08.2011r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 29.08.2011r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9ab/026/DŚ/72.9.4/2011 wystąpiła o przedłużenie terminu dostarczenia uzupełnienia wynikającego z powyższego wezwania, do dnia 31.10. 2011r.

W toku prowadzonego postępowania wpłynęło kolejnych 8 wniosków z uwagami od stron postępowania, jednostek samorządowych.

Wnioski zostały przekazane do Inwestora z prośbą o odniesienie się do ich treści, a dotyczyły głównie:

- wymogu ustawienia dodatkowych ekranów akustycznych w połączeniu z zielenią izolacyjną;
- możliwości zmiany wariantu realizacyjnego, w tym ze względu na mniejsze oddziaływanie wariantu A1 na faunę;
- postępowania się w raporcie OOS metodą analizy wielokryterialnej, która pozwala na wybór z góry założonego wariantu (manipulacji w taki sposób, aby uzyskać optymalność wnioskowanego wariantu II-A2);
- braku uwzględnienia w ankiecie przeprowadzonej przez GDDKiA przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, części głosów mieszkańców Koleczkowa.

W dniu 31.10.2011r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.9.7/11 przedłożyła tut. organowi odpowiedź na wezwanie z dnia 19.08.2011r., w którym odniosła się do wszystkich przekazanych dotychczas przez tut. organ, uwag i wniosków. Ponadto Wnioskodawca

wskazał, iż działka nr 63/1 obręb 5 w Lęborku, w toku prowadzenia procedury uległa podziałowi, w związku z czym obecnie w granicach inwestycji znajdują się działki nr: 63/6, 63/7, 63/8, 63/9, 63/11, 63/50, 63/51, 63/52, 63/53, 63/54, 63/55, 63/56, 63/57, 63/58, 63/59, 63/60, 63/62, 63/63, 63/65, 63/66. Mając na uwadze powyższe, Wnioskodawca przekazał zaktualizowane materiały dotyczące ewidencji gruntów.

Odnosząc się do zgłoszonych przez strony uwag i wniosków, uwzględniając złożone przez Wnioskodawcę wyjaśnienia, tut. organ wskazuje, jak niżej.

Prace, na etapie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego (STES) nad ustaleniem lokalizacji drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta, trwały od 2006 roku. W tym okresie zostało przeanalizowanych wiele wariantów lokalizacyjnych trasy. Przeprowadzono kilkadziesiąt spotkań informacyjnych dla mieszkańców terenów, przez które miałyby przebiegać droga (we wszystkich analizowanych wariantach). Uczestnicy spotkań zgłaszali opinie, wnioski i zastrzeżenia odnośnie prezentowanych rozwiązań projektowych. W przypadkach uzasadnionych, tj. możliwych do zastosowania ze względów technicznych, prawnych i finansowych, wnioski były uwzględniane. Przyjmowane rozwiązania projektowe były również na bieżąco przedstawiane władzom samorządowym, celem zasięgnięcia opinii. Lokalizacja obiektów drogowych, mostowych i innych oraz urządzeń towarzyszących, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania inwestycji, została ustalona na etapie w/w Studium.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku podkreśla, iż uprawnień organu prowadzącego postępowanie, wynikających z art. 81 ust. 1 ustawy OOŚ w zakresie wskazania innego wariantu, gdy zasadność jego realizacji wynika z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, nie można utożsamiać z kompetencją do wyboru wariantu, czy wręcz możliwością sformułowania przez organ wariantu innego, niż proponowany przez inwestora. Na wnioskodawcy spoczywa obowiązek opracowania i przeanalizowania alternatywnych wariantów przedsięwzięcia oraz wybór wariantu realizacyjnego. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach może zmienić przebieg przedsięwzięcia na inny niż wnioskowany w przypadku stwierdzenia negatywnego wpływu przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 bądź w przypadku prognozowania możliwości nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania na obszarze dorzecza, i tylko za zgodą lub na wyraźny wniosek inwestora. Jednak byłoby to nowe przedsięwzięcie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Przepisy ustawy OOŚ zobowiązują wnioskodawcę do opracowania i przeanalizowania z jednakową szczegółowością kilku wariantów realizacji przedsięwzięcia. W celu wyłonienia rozwiązania najkorzystniejszego (optymalnego), Inwestor wziął pod uwagę szereg kryteriów i uwarunkowań. W tym celu został opracowany raport OOŚ, w którym przeanalizowano dziesięć wariantów realizacji inwestycji. Wzięto pod uwagę również przewidywane skutki dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia. Przeprowadzone analizy w konsekwencji doprowadziły do wskazania jako optymalnego wariantu II-A2, który został wskazany jako realizacyjny. Dla stwierdzonych negatywnych oddziaływań, zostaną przyjęte – zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami – środki minimalizujące, których zastosowanie umożliwi utrzymanie wymaganych standardów w zakresie ochrony przed hałasem, ochrony powietrza, wód, zasobów przyrodniczych, a także zapewni bezpieczeństwo przyszłym użytkownikom drogi.

Tut. organ wskazuje, iż wniosek o przyjęcie wariantu A1 zamiast A2 sformułowany wyłącznie na podstawie przeprowadzonej analizy faunistycznej na wartości przyrodnicze w rejonie Jezior Machowskich nie może stanowić podstawy do zmiany wariantu realizacyjnego. Ocena faunistyczna stanowi jeden z kryteriów oceny porównawczej wariantów. Nie mniej jednak po analizie raportu OOS złożonego do tut. organu wraz z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, tut. organ uznał, iż zawiera on w swojej treści analizę wielokryterialną o charakterze autorskim i eksperckim, która z racji swojego charakteru została uznana przez tut. organ za subiektywną i obciążoną dużym marginesem błędu. Powyższa analiza została również negatywnie oceniona przez strony postępowania i wnoszące uwagi, społeczeństwo. W celu uzasadnienia wyboru wariantu realizacyjnego, tut. organ wezwał Inwestora do wykonania nowej analizy wielokryterialnej.

Tut. organ podkreśla, iż przepisy Prawa budowlanego zobowiązują Inwestora do zapewnienia stałego dostępu do drogi publicznej nieruchomościom zlokalizowanym w zasięgu realizowanej inwestycji. Szczegółowe rozwiązania w zakresie dostępu do poszczególnych nieruchomości i ich skomunikowania z siecią dróg publicznych są przyjmowane na etapie projektu budowlanego.

Odnosząc się do podniesienia przez władzę ustawodawczą, dopuszczalnej prędkości na drogach ekspresowych tut. organ wskazuje, iż podstawowym parametrem technicznym, na bazie którego projektuje się drogę, jest prędkość projektowa, która w przypadku przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S6 wynosi 100 km/h i nie uległa zmianie. Kwestię tę reguluje § 12 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (*Dz. U. Nr 43 poz. 430 ze zm.*). Nie mniej jednak w modelu akustycznym istotna jest nie tylko prędkość projektowa, lecz również prognozowane natężenie ruchu w perspektywie 20 lat. W związku z powyższym zaprojektowane urządzenia chroniące środowisko w momencie oddania drogi do ruchu muszą zapewnić dotrzymanie standardów jakości środowiska. Mając powyższe na względzie należy stwierdzić, iż założenia przyjęte przez autorów raportu OOS pozostają aktualne.

Realizacja inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta wymaga, ze względu na stwierdzone kolizje, dokonania przebudowy m. in. linii wysokich napięć 400 kV i 110 kV, napowietrznej sieci ciepłowniczej. Przebudowy w/w linii zostaną zaprojektowane i wykonane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i warunkami technicznymi. Warunki techniczne likwidacji kolizji zostaną podane przez właściwe zakłady elektroenergetyczne, gestorów sieci po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W celu uzyskania zgody na usunięcie kolizji należy opracować odrębny projekt budowlany oraz uzyskać stosowne pozwolenia na budowę.

Mając na uwadze wnioski dotyczące niezgodności przedmiotowego przedsięwzięcia z zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, tut. organ wyjaśnia, iż Inwestor wystąpił o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w związku z koniecznością uzyskania m. in. decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (*tj. Dz. U. z 2013r. poz. 687 ze zm.*). Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy OOS

nie ma konieczności badania zgodności lokalizacji drogi publicznej z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Mając na uwadze wniosek, w którym wskazuje się na brak uwzględnienia inwestycji w prognozie oddziaływania na środowisko dla „Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2010 – 2015”, która została udostępniona na stronie internetowej GDDKiA, biorąc pod uwagę wyjaśnienia Inwestora, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wskazuje, co następuje. W powyższej prognozie budowa drogi ekspresowej S6 została ujęta w Załączniku nr 3, tj. wśród przedsięwzięć, dla których nie została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, jak i decyzja zezwalająca na realizację drogi, a tym samym nie został ustalony korytarz transportowy. Prognoza ma za zadanie wskazanie strategicznych drogowych zamierzeń inwestycyjnych i w takim ujęciu może nie zawierać wszystkich analizowanych wariantów danej trasy. Uchwałą Rady Ministrów Nr 10/2011 z dnia 25 stycznia 2011r. został wprowadzony "Program budowy dróg krajowych na lata 2011-2015". Budowa drogi S6 Trasa Kaszubska odcinek Lębork – Obwodnica Trójmiasta, została uwzględniona w powyższym dokumencie na liście zadań w Załączniku nr 1a – Lista zadań priorytetowych, których realizacja może zostać rozpoczęta do 2013 roku.

Analizując wpływ realizacji jakiegokolwiek przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi należy mieć na uwadze różne czynniki, które się na siebie nakładają, a mogą to być czynniki zupełnie różnego rodzaju. Niewątpliwie wpływ na zdrowie człowieka ma poziom hałasu, poziom stężenia pyłu w powietrzu, ale wpływ ma również jakość spożywanych produktów i wody, warunki mieszkaniowe, kondycja finansowa, kultura zdrowotna, poziom dostępnej opieki zdrowotnej, poziom edukacji, uwarunkowania genetyczne, aktywność fizyczna, uwarunkowania społeczne, rodzinne, zawodowe, w tym stres, wiek. Transport drogowy jest źródłem emisji głównie zanieczyszczeń do powietrza, hałasu i wibracji, wynikających z eksploatacji drogi. Zgodnie z obowiązującymi przepisami przedsięwzięcie nie może powodować przekroczenia standardów jakości środowiska poza teren, do którego zarządzający drogą ma tytuł prawny. Jak wykazały analizy, przeprowadzone w raporcie OOS, eksploatacja drogi nie spowoduje przekroczenia obowiązujących standardów jakości powietrza. W niniejszej decyzji zaproponowane zostały odpowiednie zabezpieczenia m. in. w postaci ekranów akustycznych, zapewniające dotrzymanie obowiązujących standardów w zakresie emisji hałasu.

Mając na uwadze wnioski dotyczące wprowadzenia nowych ekranów akustycznych na określonych odcinkach drogi, tut. organ wyjaśnia, iż wskazane środki ograniczające emisję hałasu zostały zaprojektowane w oparciu o przeprowadzoną analizę akustyczną uwzględniającą dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. Nie mniej jednak biorąc pod uwagę m. in. niepewność prognozy ruchu, brak doprecyzowania i uszczegółowienia rozwiązań technicznych drogi, w opinii tut. organu konieczne jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę /decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zebrane dane określone będą ze szczegółowością i dokładnością odpowiednio do posiadanych informacji wynikających z projektu budowlanego i innych informacji uzyskanych po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Nadto wskazać należy, iż dla przedmiotowej inwestycji tut. organ uznał za konieczne nałożenie obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej, której celem będzie potwierdzenie spełnienia wymagań ochrony środowiska przed negatywnym oddziaływaniem

przedsięwzięcia, w tym na klimat akustyczny. W przypadku wykazania w analizie porealizacyjnej niedotrzymywania warunków normatywnych na granicy terenów chronionych akustycznie, niezbędne będzie podjęcie dalszych działań, w tym ewentualnie w kierunku utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Mając na uwadze wnioski dotyczące możliwości zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych w związku z eksploatacją drogi, tut. organ wskazuje, iż w ramach przedsięwzięcia zaprojektowano zintegrowany system zbierania i oczyszczania spływów opadowych, zarówno z drogi S6, jak i dróg poprzecznych. Ponadto dla węzłów położonych wewnątrz obszaru najwyższej ochrony wód podziemnych przewidziano uszczelnienie dna rowów i zbiorników, celem zmniejszenia ryzyka zanieczyszczenia tych wód poprzez ograniczenie oddziaływania na obszary ich zasilania. Ścieki opadowe przed odprowadzeniem do środowiska będą najpierw odprowadzane do zbiornika retencyjnego z regulowanym odpływem, w którym będą zachodziły procesy podczyszczania i osadzania się zanieczyszczeń, a następnie przed odprowadzeniem poza zbiornik, zostaną zainstalowane dodatkowe urządzenia podczyszczające w układzie osadnik - separator, co zapewni wysoki stopień oczyszczenia odprowadzanych do środowiska, wód opadowych. Tak podczyszczone wody opadowe nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na przekształcenia składu gatunkowego flory i fauny w zbiornikach wodnych. Podkreślenia wymaga fakt, iż część ze zbiorników wodnych, znajdujących się w otoczeniu planowanej drogi, narażona jest na stały dopływ biogenów z nawożonych pól uprawnych. Dopływ substancji chemicznych z pól uprawnych przyczynia się do intensywnej eutrofizacji i zarostania zbiorników wodnych.

Odnosząc się do uwag dotyczących braku aktualności map ewidencyjnych załączonych do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej tut. organ wskazuje, iż Wnioskodawca dnia 31.10.2011r. zaktualizował dokumenty, w tym wyrys z ewidencji gruntów obejmujący obszar realizacji i przewidywanego oddziaływania inwestycji.

Tut. organ podkreśla, iż wnioski odnoszące się do manipulacji badaniami opinii społecznej dokonany na potrzeby ustalenia wariantu realizacyjnego, przeprowadzonymi przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, nie stanowią przedmiotu oceny w niniejszym postępowaniu. Nie mniej jednak tut. organ uznał za stosowne podjęcie korespondencji z Wnioskodawcą celem wyjaśnienia powyższej kwestii. Inwestor wskazał, iż przed wyborem wariantu realizacyjnego przeprowadzono kilkadziesiąt spotkań informacyjnych dla mieszkańców terenów branych pod uwagę w ramach analizy wariantowej. W trakcie spotkań przeprowadzane były badania ankietowe. Część z wypełnionych przez społeczeństwo ankiet nie została złożona w wyznaczonym terminie, zatem Inwestor nie uwzględnił ich w badaniu. Nie mniej jednak Wnioskodawca wskazał, iż nieuznane ankiety nie zmieniłyby wyniku przeprowadzonych badań.

Współczesna infrastruktura komunikacyjna wpływa wszechstronnie na przyrodę. Intensywność, skala i ekologiczne znaczenie tego oddziaływania wynika bezpośrednio z lokalizacji inwestycji, przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych oraz natężenia ruchu pojazdów. Aby wybrać jak najlepsze rozwiązanie w procesie oceny oddziaływania na środowisko Inwestor w raporcie OOŚ dokonuje analizy różnych wariantów planowanego zamierzenia m.in. lokalizacji/przebiegu drogi oraz analizuje i ocenia jego wpływ na poszczególne komponenty środowiska abiotycznego oraz biotycznego. Rozwój infrastruktury

drogowej poprawiającej bezpieczeństwo ludzi wielokrotnie związany jest z koniecznością wycinki drzew czy też przecięcia dużych kompleksów leśnych. Budowa dróg musi stanowić kompromis pomiędzy wieloma czynnikami społecznymi oraz środowiskowymi. Przykładem takiego kompromisu jest dopuszczenie wycinki drzew i krzewów w pasie projektowanej inwestycji, jednakże przy uwzględnieniu rekompensaty tej straty. Inwestor ma obowiązek wykonania nowych nasadzeń. Rozwiązanie to zostało przedstawione i ocenione w raporcie OOS. Inwestor zaplanował wykonanie nowych nasadzeń wraz z ich monitoringiem. Ponadto w ramach rekompensaty za nieuniknione straty w roślinności spowodowane realizacją przedsięwzięcia należy wzdłuż drogi dokonać nowych nasadzeń drzew i krzewów, w postaci liniowych i grupowych skupień zieleni niskiej i wysokiej tworząc strefy ekotonowe. Zastosowanie w/w środków wyrównujących straty w zieleni (nowe nasadzenia i przesadzenia) zmniejszy znacząco szkody spowodowane wycinką drzew i krzewów. Wycinka może negatywnie wpłynąć na ptaki, zwłaszcza dziuplaki. W związku z tym na Wnioskodawcę nałożono obowiązek przeprowadzenia wycinki poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia.

Mając na uwadze wnioski i skargi, w których wskazano na występowanie w obszarze oddziaływania inwestycji, gatunków zwierząt, tj. lisy, jeże, sarny czy jelenie, tut. organ wskazuje, iż w celu ochrony korytarzy ekologicznych oraz umożliwienia migracji zwierząt między np. dużymi kompleksami leśnymi, niezbędne jest wykonanie, w ramach budowy drogi, specjalnych przejść dla zwierząt. Planowana droga ekspresowa S6 przebiegać będzie m.in. przez krajowy północny korytarz ekologiczny oraz obszary chronionego krajobrazu, które również zapewniają migrację zwierząt. W celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia Inwestor w raporcie OOS ocenił konflikt drogi S6 z korytarzem ekologicznymi, zaś w celu zminimalizowania bariery, jaką tworzą tego typu przedsięwzięcia zaproponował/zaprojektował szereg przejść dla zwierząt różnej kategorii. Aby zaplanowane rozwiązania zapewniające możliwość migracji zwierząt spełniały dobrze swoją funkcję oceniono ich lokalizację poprzez analizę głównych oraz lokalnych szlaków migracyjnych zwierząt położonych w otoczeniu planowanej drogi. Zaplanowano m.in. szerokie przejścia górne i dolne, które pełnią unikatową rolę, gdyż pozwalają na migrację wszystkich gatunków zwierząt. Ponadto wskazano i poddano ocenie przejścia dla małych i średnich ssaków, a także specjalne przejścia dla płazów. Zaprojektowany system przejść dla zwierząt, w ocenie tut. organu, stanowi kompleksowe rozwiązanie problemu związanego z powstającą na skutek budowy drogi, barierą na szlakach migracyjnych. W przypadku kolizji planowanej drogi z chronionymi gatunkami roślin Inwestor został zobowiązany do przeniesienia gatunków na nowe siedliska. W tym celu Inwestor winien uzyskać zezwolenie na przenoszenie gatunków chronionych wydawane w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Tym samym nie można mówić o znaczącym negatywnym wpływie na gatunki chronione roślin oraz ich fizyczne niszczenie. Warunki niniejszej decyzji zobowiązują Inwestora do przeniesienia chronionych gatunków roślin pod nadzorem specjalisty przyrodnika. Jednocześnie należy zauważyć, iż w raporcie OOS przeanalizowano wpływ inwestycji na zinventaryzowane siedliska z Załącznika I Dyrektywy siedliskowej, które będą kolidować z inwestycją, bądź na skutek realizacji przedsięwzięcia ulegną fragmentacji. Analiza oddziaływania przedstawiona w raporcie wskazała na konieczność podjęcia działań minimalizujących niezbędnych do wykonania/ zastosowania w celu zachowania warunków siedliskowych niezbędnych dla poprawnego funkcjonowania tych siedlisk.

Planowana inwestycja położona jest poza obszarami Natura 2000. Znajdujący się ok. 1,2 km na północ obszar Natura 2000 „Lasy Lęborskie” PLB 220006 został wyznaczony dla

ochrony gatunku awifauny, tj. włośchatki (*Aegolius funereus*). Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest ok. 1,2 km na południe od obszaru Natura 2000 „Lasy Lęborskie”. Realizacja inwestycji w wariantcie II-A2 nie będzie negatywnie oddziaływać na przedmiot ochrony w/w obszarze Natura 2000. Włośchatka (*Aegolius funereus*) to gatunek, którego siedliskiem lęgowym, jak i miejscem żerowania, jest las. Należy zatem przyjąć, iż lokalizacja inwestycji w odległości 1,2 km od obszaru Natura 2000 nie będzie miała negatywnego wpływu na przedmiot ochrony w ostoi. Ponadto wariant III biegnący w odległości ok. 300 m od południowej granicy obszaru Natura 2000 „Lasy Lęborskie”, generowałby utratę powierzchni podmokłych łąk pradoliny Redy – Łeby, które stanowią miejsce żerowania i odpoczynku wielu chronionych gatunków awifauny, która lęgnię się w w/w lasach. Planowana droga zlokalizowana jest poza granicami Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, zaś zaplanowane działania minimalizujące m.in. przejścia dla zwierząt zapewnią funkcjonalność w/w obszaru chronionego.

Tut. organ nie może zgodzić się z uwagami, iż planowana droga ograniczać będzie możliwość rekreacyjno – turystycznego wykorzystania terenów leśnych oraz Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Inwestor zaplanował połączenia lokalne umożliwiające dojazd do miejsc rekreacyjnych, ponadto należy wskazać, iż intensywna zabudowa jednorodzinna i agroturystyczna koncentrująca się na południowej granicy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego przyczynia się do intensywnej penetracji i wykorzystywania obszaru przez ludzi oraz zwierzęta domowe. Ma to swój negatywny wpływ na cele ochrony TPK. Turystyczne i rekreacyjne wykorzystywanie Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego ma swój negatywny wpływ w postaci prześląszania dzikich zwierząt, zwiększonego hałasu, wydeptywania cennych siedlisk przyrodniczych oraz zbiorowisk itd. Zdaniem tut. organu presja turystyczna i rekreacyjna związana z wykorzystywaniem terenów leśnych i obszarów chronionych powoduje stałe i narastające negatywne oddziaływanie na walory przyrodnicze tych miejsc.

Tut. organ zgadza się z uwagami dotyczącymi przekształceń w krajobrazie, jednakże jak wskazano powyżej, budowa dróg służy ludziom, przyczynia się do wzrostu ich bezpieczeństwa i musi stanowić kompromis między środowiskiem przyrodniczym, a ich realizacją. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji Inwestor zaplanował nasadzenia zieleni, której zadaniem będzie m.in. złagodzenie odbioru wizualnego drogi w krajobrazie. Ponadto w projekcie budowlanym należy uwzględnić charakter otoczenia inwestycji i zaplanować odpowiednie wkomponowanie drogi w otoczenie poprzez wykorzystanie naturalnych elementów środowiska np. prowadzenie drogi na nasypach lub w wykopie.

Tut. organ podkreśla, iż kwestie dotyczące m. in. utraty wartości nieruchomości, ewentualnych odszkodowań wykraczają poza przedmiot niniejszego postępowania.

W dniu 01.12.2011r. Wnioskodawca przekazał tut. organowi, pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.11/11 datowanym dnia 28.11.2011r., informację dotyczącą ustaleń podjętych pomiędzy GDDKiA Oddział w Gdańsku, a Urzędem Miasta Gdyni w sprawie dodatkowego włączenia i wyłączenia drogowego do trasy S6, na wysokości ul. Krzemowej i ul. Rdestowej w Gdyni. Wnioskodawca wskazał, iż przewidywane połączenie drogowe z ul. Rdestową i ul. Krzemową nie będzie wymagało zajęcia dodatkowego terenu w stosunku do

zakresu określonego we wniosku o wydanie decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 15.12.2011r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.11.1/11 z dnia 28.11.2011r. złożył uzupełnienie do w/w pisma, wyjaśniając, iż dodatkowe włączenie i wyłączenie drogowe nie będzie powodować zmiany natężenia ruchu w przekroju drogowym trasy S6. Ponadto Wnioskodawca wskazał, iż ze względu brak sąsiedztwa nowego połączenia drogowego z terenami akustycznie chronionymi, nie ma konieczności wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń mających na celu utrzymanie poziomu hałasu zgodnego z obowiązującymi przepisami.

W dniu 16.12.2011r. tut. organ wezwał Wnioskodawcę w piśmie znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.33.2011.JIG do jednoznacznego ustalenia przebiegu planowanej inwestycji drogowej. Do przedłożonego materiału dowodowego, będącego przedmiotem postępowania wyjaśniającego, Inwestor dołączył wypisy z ewidencji gruntów oraz dokonane na tej podstawie zestawienie działek niespójne ze sobą, a nadto dotyczące lokalizacji przedsięwzięcia innego, niż we wniosku o wydanie decyzji środowiskowej z dnia 25.03.2011r. W związku ze stwierdzeniem powyższych rozbieżności oraz mając na uwadze, iż postępowanie w sprawie zostało wszczęte, tut. organ wezwał Wnioskodawcę, aby uwzględnił zakres przedstawiony w uzupełnieniach dotychczasowo wniesionych do tut. organu, aby w sposób jednoznaczny ustosunkował się co do dalszych losów wniosku z dnia 25.03.2011r.

W dniu 16.01.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.15/11 z dnia 13.01.2012r. złożył uzupełnienie na powyższe wezwanie. W odpowiedzi Inwestor wskazał, iż przedłożone z dniem 31.10.2011r. mapy ewidencyjne z zaznaczonymi granicami przebiegu inwestycji w liniach rozgraniczających oraz liniach oddziaływania przedsięwzięcia są tożsame z granicami przedsięwzięcia określonymi we wniosku o wydanie decyzji środowiskowej oraz uzupełnieniu z dnia 12.05.2011r., po którym zostało wszczęte postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie.

W dniu 18.01.2012r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, w związku z aktualizacją numerów działek ewidencyjnych obejmujących teren, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz obejmujących obszar jego oddziaływania, obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.34.2011.JIG z dnia 18.01.2012r. poinformował strony postępowania o aktualnym przebiegu planowanej drogi.

Zgodnie z art. 79 ustawy OOŚ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do jej wydania zapewnia możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzana jest ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 18.01.2012r. tut. organ podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.36.2011.JIG informacje określone w art. 33 ustawy OOŚ, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21 dniowy termin ich składania (okres od dnia 25.01.2012r. do 15.02.2012r. włącznie). Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania. Informację o złożonym raporcie

zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych *Ekoportaal* (www.ekoportal.pl) pod numerem 182/2011 prowadzonym na podstawie art. 22 w/w ustawy OOS.

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 ustawy OOS tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.38.2011.JIG z dnia 26.01.2012r. zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia. O w/w wystąpieniu strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.39.2011.JIG z dnia 30.01.2012r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 26.03.2012r. Pomorski Państwowy Inspektor Sanitarny pismem znak SE-NS-80.9022.4961.5.2012.AS z dnia 20.03.2012r. uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 31.01.2012r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG z dnia 31.01.2012r. wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia raportu OOS w zakresie m. in.:

- jednoznacznego określenia aktualności stanu zagospodarowania terenów przeznaczonych pod inwestycję oraz terenów sąsiednich, wziętych pod uwagę w analizie akustycznej zawartej w przedłożonym raporcie OOS;
- weryfikacji analizy skumulowanych oddziaływań planowanej drogi ekspresowej S6 na środowisko, w kontekście zaktualizowanego zagospodarowania terenów sąsiadujących (uzupełnienie z dnia 31.10.2011r, 16.01.2012r.);
- analizy wszystkich możliwych uciążliwości/barier/skutków wynikających z realizacji inwestycji oraz sposobów ich ograniczania; wyjaśnienia rozbieżności oceny tych samych wariantów drogi S6 przebiegającej na odcinku Lębork – Obwodnica Trójmiasta, przedstawionych w raporcie oddziaływania na środowisko oraz „Prognozie oddziaływania na środowisko skutków realizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015”;
- uzasadnienia wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska;
- wskazania sposobu prowadzenia prac budowlanych;
- wskazania sposobu odwodnienia planowanej inwestycji;
- określenia podstawowych urządzeń obsługi podróży (np. MOP-y);
- analizy oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze, analizy wpływu odwodnienia inwestycji na siedliska przyrodnicze;
- analizy zaproponowanych lokalizacji przejść dla zwierząt, w kontekście aktualnego i projektowanego zagospodarowania terenów położonych w ich sąsiedztwie; oddziaływania inwestycji na faunę.

Powyższe wezwanie zostało umieszczone na utworzonej na potrzeby przedmiotowej procedury, stronie internetowej.

W toku procedury administracyjnej zmierzającej do wydania decyzji wpłynęły kolejne uwagi i wnioski. W postępowaniu z udziałem społeczeństwa w określonym terminie złożono 18 pism. Po ich analizie tut. organ uznał za zasadne przekazanie ich Inwestorowi, z prośbą o ustosunkowanie się. W opinii tut. organu konieczne było uzupełnienie dokumentacji sprawy,

w szczególności w zakresie wyjaśnienia rozbieżności w projektowanych ekranach akustycznych; wyjaśnienia rozbieżności pomiędzy lokalizacją zabudowy i obiektów przeznaczonych do likwidacji; ustosunkowania się do kwestii lokalizacji słupów elektroenergetycznych, oddziaływania pól elektromagnetycznych. Wnioski zostały przekazane w pismach: znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG z dnia 31.01.2012r.; znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.42.2011.JIG z dnia 03.02.2012r.; znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.43.2011.JIG z dnia 08.02.2012r., znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.46.2011.JIG z dnia 28.02.2012r.

W dniu 17.02.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/G-D-9ab/026/DŚ/72.23/11/12 z dnia 13.02.2012r. zwrócił się z prośbą o przedłużenie terminu uzupełnienia brakujących informacji wynikających z w/w wezwań do dnia 16.03.2012r.

W dniu 07.03.2012r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.48.2011.JIG z dnia 06.03.2012r. przekazał Wnioskodawcy kolejne dwa wnioski pochodzące od stron postępowania z prośbą o odniesienie się do ich treści. Wnioski dotyczyły określenia szerokości drogi dojazdowej, wskazania powierzchni terenu przedsięwzięcia z obrębu Koleczkowo, koniecznej do zajęcia w ramach realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 15.03.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.30.1/11/2012 przedłożył odpowiedź na powyższe wezwanie, tj. wskazał, iż przedmiotowa inwestycja jest we wstępnej fazie przygotowania, która obejmuje m. in. określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów. Wobec powyższego nie jest możliwe jednoznaczne wskazanie przebiegu planowanej drogi ekspresowej S6, nie został jeszcze określony kształt linii rozgraniczających pas drogowy, zatem nie jest możliwe precyzyjne wskazanie, jaki obszar gruntów zostanie włączony w granice przedmiotowego przedsięwzięcia. Wyjaśnienia Inwestora tut. organ uznał za uzasadnione i wystarczające.

W dniu 15.03.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9ab/026/DŚ/72.23.1/11/12 zwrócił się z prośbą o przedłużenie do dnia 21.06.2012r. terminu uzupełnienia brakujących informacji wskazanych w wezwaniach, ustosunkowania się do uwag, które wpłynęły w trakcie udziału społecznego.

W dniu 15.03.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.24/11/2012 złożył uzupełnienie na wezwanie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.42.2011.JIG z dnia 03.02.2012r. dotyczące m. in. wprowadzenia dodatkowych środków minimalizujących negatywne oddziaływanie akustyczne, uszczegółowienia analizy wariantowej, informacji na temat planowanego przeznaczenia działek nr 66/20 oraz 66/41 w obrębie Kamień, gm. Szemud.

Mając na uwadze powyższe, tj., iż w dniu 15.03.2012r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynęły pisma:

1. znak GDDKiA-O/Gd-D9ab/026/DŚ/72.30.1/11/12 z dnia 15.03.2012r. w którym przedłożono uzupełnienie informacji o planowanym przedsięwzięciu w odpowiedzi na wezwanie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.48.2011.JIG z dnia 06.03.2012r.;
2. znak GDDKiA-O/Gd-D9ab/026/DŚ/72.24.1/11/12 z dnia 15.03.2012r. w którym przedłożono **w części** uzupełnienie informacji o planowanym przedsięwzięciu

- w odpowiedzi na wezwanie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.43.2011.JIG z dnia 08.02.2012r.;
3. znak GDDKiA-O/Gd-D9ab/026/DŚ/72.27.1/11/12 z dnia 15.03.2012r. z prośbą o przedłużenie terminu złożenia wyjaśnień do dnia **16.04.2012r.** w odpowiedzi na wezwanie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.47.2011.JIG z dnia 28.02.2012r.;
 4. znak GDDKiA-O/Gd-D9ab/026/DŚ/72.23.1/11/12 z dnia 15.03.2012r. z prośbą o przedłużenie terminu złożenia wyjaśnień do dnia **21.06.2012r.** w odpowiedzi na wezwania tut. organu:
 - znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG z dnia 31.01.2012r.
 - znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.42.2011.JIG z dnia 03.02.2012r.;
 - znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.43.2011.JIG z dnia 08.02.2012r.
 - znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.46.2011.JIG z dnia 28.02.2012r.;

tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.49.2011.2012.JIG z dnia 21.03.2012r. poinformował Inwestora, iż termin złożenia wyjaśnień był już dwukrotnie na wniosek Inwestora przedłużany. W w/w pismach z dnia 15.03.2012r. Wnioskodawca ponownie prosił o przedłużenie terminu na złożenie m. in. tych wyjaśnień, dla których już wnioskował o przedłużenie terminu do dnia 16.03.2012r. Wobec faktu, iż kolejne przedłużanie terminu na złożenie wyjaśnień i uzupełnienie dokumentów skutkuje ciągłym przedłużaniem się czasu trwania procedury administracyjnej w sprawie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wskazał na zasadność rozważenia przez Wnioskodawcę wystąpienia w trybie art. 98 Kpa, tj. o zawieszenie postępowania do czasu skompletowania i zweryfikowania dokumentów i informacji, tak aby były one aktualne i jednoznacznie umożliwiały zajęcie stanowiska przez tut. organ.

W dniu 29.03.2012r. w odpowiedzi na powyższe Wnioskodawca w piśmie znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.31.1/11/2012 z dnia 28.03.2012r. wskazał, iż wymiana korespondencji i uzupełnianie dokumentów mieści się w pojęciu rozpoznawania sprawy i nie znajduje on uzasadnienia do złożenia wniosku o zawieszenie postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

W dniu 03.02.2012r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przekazał tut. organowi wniosek Pana Marcina Matyjasika z dnia 23.12.2011r. o przesłanie wyłącznie drogą elektroniczną (e-puap) dokumentacji, tj. wezwania tut. organu - pismo znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.30.2011.JIG z dnia 19.08.2011r., skierowanego do GDDKiA oraz odpowiedzi udzielonej przez Inwestora.

W dniu 09.02.2012r. tut. organ w odpowiedzi na powyższe, w piśmie znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.44.2011.JIG. wskazał m. in., iż nie dysponuje systemem teleinformatycznym umożliwiającym wnoszenie podań w postaci dokumentów elektronicznych w rozumieniu ustawy z dnia 17 lutego 2005r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne (*Dz.U. Nr 64 poz. 565 z późn. zm.*). Tut. organ wskazał, iż Wnioskujący ma możliwość wglądu w dokumenty w siedzibie organu.

W dniu 17.02.2012r. Stowarzyszenie Mieszkańców Kielna i Mieleńskiej Huty zwróciło się z prośbą o uznanie za stronę w przedmiotowym postępowaniu.

W odpowiedzi na powyższy wniosek tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.45.2011.JIG z dnia 27.02.2012r. poinformował Stowarzyszenie o konieczności złożenia wyjaśnień, tj. udokumentowania interesu prawnego i faktycznego dopuszczenia

Stowarzyszenia do udziału w postępowaniu, uzasadnionego celami statutowymi organizacji oraz wykazania umocowania osoby podpisującej wniosek do reprezentowania Stowarzyszenia.

W dniu 27.04.2012r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.52.2011.JIG ponowił wezwanie do Stowarzyszenia.

W dniu 11.05.2012r. Stowarzyszenie Mieszkańców Kielna i Kieleńskiej Huty w celu udokumentowania interesu prawnego i faktycznego wskazało na swoje cele statutowe, określone w Krajowym Rejestrze Sądowym.

Rozpatrując wniosek tut. organ stwierdził, iż cele statutowe Stowarzyszenia Mieszkańców Kielna i Kieleńskiej Huty uzasadniają udział organizacji w przedmiotowym postępowaniu. Za dopuszczeniem organizacji do udziału w postępowaniu przemawiał także interes społeczny. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w dniu 28.05.2012r. postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.55.2011.JIG dopuścił Stowarzyszenie Mieszkańców Kielna i Kieleńskiej Huty do udziału na prawach strony, w postępowaniu administracyjnym w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 29.02.2012r. tut. organ wezwał Inwestora pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.47.2011.JIG z dnia 28.02.2012r. do ustosunkowania się do wniosku złożonego na podstawie § 5 pkt 11 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 04 marca 2010r. w sprawie Wojewódzkich Sztabów Wojskowych i Wojskowych Komend Uzupelnień (*Dz. U. Nr 41, poz. 242*), przez płk dypl. Tadeusza Krawczyka, Szefa Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Gdańsku, tj. protestu przeciwko realizacji wariantu II-A2 drogi ekspresowej S6.

W odpowiedzi na powyższe w dniu 15.03.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9ab/026/DŚ/72.27.1/11/12 z dnia 15.03.2012r. zwrócił się z prośbą o przesunięcie terminu złożenia wyjaśnień do dnia 16.04.2012r.

W dniu 17.04.2012r. Inwestor pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.27.2/11/12 z dnia 16.04.2012r. przedstawił odpowiedź na powyższe wezwanie. W piśmie wskazał, iż konieczność zajęcia terenu wchodzącego w skład kompleksu wojskowego nie wpłynie na prawidłowość funkcjonowania jednostki, a nieruchomości przewidziane do zajęcia na potrzeby budowy drogi S6 zlokalizowane są na jej obrzeżach. Ponadto kilka budynków niezbędnych do rozbiórki w ramach realizacji inwestycji jest możliwych do odtworzenia w innych częściach kompleksu wojskowego. Inwestor zadeklarował współpracę ze stroną wojskową w zakresie przyjmowania szczegółowych rozwiązań projektowych na podległych wojsku, terenach.

Mając na uwadze powyższe, tut. organ w dniu 04.05.2012r. pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.54.2011.JIG z dnia 02.05.2012r. zwrócił się do Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Gdańsku z prośbą o analizę złożonych przez Inwestora wyjaśnień.

W dniu 17.05.2012r. Wojewódzki Sztab Wojskowy w Gdańsku pismem Nr 1868/12 z dnia 16.05.2012r. poinformował tut. organ, iż ze względu na brak akceptacji ze strony Dowództwa Wojsk Lądowych przebiegu drogi S6 przez kompleks wojskowy 1658 w Lęborku zwrócił się w dniu 15.05.2012r. do Dowódcy Wojsk Lądowych z wnioskiem o ponowne rozważenie przedmiotowej sprawy.

W dniu 16.07.2012r. Wojewódzki Sztab Wojskowy w Gdańsku pismem Nr 2372/12 z dnia 12.07.2012r. podtrzymał protest w przedmiotowej sprawie.

W dniu 17.09.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-P-2js-4110/124.2179/2012 z dnia 12.09.2012r. przedstawił swoje stanowisko w sprawie zajęcia

terenu wchodzącego w skład kompleksu wojskowego, a odnosząc się do protestu Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Gdańsku, podkreślił, iż deklaruje pełną współpracę ze stroną wojskową w zakresie przyjmowania szczegółowych rozwiązań projektowych na terenach należących do kompleksu wojskowego.

W dniu 16.12.2013r. Wojewódzki Sztab Wojskowy w Gdańsku pismem Nr 3354/13 z dnia 13.12.2013r. wycofał protest.

W związku z powyższym tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.118.2011.AJA.ES. z dnia 10.01.2014r. przekazał stanowisko Sztabu Wojskowego Inwestorowi z prośbą o odniesienie się do kwestii w nim poruszonych.

W odpowiedzi na powyższe Inwestor pismem znak GDDKiA-O/Gd-12/026/DŚ/72.66.2/11/14 z dnia 20.01.2014r. przedstawił stosowne wyjaśnienia, wskazując jakie warunki zobowiązuje się spełnić w stosunku do strony wojskowej, a które zostały uwzględnione przez tut. organ w rozstrzygnięciu.

W dniu 09.03.2012r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przekazał tut. organowi wniosek Pana Marcina Matyjasika z dnia 20.02.2012r. o przesłanie wyłącznie drogą elektroniczną (e-puap) dokumentacji, tj. wezwania tut. organu - pismo znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.30.2011.JIG z dnia 19.08.2011r., skierowanego do GDDKiA oraz odpowiedzi udzielonej przez Inwestora.

W dniu 27.03.2012r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska poinformował tut. organ o wycofaniu powyższego wniosku.

W dniu 29.03.2012r. do tut. organu wpłynęło pismo Dyrektora Departamentu Środowiska i Rolnictwa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego znak DROŚ-S.7032.1.2011.2012.RN z dnia 26.03.2012r. z prośbą o przekazanie odpowiedzi udzielonej przez Inwestora w zakresie wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych w sąsiedztwie węzła drogowego „Wielki Kack”, skierowane do tut. organu pismem znak DROŚ-S.7032.1.2011.RN z dnia 13.12.2011r. Nowe ekrany miałyby zostać zlokalizowane na odcinkach: 1) od strony Gdańska w kierunku Gdyni - od torów kolejowych na trasie Gdynia - Kościerzyna (od ściany lasu) za Osiedle Źródło Marii; 2) od połączenia ulicy Nowowiczińskiej z Obwodnicą Trójmiasta, do zetknięcia się Obwodnicy ze ścianą lasu w kierunku Gdyni – w rejonie Gdynia Dąbrowa.

W dniu 29.03.2012r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.50.2011.2012.JIG przekazał Dyrektorowi Departamentu Środowiska i Rolnictwa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, odpowiedź GDDKiA na złożony wniosek.

W dniu 12.04.2012r. do tut. organu wpłynęło pismo Dyrektora Departamentu Środowiska i Rolnictwa Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego znak DROŚ-S.7032.1.2011.2012.RN z dnia 10.04.2012r. z prośbą o przychylenie się przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, do wniosku dotyczącego wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych w sąsiedztwie węzła drogowego „Wielki Kack”.

W odpowiedzi na powyższe tut. organ w dniu 02.05.2012r. pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.53.2011.2012.JIG z dnia 30.04.2014r. poinformował, iż do wniosku odniesie się w treści decyzji.

Mając na uwadze powyższe tut. organ wskazuje, co następuje:
Biorąc pod uwagę złożone przez Inwestora w dniu 15.03.2012r. pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.24/11/2012 wyjaśnienia, tut. organ informuje, iż wnioskowane odcinki będące w sąsiedztwie węzła drogowego „Wielki Kack”, znajdują się poza zakresem

planowanej drogi ekspresowej S6, zatem nie podlegają ocenie w przedmiotowym postępowaniu. Tut. organ podkreśla, iż Inwestor jest zobowiązany do zaprojektowania ekranów akustycznych, które pozwolą na dotrzymanie standardów jakości środowiska, określonych w oparciu o przeprowadzoną dla wnioskowanego przedsięwzięcia, analizę akustyczną. W związku z tym, w niniejszej decyzji zaproponowane zostały odpowiednie zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych, zapewniające dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, położonych w sąsiedztwie projektowanego odcinka drogi ekspresowej S6. Nie mniej jednak dla przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne będzie przeprowadzenie analizy porealizacyjnej, która pozwoli na określenie skuteczności zastosowanych środków minimalizujących negatywne oddziaływanie inwestycji na środowisko, w tym emisji hałasu.

W dniu 13.04.2012r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.51.2011.JIG przekazał Inwestorowi uwagi i wnioski od strony postępowania administracyjnego wniesione do tut. organu dnia 11.04.2012r. wskazujące, iż najkorzystniejszym wariantem przebiegu drogi S6 w rejonie Jezior Marchowskich jest wariant A1.

W dniu 18.06.2012r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.56.2011.JIG przekazał Inwestorowi uwagi i wnioski od stron postępowania administracyjnego wniesione do tut. organu dnia 11.06.2012r. dotyczące wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych na terenie położonym w obrębie Koleczkowo.

W dniu 21.06.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.33/11/2012 z dnia 20.06.2012r. przedłożył tut. organowi odpowiedź na wezwanie znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.41.2011.JIG z dnia 31.01.2012r. w postaci Aneksu nr 1. Ponadto Wnioskodawca odniósł się do przekazanych uwag i wniosków, w tym wniesionych w trakcie udziału społecznego. Ponadto w dniu 21.06.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/73.34.1/11/2012 z dnia 20.06.2012r. przedstawił odpowiedź na uwagi społeczne przekazane przez tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.56.2011.JIG z dnia 18.06.2012r.

Aneks nr 1 został udostępniony na utworzonej na potrzeby przedmiotowej procedury, stronie internetowej.

Zgłoszone dotychczas (tj. m. in. w trakcie udziału społecznego), uwagi i wnioski dotyczyły m.in. następujących kwestii:

- możliwości przyjęcia innego wariantu realizacyjnego;
- braku w raporcie OOŚ oceny bezpośredniego i pośredniego wpływu przedsięwzięcia na zdrowie i warunki życia mieszkańców posiadających działki rekreacyjne w obszarze oddziaływania inwestycji;
- braku bezstronności w raporcie OOŚ, posługiwanie się metodą analizy wielokryterialnej, która pozwala na wybór z góry założonego wariantu; błędów w określaniu punktacji dla poszczególnych kryteriów; poprawiania dokumentacji w taki sposób, aby uzyskać optymalność wybranego wariantu II-A2;
- braku w raporcie OOŚ określenia przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów w szczególności na zwierzęta, rośliny, grzyby i siedliska przyrodnicze;

- braku w raporcie OOS przekrojów wzdłużnych wariantów, co uniemożliwia ocenę ingerencji inwestycji w krajobraz, stosunki wodne, ilość przemieszczanej ziemi itd.;
- możliwości ustawienia dodatkowych ekranów akustycznych w połączeniu z zielenią izolacyjną;
- rozbieżności dot. projektowanych ekranów akustycznych;
- rezygnacji z projektowanych wiaduktów, wprowadzenia dodatkowych dróg technicznych;
- braku wskazania w raporcie lokalizacji słupów elektroenergetycznej linii napowietrznej średniego napięcia;
- negatywnego wpływu inwestycji na obszary leśne, uniemożliwienia dostępu do lasów;
- możliwości „przeprowadzenia badań oddziaływania inwestycji” (np. w m. Mosty).

Tut. organ informuje, iż stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku na wnioski dotyczące: 1) zmiany wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia, 2) wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych, 3) manipulacji analizy wielokryterialnej, zostało zawarte w treści decyzji, tj. w części poświęconej odpowiedzi na wnioski Stron, które wpłynęły po wszczęciu postępowania.

Mając na uwadze pozostałe wnioski tut. organ wskazuje, co następuje:

Ocena oddziaływania przedmiotowej inwestycji na zdrowie i warunki życia ludzi posiadających działki rekreacyjne położone w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia, w rozumieniu Wnioskodawcy została przedstawiona w analizie wariantowej w ramach kryteriów dotyczących uciążliwości robót budowlanych, zanieczyszczenia powietrza, hałasu drogowego, wibracji, bezpieczeństwa ruchu drogowego, oddziaływania pól elektromagnetycznych, jakości obsługi komunikacyjnej oraz oddziaływania na dobra materialne. Nie zostało wydzielone osobne kryterium dotyczące zdrowia i warunków życia ludzi, ponieważ prowadziłoby to do dublowania się kryteriów. W ramach określania kryteriów uwzględniono poszczególne grupy społeczne, np. rodziny wielopokoleniowe, właściciele działek rekreacyjnych itp.

Źródłem wątpliwości Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku była poprawność przeprowadzenia analizy wielokryterialnej, a tym samym prawidłowość wniosków z niej wynikających. Analiza wielokryterialna, jest nie tylko dokumentem, w oparciu o który Wnioskodawca dokonał wyboru wariantu przeznaczonego do realizacji, ale również dokumentem, z którego Wnioskodawca wywodzi tezę, iż wariant ten jest najlepszy środowiskowo. Podzielenie stanowiska Wnioskodawcy poprzez wydanie decyzji zgodnej z wnioskiem wymagało, aby dowód ten nie miał dla organu charakteru wątpliwego. Z uwagi na powyższe tut. organ wezwał Inwestora do uzupełnienia, uporządkowania oraz wyeliminowania błędów analizy wielokryterialnej, będącej porównaniem i oceną wariantów projektowanej drogi, uwzględnienia w analizie wielokryterialnej oddziaływania na zdrowie ludzi, wykonania analizy potencjalnych konfliktów społecznych z uwagi na zarzuty dotyczące przeprowadzanych dotychczas konsultacji.

Po przeanalizowaniu raportu OOS pod kątem określenia przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów na zwierzęta, rośliny, grzyby i siedliska przyrodnicze oraz mając

na uwadze złożone w tym zakresie uwagi, tut. organ uznał, iż konieczne jest uzupełnienie raportu OOŚ. W związku z tym tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.58.2011.JIG z dnia 10.07.2012r. wezwał Inwestora m.in. do weryfikacji informacji dot. chronionych gatunków roślin, wyjaśnienia sposobu określenia kolizyjności planowanej drogi S6 z gatunkami zwierząt oraz ich siedliskami, wyjaśnienia rozbieżności dotyczących wpływu inwestycji na migracje ptaków. Ponadto tut. organ wskazał na brak przeprowadzenia inwentaryzacji chronionych gatunków grzybów i porostów. Powyższe informacje zostały przez Inwestora uzupełnione w formie aneksu do raportu.

Odnosząc się do uwag dot. braku w raporcie przekrojów podłużnych wariantów, co uniemożliwia ocenę rzeczywistej ingerencji w krajobraz, stosunki wodne, itp. tut. organ podkreśla, iż raport w swojej treści zawiera ocenę oddziaływania przedsięwzięcia m. in. w zakresie wpływu inwestycji na krajobraz, zmianę powierzchni terenu oraz środowisko gruntowo – wodne. Ponadto biorąc pod uwagę wyjaśnienia Inwestora tut. organ wyjaśnia, iż przekroje podłużne drogi S6 stanowią jeden z elementów projektu drogowego, a w związku z ich szczegółową skalą, zamieszczenie ich w raporcie znacznie zwiększyłoby jego objętość. Tut. organ uznał powyższe informacje za wystarczające.

Odnosząc się do wniosku dotyczącego postawienia ekranów akustycznych przy torach od strony osiedla w Lubowidzu tut. organ wskazuje, iż wniosek został uwzględniony. W części kartograficznej raportu przedstawiono ekrany chroniące osiedle w Lubowidzu zarówno od hałasu drogowego (ekran między drogą, a linią kolejową) jak i od hałasu kolejowego (ekran między linią kolejową, a osiedlem).

Mając na uwadze wniosek dot. możliwości rezygnacji z wiaduktów i wprowadzenia dodatkowych dróg technicznych, tut. organ wskazuje, iż zadaniem Inwestora jest zachowanie ciągłości dróg krzyżujących się z projektowaną trasą. Projektowana droga ekspresowa w wielu miejscach przecina się z istniejącymi drogami zaliczonymi do kategorii krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Powyższe zadanie zostanie zrealizowane poprzez wybudowanie przejazdów drogowych bez możliwości wjazdu na drogę ekspresową. Przejazdy w zależności od występujących uwarunkowań lokalnych i ukształtowania terenu, zostaną wykonane nad lub pod drogą ekspresową. Węzły drogowe zostaną wybudowane w miejscach uzasadnionych. W ramach przedsięwzięcia zostaną przebudowane drogi niższych klas, krzyżujące się z projektowaną drogą i w zakresie niezbędnym, wynikającym z konieczności ich wysokościowego dostosowania do skrajni pionowej drogi ekspresowej.

W celu zachowania ciągłości komunikacyjnej analogicznie zostaną wybudowane drogi serwisowe. Inwestor jest zobowiązany do rozwiązywania problemów komunikacyjnych spowodowanych wyłącznie przez planowaną inwestycję drogową. Na etapie STES zostały wzięte pod uwagę istniejące powiązania komunikacyjne. W wyniku dokonanej analizy zostały przyjęte rozwiązania projektowe (węzły i przejazdy drogowe, układ dróg serwisowych). Szczegółowe rozwiązania w zakresie dostępu do poszczególnych nieruchomości, skomunikowania z siecią dróg publicznych zostaną przyjęte na etapie projektu budowlanego.

Odnosząc się do uwag wskazujących na rozbieżność w określeniu projektowanych ekranów akustycznych naniesionych na załączniku graficznym, a ich lokalizacją wskazaną w wykazie tabelarycznym, tut. organ wskazuje, iż powyższa kwestia została przez tut. organ uwzględniona w wezwaniu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.46.2011.JIG z dnia 28.02.2012r.

oraz ponownie w wezwaniu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.58.2011.JIG z dnia 10.07.2012r. Na potrzeby analizy Wnioskodawca zebrał aktualnie obowiązujące dokumenty planistyczne dla terenów położonych wzdłuż projektowanej trasy S6, wziął pod uwagę aktualne zagospodarowanie terenu, wykonał ponowną analizę akustyczną i ustalił optymalne lokalizacje i wysokości ekranów akustycznych, które zostały przedstawione w uzupełnieniu do raportu.

Mając na uwadze zastrzeżenia dotyczące braku wskazania w raporcie OOŚ lokalizacji słupów linii napowietrznej średniego napięcia, Inwestor wyjaśnił, iż na załącznikach graficznych zostały przedstawione rozwiązania kolizji z liniami wysokiego napięcia (400 kV i 110 kV). Linie średniego napięcia, których oddziaływanie jest mniejsze w stosunku do linii wysokich napięć, zostały pominięte. Inwestor zadeklarował, iż linie średnich napięć będą przedmiotem ponownej oceny przeprowadzonej na podstawie szczegółowych rozwiązań zawartych w projekcie budowlanym. Na obecnym etapie Inwestor nie jest w stanie precyzyjnie wskazać lokalizacji słupów linii średnich napięć. Tut. organ po analizie przedłożonych wyjaśnień przychylił się do stanowiska Inwestora.

Mając na uwadze wnioski dotyczące negatywnego wpływu przedsięwzięcia na obszary leśne, tut. organ wskazuje, iż projektowana droga ekspresowa wymaga zastosowania odpowiednich parametrów technicznych, obowiązujących dla prędkości 100 km/h np. poprzez wykonanie odpowiednich promieni łuków poziomych, których realizacja jest niezbędna, a spowoduje zajęcie powierzchni leśnych. Nie mniej jednak tut. organ w warunkach realizacji przedsięwzięcia zobowiązuje Inwestora do rekompensaty strat wynikających z realizacji przedsięwzięcia, w tym z wycinki kolidujących z realizacją inwestycji zadrzewień poprzez wykonanie nasadzeń zieleni o rodzimym składzie gatunkowym. Inwestor zobowiązany jest do zachowania istniejących połączeń lokalnych. Swobodny dostęp do okolicznych lasów będzie możliwy poprzez układ istniejących obecnie i nowo projektowanych w ramach przedmiotowej inwestycji, dróg lokalnych.

Mając na uwadze wnioski dotyczące możliwości „przeprowadzenia badań oddziaływania inwestycji” tut. organ podkreśla, iż złożony z wnioskiem o wydanie decyzji, raport został sporządzony w oparciu o przeprowadzoną ocenę oddziaływania inwestycji na środowisko z uwzględnieniem etapu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Dla stwierdzonych negatywnych oddziaływań, zostaną przyjęte, zgodnie z obowiązującymi przepisami, środki minimalizujące oddziaływanie, których zastosowanie zapewni zachowanie wymaganych standardów jakości środowiska.

Po weryfikacji złożonego Aneksu nr 1 w dniu 10.07.2012r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.58.2011.JIG z dnia 10.07.2012r. ponownie wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu OOŚ w zakresie m.in.:

- uszczegółowienia przesłanek, które doprowadziły do stwierdzenia, iż wariant II-A2 jest „optymalnym z punktu widzenia szeroko rozumianego środowiska”;
- uzasadnienia, iż najbardziej niekorzystnym dla środowiska jest „wariant zerowy przedsięwzięcia”;
- uszczegółowienia metodyki wyboru wariantu;
- wyjaśnienia przyjętych w analizie wariantowej kryteriów;

- wyjaśnienia rozbieżności dotyczącej lokalizacji ekranów akustycznych naniesionych na załączniku graficznym, a ich lokalizacją wskazaną w wykazie tabelarycznym;
- weryfikacji informacji dotyczących chronionych gatunków roślin;
- weryfikacji oraz wyjaśnienia sposobu określenia kolizyjności planowanych tras drogi S6 z gatunkami zwierząt oraz ich siedliskami;
- wyjaśnienia rozbieżności dotyczących wpływu inwestycji na migracje ptaków;
- braku przeprowadzenia inwentaryzacji chronionych gatunków grzybów i porostów;
- uwzględnienia w analizie wielokryterialnej możliwości oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie ludzi;
- wykonania analizy potencjalnych konfliktów społecznych wraz z opisowym wynikiem tych konsultacji.

Powyższe wezwanie zostało umieszczone na utworzonej na potrzeby przedmiotowej procedury, stronie internetowej.

W dniu 20.07.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.34.4/11/12 z dnia 16.07.2012r. zwrócił się z prośbą o wyznaczenie terminu spotkania, które pozwoli na omówienie kwestii wskazanych przez tut. organ w wezwaniu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.58.2011.JIG z dnia 10.07.2012r.

W odpowiedzi na powyższe tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.60.2011.JIG z dnia 30.07.2012r. zwrócił się do Wnioskodawcy z prośbą o sprecyzowanie oczekiwań względem tut. organu poprzez wskazanie pytań i zagadnień będących źródłem wątpliwości, które umożliwią tut. organowi udzielenie precyzyjnej i wyczerpującej odpowiedzi.

W dniu 01.08.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.34.7/11/12 z dnia 01.08.2012r. przedłożył uzupełnienie na wezwanie tut. organu, w formie Aneksu nr 2 do raportu OOS. Ponadto Wnioskodawca odniósł się do przekazanych przez tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.43.2011.JIG z dnia 08.02.2012r., uwag złożonych przez Pełnomocnika strony postępowania. Powyższe uzupełnienie zostało umieszczone na utworzonej na potrzeby przedmiotowej procedury, stronie internetowej.

W nawiązaniu do powyższego uzupełnienia Wnioskodawcy, w którym po raz kolejny pojawiła się teza **dotycząca kompetencji regionalnego dyrektora ochrony środowiska w zakresie wyboru wariantu, w dniu 16.10.2012r. tut. organ w piśmie znak RDOŚ-Gd-OF.IV.73.14.2012.bcm wyjaśnił, iż uprawnień przyznawanych organowi prowadzącemu postępowanie na mocy art. 81 ust. 1 ustawy OOS w zakresie wskazania innego wariantu, gdy zasadność jego realizacji wynika z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko, nie można utożsamić z kompetencją do wyboru wariantu, czy wręcz możliwością sformułowania przez organ wariantu innego, niż proponowany przez inwestora. Tut. organ podkreślił, iż to na wnioskodawcy spoczywa obowiązek opracowania i przeanalizowania wariantów alternatywnych oraz wybór wariantu realizacyjnego.**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, po zapoznaniu się z treścią Aneksu nr 2, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.63.2011.JIG z dnia 23.08.2012r. wezwał Wnioskodawcę do przedstawienia uzupełnienia w zakresie:

- skorygowania rozbieżności między wskazanymi w raporcie oraz aneksach kolizjami, z danymi zwartymi w „Inwentaryzacji przyrodniczej (...)” oraz jej załącznikach

kartograficznych;

- uzupełnienia brakujących, a wymaganych zgodnie z ustawą OOŚ elementów opisu i analizy aspektów przyrodniczych;
- wyjaśnienia sposobu przyznawania punktów dla kryterium „ocena wpływu inwestycji na Europejską sieć Natura 2000”;
- wskazania szerokości rzek w miejscach proponowanych przejść dla zwierząt;
- wyjaśnienia rozbieżności oraz konieczności ponownej analizy wpływu rozważanych wariantów na korytarze ekologiczne zarówno o randze krajowej, jak i regionalnej.

Powyższe wezwanie zostało umieszczone na utworzonej na potrzeby przedmiotowej procedury, stronie internetowej.

W dniu 10.09.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.35.2/11/12 z dnia 04.08.2012r. zwrócił się z prośbą o przedłużenie terminu uzupełnienia do dnia 14.09.2012r.

W dniu 14.09.2012r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.35.3/11/12 z dnia 14.09.2012r. przedłożył uzupełnienie na w/w wezwanie tut. organu, w formie Aneksu nr 3 do raportu OOŚ. Powyższe uzupełnienie zostało umieszczone na utworzonej na potrzeby przedmiotowej procedury, stronie internetowej.

W związku z wpływem powyższego uzupełnienia, tut. organ w dniu 24.09.2012r. podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.65.2011.JIG informacje określone w art. 33 ustawy OOŚ, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21 dniowy termin ich składania (okres od dnia 27.09.2012r. do 18.10.2012r. włącznie). Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 29.10.2012r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.68.2011.JIG przekazał Inwestorowi uwagi i wnioski stron postępowania administracyjnego wniesione do tut. organu w trakcie udziału społecznego, tj. w dniach 17.10.2012r., 18.10.2012r., 19.10.2012r., z prośbą o ustosunkowanie się do ich treści.

Wniesione uwagi dotyczyły głównie:

- **uzasadnienia wskazania działek stanowiących własność Stron w obszarze linii rozgraniczających inwestycję, mimo braku przejścia planowanej drogi przez te nieruchomości;**
- **manipulacji, subiektywności i błędów analizy wielokryterialnej;**
- **wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych, w tym na terenach przewidzianych w planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę jednorodzinną.**

W dniu 13.11.2012r. pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.40.1/11/12 oraz w dniu 22.11.2012r. pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.39.1/11/12, Wnioskodawca przedstawił odpowiedź na powyższe uwagi.

Tut. organ informuje, iż stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku na wnioski dotyczące: 1) wprowadzenia dodatkowych

ekranów akustycznych, 2) manipulacji analizy wielokryterialnej, zostało zawarte w treści decyzji.

Mając na uwadze pozostałe wnioski tut. organ wskazuje, co następuje:

Część działek ewidencyjnych mimo braku przejścia przez nie pasa drogowego, została określona jako teren, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia. Jak wynika z wyjaśnień Inwestora planowana budowa drogi S6 jest na wczesnym etapie projektowym, nie został jeszcze jednoznacznie określony kształt linii rozgraniczających pas drogowy. Nie mniej jednak wskazane przez Wnioskujących działki zostały ujęte w obszarze znajdującym się pomiędzy linią rozgraniczającą inwestycję, a linią oddziaływania (w obszarze potencjalnego oddziaływania inwestycji), w związku z czym właściciele nieruchomości zostali uznani za Strony w prowadzonym postępowaniu administracyjnym.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, działając na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy OOS, w trybie art. 10 Kpa, powiadomił strony postępowania o zakończeniu zbierania dowodów w sprawie oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia, przed wydaniem decyzji, co do zebranego materiału oraz zgłaszanych żądań. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W wyznaczonym terminie do tut. organu wpłynęły dodatkowe uwagi i wnioski, które tut. organ w dniu 31.12.2012r. pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.72.2011.JIG oraz w dniu 04.01.2013r. pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.73.2011.JIG, przekazał do Wnioskodawcy z prośbą o odniesienie się do ich treści.

Po ponownej weryfikacji raportu OOS w kontekście w/w uwag i wniosków, tut. organ stwierdził, iż w zeszycie 4 raportu oddziaływania na środowisko dla planowanej inwestycji znajduje się załącznik nr 7 tj.: Inwentaryzacja i ocena oddziaływania drogi S6 na obszar Natura 2000 „Lasy koło Wejherowa”. Inwentaryzacja została wykonana przez Zakład Planowania Przestrzennego i Badań Ekologicznych „EKOS” i opracowana w marcu 2009. Z informacji zawartych w treści opracowania wynikało, iż inwentaryzacja została przedstawiona również na załączniku graficznym. Jednakże załącznik dołączony do w/w inwentaryzacji przedstawiał wynik inwentaryzacji jaka została wykonana dla oceny oddziaływania planowanej inwestycji na obszar Natura 2000 „Lasy Lęborskie”.

Ponadto Aneks nr 1 do zeszytu nr 2 (Tom III) zawierał załącznik nr 7c „Inwentaryzacja i ocena oddziaływania drogi S6 na obszar Natura 2000 „Lasy Lęborskie” oraz załącznik 7d „Inwentaryzacja i ocena oddziaływania drogi S6 na obszar Natura 2000 „Paraszyńskie Buczyny”. Obydwa opracowania zostały sporządzone przez Zakład Planowania Przestrzennego i Badań Ekologicznych „EKOS” w marcu 2009. Z treści inwentaryzacji wynikało, iż do części opisowej konieczne było dołączenie opracowania graficznego prezentującego wyniki inwentaryzacji, których nie załączono.

W związku z powyższym tut. organ wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji o brakujące załączniki (pismo znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.72.2011.JIG).

W dniu 28.01.2013r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-OFIV.051.1.2013.es przekazał Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska zgodnie z wolą Strony - P. Marcina Matyjasika, dwie skargi na działanie tut. organu datowane 15.01.2013r. oraz

22.01.2013r.

W dniu 11.06.2013r. pismem znak DOOŚ.OAll.0510.4.2013.ML datowanym dnia 15.05.2013r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska przekazał skargi tut. organowi do rozpatrzenia w ramach prowadzonego postępowania, o czym skarżący został poinformowany pismem znak RDOŚ-Gd-OFIV.051.1.2013.es.3 dnia 03.07.2013r.

W związku z powyższym tut. organ rozpatrując ww. skargi wskazuje, co następuje:

Odnosząc się do zawartego w piśmie z dnia 15.01.2013r. zarzutu dotyczącego błędnego obliczenia przez organ terminów zawiadomienia zgodnie z art. 49 Kpa:

W dniu 03.01.2013r. do tut. organu drogą elektroniczną wpłynął wniosek strony postępowania, P. Marcina Matyjasika z prośbą o udzielenie informacji na jakim etapie znajduje się postępowanie w przedmiotowej sprawie. W odpowiedzi na powyższe w dniu 11.01.2013r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.74.2011.JIG wskazał, iż w dniu 22.11.2012r. obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.70.2011.JIG na podstawie art. 10 oraz 49 Kpa poinformował strony o zakończeniu zbierania dowodów i materiałów w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W dniu 28.01.2013r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.76.2011.JIG sprostował oczywistą omyłkę pisarską, polegającą na błędnym określeniu daty udziału społecznego wskazaną w piśmie znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.74.2011.JIG.

Odnosząc się do zawartego w piśmie z dnia 22.01.2013r. zarzutu dwukrotnego zawiadomienia przez organ o wszczęciu postępowania:

Moment wszczęcia postępowania reguluje przepis Kodeksu postępowania administracyjnego. Jest to przepis bezwzględnie obowiązujący i organ administracji publicznej pozbawiony jest możliwości odmiennego wskazania daty wszczęcia postępowania. Należy jednak mieć na uwadze, iż skutek w postaci wszczęcia postępowania administracyjnego wywołać może jedynie wniosek, który jest prawidłowy i kompletny pod względem formalnym. Braki formalne wniosku powodują konieczność wezwania Wnioskodawcy do ich uzupełnienia. Analiza dokumentacji przedłożonej przez Inwestora wykazała braki formalne wniosku, wobec czego został on wezwany do ich uzupełnienia. Uzupełnienia braków dokonano pismem z dnia 12.05.2011r. Data 25.05.2011r. widniejąca na obwieszczeniu nie jest zatem datą wszczęcia postępowania, tylko datą poinformowania o fakcie wszczęcia postępowania stron i społeczeństwa, do czego zobowiązują tut. organ przepisy Kpa i ustawy OOS. Podobna uwaga dotyczy obwieszczenia z dnia 18.01.2012r. – nie jest to data wszczęcia postępowania, a informacja, iż wszczęte postępowanie dotyczy przedsięwzięcia o zmienionym zakresie terytorialnym, wobec objęcia terenem realizacji przedsięwzięcia nowych działek ewidencyjnych.

W dniu 16.01.2013r. Inwestor pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.44/11/13 z dnia 10.01.2013r. zwrócił się z prośbą do tut. organu o przedłużenie terminu uzupełnienia dokumentacji wynikającego z wezwania tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.72.2011.JIG z dnia 31.12.2012r., do dnia 24.01.2013r.

W dniu 23.01.2013r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.44/11/12 z dnia 23.01.2013r. przedłożył uzupełnienie na wezwanie tut. organu,

w formie Aneksu nr 4 do raportu OOS. Powyższe uzupełnienie zostało umieszczone na utworzonej na potrzeby przedmiotowej procedury, stronie internetowej.

W związku z wpływem Aneksu nr 4, w dniu 18.02.2013r. tut. organ podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.78.2011.JIG informacje określone w art. 33 ustawy OOS, w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21 dniowy termin ich składania (okres od dnia 25.02.2012r. do 18.03.2013r. włącznie). Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 18.02.2012r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.77.2011.2012.JIG zawiadomił strony postępowania, iż wniosek Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie może zostać rozpatrzony w ustawowym terminie. Tut. organ zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na dzień 28.06.2013r.

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 ustawy OOS tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.80.2011.JIG z dnia 04.03.2013r. zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku o ponowne uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia. O w/w wystąpieniu strony postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.81.2011.JIG z dnia 04.03.2013r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 29.03.2013r. Pomorski Państwowy Inspektor Sanitarny w Gdańsku pismem znak SE-NS-80.9022.4961.14.2013.AS z dnia 28.03.2013r. uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 18.03.2013r. do tut. organu drogą elektroniczną wpłynął wniosek Strony - P. Marcina Matyjasika dot. włączenia do akt postępowania opracowania STEŚ dla OMT Trójmiasta w części dotyczącej węzła drogowego Chwaszczyno/Dąbrowa, jako opracowania zawierającego rzeczywiste zamierzenie Inwestora w zakresie węzła drogowego w Chwaszczynie.

Do przedmiotowej kwestii odniósł się inwestor w piśmie znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.48.1/11/12 wskazując, iż w treści raportu opisano oddziaływania skumulowane projektowanych węzłów drogowych, obejmując zarówno oddziaływanie drogi S6, jak i dróg poprzecznych krzyżujących się z S6 w węzłach, w tym w węźle „Chwaszczyno”. Mając powyższe na uwadze tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.97.2011.JIG.bcm z dnia 23.08.2013r. nie uwzględnił żądania Strony – P. Marcina Matyjasika dotyczącego włączenia do akt postępowania opracowania STEŚ dla OMT Trójmiasta w części dotyczącej węzła drogowego Chwaszczyno/Dąbrowa. O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.101.2011.JIG z dnia 05.09.2013r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 28.03.2013r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.83.2011.JIG przekazał Inwestorowi uwagi i wnioski wniesione do tut. organu w trakcie udziału społecznego, tj. w dniach 06.03.2013r., 17.03.2013r., 18.03.2013r., oraz pisma wniesione przez Strony w dniach 18.02.2013r. oraz 20.03.2013r., z prośbą o ustosunkowanie się do ich treści. **Wniesione uwagi dotyczyły głównie błędów analizy wielokryterialnej, kwestionujące racjonalność wyboru wariantu proponowanego do realizacji.**

W dniu 18.04.2013r. Inwestor w piśmie znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.48.1/11/12 złożył wyjaśnienia, które w ocenie tut. organu nie były wystarczające.

Wątpliwości tut. organu jak też liczne protesty i wnioski, złożone zarówno przez strony postępowania, jak i społeczeństwo, zawierające uwagi do przedłożonego raportu oraz kwestionujące racjonalność wyboru wariantu proponowanego do realizacji, spowodowały, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zlecił niezależnemu ekspertowi ocenę prawidłowości zastosowanej w raporcie OOS analizy wielokryterialnej w kontekście rekomendowanego wariantu proponowanego do realizacji.

W konsekwencji w dniu 05.04.2013r. tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.84.2011.JIG, dopuścił jako dowód w sprawie, opinię eksperta mec. Michała Behnke dotyczącą oceny prawidłowości analizy wielokryterialnej, opracowanej przez DHV Polska Sp. z o. o. w 2010r. i przytoczonej w uzupełnionym raporcie OOS, stanowiącej podstawę wyboru wariantu realizacyjnego drogi ekspresowej S6. O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.85.2011.JIG z dnia 05.04.2013r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 09.04.2013r. tut. organ w piśmie znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.86.2011.JIG z dnia 09.04.2013r. wskazał, iż wątpliwości budzi zawarta w raporcie OOS, ocena oddziaływania na środowisko poszczególnych wariantów. Tut. organ wezwał Wnioskodawcę do zweryfikowania analizy wariantowej pod kątem uwag wskazanych w opinii eksperckiej mec. Michała Behnke. Tut. organ podkreślił fakt, że analiza wielokryterialna stanowi zasadnicze narzędzie, w oparciu o które Inwestor dokonał wyboru wariantu przeznaczonego do realizacji, a jednocześnie w oparciu o które wywiódł wniosek, że jest to wariant najlepszy dla środowiska.

W dniu 15.05.2013r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku pismem znak GDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.50.2/11/13 wniosła o uchylenie postanowienia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.84.2011.JIG, zarzucając tut. organowi naruszenie przepisów prawa procesowego poprzez pozbawienie jej prawa wzięcia udziału w przeprowadzeniu dowodu, zadawania pytań biegłemu oraz prawa złożenia wyjaśnień. Wnioskodawca zarzucił organowi naruszenie art. 9, 10 i 79 § 1 i 2 Kpa.

W dniu 12.06.2013r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.91.2011.JIG.bcm odmówił uchylenia postanowienia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.84.2011.JIG z dnia 05.04.2013r. dopuszczającego dowód z opinii mec. Michała Behnke. O w/w postanowieniu strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.92.2011.JIG z dnia 13.06.2013r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na

tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

Tut. organ podkreślił, iż zarzuty Wnioskodawcy naruszenia przez tut. organ art. 9, 10 i 79 § 1 Kpa uznać należy za nieuzasadnione, wobec czego brak jest podstaw do uchylenia postanowienia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.84.2011.JIG z dnia 05.04.2013r. Tut. organ wskazał, iż jakkolwiek art. 79 § 2 Kpa przyznaje stronie prawo brania udziału w przeprowadzeniu dowodu, w tym z opinii biegłego, oraz składania wyjaśnień, to stwierdzić należy, iż w niniejszej sprawie strona nie została pozbawiona tych praw. Jak stanowi art. 84 § 1 Kpa, gdy w sprawie wymagane są wiadomości specjalne, organ administracji publicznej może zwrócić się do biegłego lub biegłych o wydanie opinii. Z tej możliwości skorzystał tut. organ i zwrócił się do biegłego o wydanie opinii dotyczącej materiału dowodowego złożonego przez Wnioskodawcę, co do którego tut. organ miał wątpliwości. Przedmiotem opinii nie były wątpliwości natury obiektywnej, wspólne dla Wnioskodawcy i organu, czy też stan faktyczny, lecz ocena materiałów przedłożonych przez samego Wnioskodawcę, wobec czego brak było podstaw do współuczestniczenia Wnioskodawcy w formułowaniu przedmiotu opinii. Charakter dowodu w postaci opinii, która jest dokumentem samodzielnie przygotowywanym przez biegłego na podstawie akt sprawy, wyklucza czynny udział organu lub stron w pracach nad tym dokumentem (odmiennie niż w przypadku dowodu z oględzin). Odnosząc się do kwestii uprawnień Strony na mocy art. 79 § 2 Kpa, tut. organ wskazał, iż Strona w żaden sposób nie została ich pozbawiona i w dalszym ciągu z nich korzystała. Tut. organ podkreślił, iż powołana opinia stanowi jeden z wielu dowodów w niniejszej sprawie, a ostateczne rozstrzygnięcie organu będzie musiało się w równym stopniu odnosić do wszystkich przedłożonych dowodów, w tym również wyjaśnień Strony kwestionujących elementy opinii.

W dniu 13.05.2013r. tut. organ w piśmie znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.87.2011.JIG wskazał na konieczność wystąpienia w przedmiotowej sprawie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, o zwrócenie się opinię do Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko. Ponadto tut. wskazał na potrzebę odniesienia się w ocenie oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, do jego wpływu na stan oraz cele ochrony wód w rozumieniu art. 4.1 w związku z art. 4.7 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowej Dyrektywy Wodnej).

W dniu 27.05.2013r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.53.2/11/13 z dnia 22.05.2013r. uzupełnił raport w zakresie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na cele ochrony wód w rozumieniu art. 4.1 w związku z art. 4.7 Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowej Dyrektywy Wodnej).

W dniu 23.05.2013r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.88.2011.JIG wystąpił do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z prośbą o przedłożenie Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko wniosku o wydanie decyzji w przedmiotowej sprawie, celem wydania opinii w trybie art. 132 ust. 4 ustawy OOŚ. Tut. organ podkreślił, iż raport OOŚ dla w/w przedsięwzięcia zawiera w swojej treści analizę wielokryterialną o charakterze autorskim i eksperckim, stanowiącą podstawę wyboru wariantu drogi do realizacji. Wariant wybrany do realizacji został przez Inwestora określony jako najkorzystniejszy dla środowiska. Tut. organ wskazał, iż w jego ocenie przedstawiona przez Inwestora analiza wielokryterialna

nie tylko nie daje podstaw do jednoznacznej oceny wariantu wskazanego do realizacji jako najkorzystniejszego dla środowiska, ale wręcz prowadzi do wniosków, iż korzystniejszy w pewnych aspektach jest wariant alternatywny. Ponadto tut. organ wskazał, iż wynik tej analizy stoi w sprzeczności z wynikiem analizy przeprowadzonej w ramach oceny strategicznej Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, a jej autorzy nie odnoszą się w żadnym stopniu do tego Programu. Argumentując swoje wystąpienie tut. organ powołał się na uznaną za dowód w sprawie, opinię ekspercką.

W dniu 12.06.2013r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.0002.1.2013.JIG.JD przekazał wyciąg z dokumentacji w przedmiotowej sprawie poddanej pod obrady Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko.

W dniu 11.06.2013r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.57/11/13 z dnia 07.06.2013r. wniósł o oddalenie wniosku Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku w sprawie rozpatrzenia przez Krajową Komisję do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko, wniosku o wydanie decyzji środowiskowej w przedmiotowej sprawie.

W dniu 20.06.2013r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.94.2011.JIG w odpowiedzi na pismo Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, znak DOOŚ.OAII.4200.19.2013.ML z dnia 6.06.2013r. (data wpływu 11.06.2013r.), przekazał akta przedmiotowej sprawy.

W dniu 01.07.2013r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.93.2011.JIG z dnia 27.06.2013r. zawiadomił strony postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie, iż wniosek GDDKiA z dnia 25.03.2011r. o wydanie decyzji środowiskowej nie może być rozpatrzony w ustawowym terminie. Tut. organ poinformował strony postępowania, iż w dniu 23.05.2013r. wystąpił do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z prośbą o przedłożenie Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia, celem wydania opinii w trybie art. 132 ust. 4 ustawy OOŚ oraz powiadomił Strony o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do dnia 30.08.2013r.

W dniu 05.07.2013r. odbyło się posiedzenie Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko. Po zapoznaniu się z uwagami i wyjaśnieniami udzielonymi przez Inwestora oraz w wyniku dyskusji biorących udział w posiedzeniu, Komisja uznała, że raport OOŚ winien zostać poprawiony i uzupełniony. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, w powołaniu na treść stanowiska Zespołu Roboczego Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko w sprawie warunków środowiskowych dla budowy drogi ekspresowej S6, pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.98.2011.JIG.bcm z dnia 29.08.2013r. wezwał Inwestora do uzupełnienia i poprawienia złożonego raportu OOŚ, w zakresie m.in.:

- uporządkowania raportu i aneksów;
- odniesienia się do strategicznej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej dla Programu Budowy Dróg Krajowych 2011-2015;
- skorygowania analizy wielokryterialnej; wykonania analizy potencjalnych konfliktów społecznych wraz z opisowym wynikiem tych konsultacji;

w terminie 3 miesięcy od dnia otrzymania wezwania. Tut. organ zawiadomieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.102.2011.JIG z dnia 05.09.2013r. poinformował strony postępowania administracyjnego o wezwaniu Inwestora do uzupełnienia i poprawienia raportu OOŚ oraz wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na dzień 31.03.2014r.

W dniu 29.11.2013r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.60.2/11/13 z dnia 26.11.2013r. zwrócił się z prośbą o przedłużenie wyznaczonego 3 miesięcznego terminu uzupełnienia dokumentacji, do dnia 12.12.2013r.

Tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.110.2011.AJA.ES. z dnia 29.11.2013r wyraził zgodę na przedłużenie dokonania uzupełnienia zgodnie z prośbą Wnioskodawcy.

W dniu 20.12.2013r. tut. organ ponownie na wniosek Inwestora, przedłużył termin dokonania uzupełnienia i poprawienia raportu OOŚ do dnia 03.01.2014r.

Równocześnie w dniu 21.06.2013r. drogą elektroniczną do tut. organu wpłynęło adresowane do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska stanowisko Strony – P. Marcina Matyjasika z dnia 19.06.2013r. wskazujące na błędy raportu oraz ponownie formułujące zarzut dwukrotnego wszczęcia postępowania w sprawie. Zgodnie z wolą Strony zostało ono pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.95.2011.JIG.bcm z dnia 03.07.2013r. przekazane Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

W dniu 05.07.2013. do tut. organu wpłynęło pismo Strony – P. Marcina Matyjasika – „wniosek pismo procesowe strony w toku postępowania”, w którym m. in. została zawarta prośba o jego przekazanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska celem załączenia do wniosku o przedłożenie zapytania Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko oraz skarga w rozumieniu art. 227 kpa, jak również zażalenie na przewlekłe prowadzenie postępowań.

W związku z pismem jak wyżej tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.95.2011.JIG z dnia 18.07.2013r. zwrócił się z prośbą o wyjaśnienie i doprecyzowanie jego treści w kontekście pisma z dnia 19.07.2013r., które Strona przytoczyła, a którego organ nie wytworzył (przyszła data sporządzenia).

W dniu 23.07.2013r. drogą elektroniczną do tut. organu wpłynął wniosek Strony – P. Marcina Matyjasika, w którym Strona wskazała na wadliwość postępowania w sprawie wydania przedmiotowej decyzji oraz wniosła o przekazanie kompletu dokumentacji do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Uwzględniając wolę Strony – P. Marcina Matyjasika, zawartą w piśmie z dnia 23.07.2013r. oraz 05.07.2013r., tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.97.2011.JIG.bcm z dnia 23.08.2013r. przekazał w/w pisma do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem znak DOOŚ-OPK.4200.3.97.2011.ML z dnia 29.05.2014r. nie uznał ww. zażalenia Strony – P. Marcina Matyjasika z dnia 05.07.2013r. za uzasadnione.

W dniu 27.08.2013r. drogą elektroniczną do tut organu wpłynął wniosek Strony – P. Marcina Matyjasika o wydanie nieuwierzytelniionych odpisów z akt sprawy – pisma GDDKiA z dnia 18.04.2013r.

W dniu 02.09.2013r. drogą elektroniczną do tut organu wpłynął wniosek Strony – P. Marcina Matyjasika, w którym wskazał on błędne założenia przyjęte przy sporządzaniu raportu OOŚ w szczególności w zakresie oddziaływania na środowisko węzła Chwaszczyno, a ponadto wniósł o wyjaśnienie treści postanowienia tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.97.2011.JIG.bcm z dnia 23.08.2013r.

W odpowiedzi na ww. wniosek tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.103.2011.JIG.bcm z dnia 27.09.2013r. złożył stosowane wyjaśnienia. O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.104.2011.JIG.bcm z dnia 27.09.2013r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

Ponadto, w dniu 30.09.2013r. tut. organ w odpowiedzi na w/w pisma z dnia 27.08.2013r. oraz 02.09.2013r., pismem znak RDOŚ-Gd-OFIV.73.51.2013.bcm z dnia 27.09.2013r. poinformował Stronę, że do wszystkich zawartych w ww. korespondencji uwag i wniosków odniesie się w decyzji środowiskowej kończącej postępowanie. Ponadto tut. organ poinformował Wnioskującego, że stanowisko Stron jest przekazywane Inwestorowi celem ustosunkowania się, a udzielone odpowiedzi znajdują się w aktach sprawy i Strona ma do nich dostęp zgodnie z art. 73 Kpa.

W dniu 08.10.2013r. drogą elektroniczną do tut. organu wpłynęło zażalenie z dnia 07.10.2013r. Strony – P. Marcina Matyjasika na postanowienie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.103.2011.JIG.bcm z dnia 27.09.2013r. Zażalenie zostało przekazane przez tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-OO.4200.3.105.2011.JIG.ES. z dnia 15.09.2013r. Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska.

W związku z wpływem w dniu 18.11.2013r. wniosku Strony – P. Marcina Matyjasika, zatytułowanego „Ponaglenie”, tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.109.2011.AJA.ES. z dnia 29.11.2013r. przekazał Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska zażalenie na postanowienie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.103.2011.JIG.bcm z dnia 27.09.2013r. oraz zażalenie na pismo tut. organu znak RDOŚ-Gd-OFIV.73.51.2013.bcm z dnia 27.09.2013r.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem znak DOOŚ.OAII.4200.36.2013.ML z dnia 03.02.2014r. utrzymał w mocy zaskarżone postanowienie RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.103.2011.JIG.bcm. W dniu 15.04.2013r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem znak DIŚ-WZIP.403.17.2014.NK.1 z dnia 08.04.2014r. stwierdził niedopuszczalność zażalenia Strony na pismo tut. organu znak RDOŚ-Gd-OFIV.73.51.2013.bcm wskazując jednocześnie, iż tut. organ winien był potraktować pismo skarżącego z dnia 27.08.2013r. jako wniosek o udostępnienie informacji o środowisku i jego ochronie zgodnie z ustawą OOŚ.

Mając na uwadze powyższe rozstrzygnięcie tut. organ przekazał skarżącemu w dniu 06.05.2014r. pismem znak RDOŚ-Gd-WSI.III.403.84.2014.SG.1 z dnia 06.05.2014r. wnioskowane pismo GDDKiA z dnia 18.04.2014r.

W dniu 08.10.2013r. Wójt Gminy Łęczyce pismem znak RIR.721.26.2.2013.MP z dnia 07.09.2013r. przekazał tut. organowi wniosek Sołtysa Sołectwa Strzebielino i Rady Sołectkiej z dnia 18.09.2013r. w sprawie „ponownego rozpatrzenia sprawy związanej z przebiegiem drogi ekspresowej S6 przez miejscowość Strzebielino, gm. Łęczyce, powiat Wejherowo, woj. Pomorskie”. W odpowiedzi na powyższe tut. organ w dniu 24.10.2013r. w piśmie znak RDOŚ-Gd-WOO.42003.106.2011.JIG.ES z dnia 21.10.2013r. wskazał, iż obecnie trwa procedura oceny oddziaływania na środowisko przebiegu proponowanych wariantów drogi S6. Po wielokrotnym uzupełnieniu przez Inwestora, raportu OOŚ, dokumentacja została przedłożona na posiedzeniu Krajowej Komisji do Spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko i w dniu 29.08.2013r. tut. organ zobowiązał Inwestora do przedłożenia dokumentacji zgodnej ze stanowiskiem Komisji. Tut. organ podkreślił, iż Inwestor jest upoważniony do wskazania wariantu realizacyjnego.

W dniu 03.12.2013r. do tut. organu drogą elektroniczną wpłynął wniosek Strony – P. Marcina Matyjasika, o dokonanie oględzin baneru umieszczanego w Chwaszczynie, autoryzowanego przez GDDKiA, przedstawiającego plan węzła w Chwaszczynie w wersji przewidzianej do realizacji, która w sposób istotny różni się od określonego we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy drogi ekspresowej S6 oraz włączenie do akt postępowania wyników oględzin baneru, jako dowodu w sprawie.

W związku z powyższym tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.112.2011.AJA.ES. z dnia 04.12.2013r. wezwał Inwestora do złożenia wyjaśnień we wnioskowanym przez Stronę zakresie.

Mając na uwadze złożone przez Inwestora pismem znak GDDKiA-O/Gd-12/026/DŚ/72.61.6/11/14 z dnia 07.01.2014r. wyjaśnienia, tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.119.2011.AJA.ES. z dnia 20.01.2014r. nie uwzględnił żądania Strony wskazując, iż kształt węzła drogowego w Chwaszczynie przedstawiony na przedmiotowym banerze dotyczy inwestycji polegającej na budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej na parametrach drogi ekspresowej wraz z przebudową linii wysokiego napięcia. Tut. organ podkreślił, iż przedmiotowy wniosek nie zostanie uwzględniony, gdyż pozostaje bez wpływu na rozstrzygnięcie w niniejszym postępowaniu. O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.120.2011.AJA.ES. z dnia 20.01.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 30.12.2013r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-D-9/026/DŚ/72.60.6/11/13 z dnia przedłożył uzupełnienie na wezwanie tut. organu, w formie Aneksu nr 5 do raportu OOŚ. Powyższe uzupełnienie zostało umieszczone na utworzonej na potrzeby przedmiotowej procedury, stronie internetowej.

W związku z wpływem Aneksu nr 5, w dniu 24.01.2014r. tut. organ podał do publicznej wiadomości, w formie obwieszczenia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.121.2011.AJA.ES informacje określone w art. 33 ustawy OOŚ,

w szczególności o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując miejsce i 21 dniowy termin ich składania (okres od dnia 31.01.2014r. do 21.02.2014r. włącznie). Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W postępowaniu z udziałem społeczeństwa w zakreślonym terminie złożono 28 pism. Po ich analizie tut. organ w dniu 05.03.2014r. pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.126.2011.AJA.ES. z dnia 04.03.2014r. przekazał je Inwestorowi, z prośbą o ustosunkowanie się.

Wniesione uwagi dotyczyły głównie:

- wymogu ustawienia dodatkowych ekranów akustycznych;
- zmiany wariantu realizacyjnego (głównie z wariantu II na wariant III);
- braku możliwości dojazdu na posiadane przez wnioskujących nieruchomości (tzw. „odcięcie od świata”);
- braku zgody na przebieg drogi przez ogrody działkowe;
- obniżenia możliwości rekreacyjno – turystycznego wykorzystania terenów leśnych, negatywnego wpływu inwestycji na lasy;
- błędów analizy wielokryterialnej oraz wątpliwości dotyczących przeprowadzonych konsultacji społecznych;
- wskazania działek ewidencyjnych jako realizacyjnych, mimo braku przejścia przez nie planowanej drogi S6;
- poparcia dla wariantu realizacyjnego II-A2.

W dniu 21.03.2014r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-12/026/DŚ/72.72.1/11/14 przedłożył odpowiedź na powyższe wezwanie.

Odnosząc się do zgłoszonych przez społeczeństwo uwag i wniosków, uwzględniając złożone przez Wnioskodawcę wyjaśnienia, tut. organ wskazuje, jak niżej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku informuje, iż stanowisko tut. organu na wnioski dotyczące: 1) zmiany wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia, 2) wprowadzenia dodatkowych ekranów akustycznych, 3) dostępności do nieruchomości, wskazania działek jako realizacyjnych mimo braku przejścia przez nie pasa drogowego, 4) wpływu inwestycji na lasy, zostało zawarte w treści decyzji, tj. w części poświęconej odpowiedzi na wnioski Stron, które wpłynęły po wszczęciu postępowania.

Biorąc pod uwagę pozostałe wnioski tut. organ, wskazuje co następuje:

Mając na uwadze wnioski dotyczące przebiegu inwestycji przez ogrody działkowe oraz biorąc pod uwagę wyjaśnienia Inwestora tut. organ wskazuje, iż nie został jeszcze jednoznacznie określony kształt linii rozgraniczających pas drogowy, zatem nie można jednoznacznie stwierdzić jaki będzie przebieg drogi przez te tereny.

Tut. organ podkreśla, iż w związku z licznymi wątpliwościami dotyczącymi analizy wielokryterialnej, a tym samym wskazania wyboru wariantu najlepszego dla środowiska i wariantu przyjętego do realizacji, w ramach uzupełnienia do raportu OOS została wykonana

nowa analiza wielokryterialna. W analizie zostało wziętych pod uwagę wiele kryteriów różnicujących poszczególne warianty, tj.: oddziaływanie na krajowy system ochrony przyrody, oddziaływanie na chronione gatunki zwierząt, kolizje z chronionymi siedliskami przyrodniczymi, kolizje z chronionymi gatunkami roślin, kolizje z głównymi korytarzami ekologicznymi, długość dużych ekosystemów leśnych przecinanych przez drogę, oddziaływanie na wody podziemne, gleby, dobra materialne, oddziaływanie w zakresie ponadnormatywnego hałasu, uciążliwość robót budowlanych, preferencje określonego wariantu przez społeczeństwo. Po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej uwzględniającej kryteria i elementy różnicujące warianty przebiegu trasy z zastosowaniem różnych wag dla poszczególnych kryteriów wskazano jako najkorzystniejsze środowiskowo dwa warianty: II-A2 oraz III-A2 - uzyskały one najwyższe punktacje. Wariant III-A2 głównie z powodu stosunkowo małej kolizji z krajowymi formami ochrony przyrody oraz ekosystemami leśnymi, wariant II-A2 jako posiadający największe poparcie społeczne. Przeprowadzona nowa analiza wielokryterialna w opinii tut. organu nie budzi większych zastrzeżeń.

Ponadto w dniu 16.01.2014r. w siedzibie Oddziału GDDKiA w Gdańsku odbyło się posiedzenie Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI), w której brali udział przedstawiciele Inwestora, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, przedstawiciele powiatów, gmin oraz miast, przez które planowany jest przebieg drogi ekspresowej S6. Na posiedzeniu przedstawiono wyniki analizy wielokryterialnej, dokonano porównania wariantów w oparciu o grupę ocen: funkcjonalno – ruchową, techniczną, ekonomiczną, ocenę wpływu na środowisko. Dla kryterium środowiskowego najlepszy okazał się wariant III-A2, a dla kryterium ekonomicznego, funkcjonalno – ruchowego i technicznego wariant II-A2. Biorąc pod uwagę opinię samorządowców wyrażoną na posiedzeniu KOPI, tj. rekomendację dla wariantu II-A2, Inwestor pozostawił jako realizacyjny wariant II-A2.

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 1 i ust. 4 ustawy OOŚ tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.123.2011.AJA.ES z dnia 14.02.2014r. zwrócił się do Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku o ponowne uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Działając na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 oraz art. 78 ust. 2 i ust. 4 ustawy OOŚ tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.124.2011.AJA.ES z dnia 14.02.2014r. zwrócił się do Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia.

O w/w wystąpieniach strony postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.125.2011.AJA.ES. z dnia 14.02.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 03.03.2014r. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem znak SE-NS-80.9022.4961.14.2014.AS z dnia 25.02.2012r. uzgodnił warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Stanowisko organu sanitarnego zostało uwzględnione w warunkach określonych dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 04.03.2014r. Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni pismem Nr 235/14 z dnia 28.02.2014r. uzgodnił warunki realizacji planowanego przedsięwzięcia. Komendant wskazał, iż ze względu na planowany przebieg drogi ekspresowej S6 przez fragment terenów wojskowych, wnioskuje o uzgodnienie

przedmiotowej inwestycji z Rejonowym Zarządem Infrastruktury w Gdyni, jako zarządcą terenów wojskowych.

Mając na uwadze powyższe tut. organ wskazuje, iż Rejonowy Zarząd Infrastruktury w Gdyni został w przedmiotowym postępowaniu uznany za Stronę, zatem miał możliwość składania uwag i wniosków w trakcie trwania procedury. Ponadto w dniu 05.12.2013r. w Lęborku w przedmiotowej sprawie odbyło się spotkanie, w którym brali udział przedstawiciele Inwestora, Rejonowego Zarządu Infrastruktury w Gdyni, Wojskowej Komendy Transportu Gdańsk, Jednostki Wojskowej 1889 Lębork oraz Wojewódzkiego Sztabu Wojskowego w Gdańsku. Podczas spotkania uzgodniono warunki bezkolizyjnego przebiegu nowej trasy przez teren jednostki wojskowej. Powyższe ustalenia zostały przekazane tut. organowi i uwzględnione przy określaniu warunków realizacji przedsięwzięcia.

W dniu 27.01.2014r. tut. organ w piśmie znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.122.2011.AJA.ES wskazał Wnioskodawcy, że w związku ze zmianą rozporządzenia w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w załączonym raporcie OOS, zaproponowano bardziej restrykcyjne zabezpieczenia przeciwhałasowe w postaci ekranów akustycznych, niż mogłoby to wynikać z aktualnie obowiązujących przepisów. W związku z powyższym tut. organ zwrócił się do Inwestora z prośbą o zajęcie stanowiska w powyższej kwestii.

W dniu 21.02.2014r. Wnioskodawca w piśmie znak GDDKiA-O/Gd-12/026/DŚ/72.69.1/11.14 z dnia 14.02.2014r. wskazał, iż w uzupełnionym raporcie OOS zabezpieczenia akustyczne zostały zaprojektowane dla bardziej restrykcyjnych norm, zatem spełniają obowiązujące wymagania ochrony przed hałasem. Wnioskodawca podkreślił, iż weryfikacja zaproponowanych zabezpieczeń zostanie dokonana na etapie opracowania projektu budowlanego dla uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej. Mając powyższe na uwadze tut. organ uznał wyjaśnienia Inwestora za wystarczające.

W dniu 24.03.2014r. do tut. organu wpłynęło pismo Stron postępowania – P. Izabeli i Dariusza Tomaszewskich z dnia 21.03.2014r., dotyczące braku uwzględnienia zabudowy mieszkaniowej w Koleczkowie na załącznikach graficznych dokumentacji sprawy, a tym samym brak jej uwzględnienia przy projektowaniu trasy. Strony powołały się również na swoje pismo z dnia 08.06.2012r., gdzie poruszona została kwestia wprowadzenia ekranów akustycznych dla terenów sąsiadujących z dz. nr ew. 474/1 w Koleczkowie.

Mając wątpliwość w zakresie aktualności załączników - map ewidencyjnych, tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.131.2011.AJA.ES. z dnia 02.04.2014r. zwrócił się do Inwestora z prośbą o ustosunkowanie się do podniesionych kwestii i dokonanie weryfikacji ze stanem faktycznym w powyższym zakresie.

W dniu 09.04.2014r. Wnioskodawca pismem znak GDDKiA-O/Gd-12/026/DŚ/72.64.1/11/2014 z dnia 07.04.2014r. w odpowiedzi na wezwanie jw. wskazał, że dla Wnioskowanych przez Strony terenów nie ma konieczności budowy ekranów akustycznych. Ponadto Inwestor podkreślił, że na etapie projektu budowlanego wykonanego w celu uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zostanie ponownie zinwentaryzowana zabudowa mieszkaniowa w zasięgu potencjalnego oddziaływania inwestycji w stosunku do warunków określonych w nowych przepisach w zakresie dopuszczalnego poziomu hałasu, na terenach chronionych akustycznie.

Tut. organ w odpowiedzi na pismo Stron jw. w piśmie znak RDOŚ-Gd-

WOO.4200.3.132.2011.AJA.ES z dnia 02.04.2014r. wskazał, iż określone w piśmie z dnia 08.06.2014r. kwestie zostały dnia 18.06.2012r. przekazane Inwestorowi z prośbą o ustosunkowanie się. W dniu 21.06.2012r. Inwestor pismem znak GDDKiA-O/Gd-D9/026/DŚ/72.34.1/11/2012 z dnia 20.06.2012r. przedstawił odpowiedź, informując, iż nie ma potrzeby budowy ekranów akustycznych, w miejscach wskazanych przez Wnioskodawcę.

Tut. organ wyjaśnił Stronom, iż z uwagi na niepewność prognozy ruchu, brak doprecyzowania i uszczegółowienia rozwiązań technicznych drogi, zasadnym jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę/decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych, nakłada się na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, której celem jest potwierdzenie spełnienia wymagań ochrony środowiska przed negatywnym oddziaływaniem na środowisko, w tym na klimat akustyczny. W przypadku wystąpienia przekroczeń zobowiązuje się Inwestora do dalszych działań minimalizujących negatywne oddziaływanie.

W dniu 15.04.2014r. Strony postępowania – P. Izabela i Dariusz Tomaszewscy pismem z dnia 14.04.2014r. wniosli m. in. o zastosowanie przez GDDKiA „rozwiązań projektowych na etapie Koncepcji Projektowej oraz Projektu Budowlanego, aby kolizja inwestycji z osiedlem oraz jej wpływ na nie były jak najmniejsze”.

W dniu 28.04.2014r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.3.135.2011.AJA.ES. z dnia 25.04.2014r. wezwał Inwestora do ustosunkowania się do kwestii zabezpieczenia mieszkańców nowopowstającego osiedla w Koleczkowie.

W dniu 30.04.2014r. Inwestor pismem znak GDDKiA-O/Gd-I2/026/DŚ/72.74.3/11/14 z dnia 30.04.2014r. przedstawił odpowiedź na wezwanie jw., wskazując m. in., że planowane i realizowane osiedle w Koleczkowie zostanie ujęte na etapie projektu budowlanego, w ramach którego przeprowadzona zostanie ponowna inwentaryzacja zabudowy w strefie oddziaływania drogi oraz zostaną zaprojektowane zabezpieczenia przed negatywnym oddziaływaniem drogi w obszarach o stwierdzonych przekroczeniach w zakresie emisji hałasu.

W dniu 25.03.2014r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.128.2011.AJA.ES. zawiadomił strony postępowania, iż wniosek Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie może zostać rozpatrzony w ustawowym terminie. Tut. organ zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na dzień 30.04. 2014r.

W dniu 25.03.2014r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku działając na podstawie art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu zbierania dowodów oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów, przed wydaniem decyzji środowiskowej. O w/w piśmie strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.129.2011.AJA.ES. z dnia 25.03.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W określonym terminie wpłynęły dodatkowe uwagi i wnioski, które dotyczyły głównie kwestii poruszanych w trakcie trwania procedury tj.:

- wymogu ustawienia dodatkowych ekranów akustycznych;
- braku uwzględnienia zabudowy mieszkaniowej na załącznikach graficznych dokumentacji sprawy, a tym samym brak jej uwzględnienia przy projektowaniu trasy;
- uzasadnienia wskazania działek stanowiących własność Stron w obszarze linii rozgraniczających inwestycję, mimo braku przejścia planowanej drogi przez te nieruchomości;
- manipulacji, błędów i wątpliwości dotyczących analizy wielokryterialnej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku informuje, iż stanowisko tut. organu na wnioski dotyczące powyższych kwestii zostało zawarte w treści decyzji.

Biorąc pod uwagę nowe zastrzeżenia dotyczące analizy wielokryterialnej (błędy i brak przedstawienia sposobów obliczeń), tut. organ po zapoznaniu się z ich treścią, w dniu 09.04.2014r. pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.133.2011.AJA.ES. z dnia 08.04.2014r. przekazał je Inwestorowi, z prośbą ustosunkowanie się.

W dniu 16.04.2014r. Inwestor pismem znak GDDKiA-O/Gd-I2/026/DŚ/72.76.1/13/14 z dnia 15.04.2014r. przedstawił odpowiedź na wezwanie jw., w którym precyzuje sposób wyliczenia wartości wykazanych w analizie wielokryterialnej, które tut. organ przyjmuje za wiarygodne, a wyjaśnienia za wystarczające.

Ponadto w dniu 27.03.2014r. do tut. organu drogą elektroniczną w terminie określonym art. 10 Kpa, wpłynął wniosek Strony – P. Marcina Matyjasika, w którym Strona wnosi:

1. zażalenie na postanowienie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.119.2011.AJA.ES z dnia 20.01.2014r. w przedmiocie nie uwzględnienia żądania strony – Pana Marcina Matyjasika – dotyczącego włączenia do akt postępowania wyników oględzin baneru umieszczanego w Chwaszczynie oraz wniosek o jego wyjaśnienie;
2. zażalenie na bezczynność organu w związku z brakiem rozstrzygnięcia w zakresie złożonego wniosku o uzupełnienie pisma tut. organu znak RDOŚ-Gd-OFIV.73.51.2013.bcm z dnia 27.09.2013r.;
3. o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej w toku postępowania w przedmiotowej sprawie;
4. o zawieszenie postępowania w przedmiotowej sprawie.

Ad. 1 i 2

W związku z wniesionymi przez Stronę zażaleniami jw. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.134.2011.AJA.ES. z dnia 09.04.2014r. przekazał je Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska. Jednocześnie tut. organ wziął pod uwagę treść zażaleń i uznał, iż nie mają one wpływu na rozstrzygnięcie i stanowisko organu w zakresie ustaleń decyzji.

W konsekwencji, odnosząc się kolejno do powyższych uwag i wniosków tut. organ, wskazuje co następuje:

Tut. organ wyjaśnia treść wnioskowanego postanowienia tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.119.2011.AJA.ES z dnia 20.01.2014r. w następujący sposób:

W dniu 20.01.2014r. tut. organ postanowił nie uwzględnić żądania Strony – P. Marcina Matyjasika, dotyczącego włączenia do akt postępowania wyników oględzin baneru autoryzowanego przez Inwestora, umieszczonego w miejscu publicznie dostępnym. Tut. organ, po zasięgnięciu stanowiska GDDKiA wskazał, że baner stanowi pozostałość po spotkaniach ze społeczeństwem, które odbyły się w listopadzie 2010r. oraz lipcu 2011r. Tut. organ podkreślił, że obszar węzła drogowego w Chwaszczynie jest również analizowany w ramach procedury uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta”. Inwestor wskazał, że oba rozwiązania węzła drogowego w Chwaszczynie są możliwe do realizacji, a ostateczny wybór rozwiązania odbędzie się na etapie uzyskiwania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Tut. organ podkreśla, że prowadzi postępowanie dla przedsięwzięcia w kształcie określonym przez Inwestora we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przedsięwzięcie będzie mogło być zrealizowane w oparciu o wydaną decyzję i określone w niej uwarunkowania. Każdorazowe wprowadzenie zmiany do projektu może skutkować koniecznością wydania nowej decyzji. Organ nie ma w ramach prowadzonego postępowania kompetencji odnoszenia się do innych zamiarów inwestycyjnych Wnioskodawcy i prowadzenia postępowania wyjaśniającego w tym zakresie. Tut. organ podkreśla, że kształt węzła przedstawiony na banerze dotyczy innej inwestycji i pozostaje bez wpływu na rozstrzygnięcie w przedmiotowej sprawie.

Ad. 3

W dniu 25.04.2014r. tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.136.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r. odmówił przeprowadzenia rozprawy administracyjnej wnioskowanej przez Stronę – P. Marcina Matyjasika. Tut. organ podkreślił, iż nie zachodzą przesłanki określone w art. 89 Kpa, tj. Wnioskujący nie wykazał interesu Strony, a tym samym tut. organ nie mógł stwierdzić, czy jest on spreczny z interesem Inwestora, względnie w jakim zakresie interesy te wymagają uzgodnienia. Ponadto tut. organ nie znalazł okoliczności sprawy, które wymagałyby wyjaśnienia przy udziale świadków lub biegłych albo w drodze oględzin. Tut. organ podkreślił, że organ wydający decyzję środowiskową nie przesądza o kształcie inwestycji planowanej do realizacji, a jedynie określa środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia poddanego mu pod ocenę przez Inwestora w ramach postępowania.

O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.137.2011.AJA.ES. z dnia 25.04.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.qdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

Ad. 4

W dniu 25.04.2014r. tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.138.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r. odmówił zawieszenia postępowania w przedmiotowej sprawie. Wnioskujący o to – P. Marcin Matyjasik wskazał, iż do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie została złożona skarga na postanowienie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak DOOŚ.OAII.4200.36.2013.ML z dnia 3.02.2014r., w związku z czym Strona wnosi

o zawieszenie postępowania do chwili uzyskania prawomocnego orzeczenia Sądu. Tut. organ stwierdził, że nie zachodzą przesłanki określone w art. 97 § 4 Kpa. Tut. wskazał, że skarga Wnioskującego dotyczy postanowienia wyjaśniającego treść innego postanowienia i uznał, że nie stanowi to zagadnienia wstępnego, a jego wyjaśnienie nie będzie miało wpływu na rozstrzygnięcie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia. Ponadto tut. organ wskazał, że Wnioskujący – p. Marcin Matyjasik, nie jest Stroną, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, zatem zastosowania nie mają przepisy art. 98 § 1 Kpa.

O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.139.2011.AJA.ES. z dnia 25.04.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W związku z zajęciem w dniu 15.04.2014r. przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska postanowieniem znak DIŚ-WZIP.403.17.2014.NK.1 z dnia 08.04.2014r. stanowiska w sprawie stwierdzenia niedopuszczalności zażalenia P. Marcina Matyjasika na pismo tut. organu znak RDOŚ-Gd-OFIV.73.51.2013.bcm z dnia 27.09.2013r., w dniu 25.04.2014r. tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.140.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r. odmówił uzupełnienia treści pisma jw. Tut. organ wskazał, iż zgodnie z art. 111 § 1 Kpa strona postępowania może żądać uzupełnienia rozstrzygnięcia – kończącej postępowanie decyzji, bądź wydanych w trakcie postępowania postanowień (mając na uwadze art. 126 Kpa). Przepisy Kpa nie przewidują możliwości uzupełnienia pism sporządzanych w trakcie postępowania administracyjnego.

O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.141.2011.AJA.ES. z dnia 25.04.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 16.04.2014r. do tut. organu drogą elektroniczną w terminie określonym art. 10 Kpa, wpłynął wniosek Strony – P. Marcina Matyjasika, w którym Strona wskazuje na:

1. braki w metryce postępowania, w tym dotyczące okresu od 30.08.2013r. do 05.09.2013r.,
2. brak możliwości „ustalenia mechanizmów podejmowanych decyzji przez organ”, brak możliwości „ustalenia współautorów rozstrzygnięć podejmowanych przez organ – por. pismo organu oraz postanowienie; obydwa dokumenty z dnia 23 sierpnia”;
3. odniesienie się przez Inwestora w piśmie z dnia 18.04.2013r. do dokumentacji sprawy o wydanie decyzji środowiskowej dla inwestycji polegającej na budowie Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej, co wskazuje na konieczność uwzględnienia dokumentacji w przedmiotowym postępowaniu;
4. konieczność wprowadzenia środków ochrony akustycznej dla budynków mieszkalnych położonych w obszarze łącznicy węzła w Chwaszczynie;
5. zastrzeżenia, co do stwierdzenia Inwestora, że łącznica węzła w Chwaszczynie jest rozwiązaniem tymczasowym;
6. niezgodność twierdzeń Inwestora w piśmie z dnia 18.04.2013r. z uzasadnieniem postanowienia tut. organu z dnia 20.01.2014r.;

7. niezgodność merytoryczną pomiędzy materiałami załączonym do wniosku o wydanie decyzji, a samym wnioskiem, tj. przypisaniu środków ochrony akustycznej zabudowie znajdującej się na dz. nr 821/2 w Chwaszczynie, a wg. załącznika graficznego znajdującej się poza obszarem realizacji inwestycji;
8. konieczność uzyskania opinii „właściwego konserwatora” w stosunku do ingerencji planowanej w Chwaszczynie, łącznicy w zespół zabudowy zagrodowej i obiektów o wartościach kulturowych, braku ustalenia środków ochrony dla kaplicy przydrożnej znajdującej się na działce nr 821/1 w Chwaszczynie.

Biorąc pod uwagę powyższe uwagi Strony tut. organ, wskazuje co następuje:

Ad. 1

Tut. organ wskazuje, że metryka stanowi obowiązkową część akt sprawy i jest na bieżąco aktualizowana. W aktach sprawy nie znajdują się dokumenty z czynności w zakresie spotkań z Inwestorem pomiędzy 30.08.2013r. – 05.09.2013r., zatem nie mogły zostać odnotowane w metryce. W przytoczonym przez Skarżącego okresie podejmowane były czynności związane w wystąpieniem tut. organu do Krajowej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko (KKOŚ). W związku ze stanowiskiem KKOŚ tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.98.2011.JIG.bcm z dnia 29.08.2013r. wezwał Inwestora do uzupełnienia i poprawienia złożonego raportu OOS, o czym poinformował Strony zawiadomieniem z dnia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.102.2011.JIG z dnia 05.09.2013r. oraz wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na dzień 31.03.2014r. Wszystkie powyższe czynności zostały wskazane w metryce sprawy, we wskazanym czasie nie były podejmowane inne czynności, które winny być odnotowane.

Ad. 2

W związku z uwagami dotyczącymi „mechanizmów podejmowania decyzji” oraz braku możliwości „ustalenia współautorów rozstrzygnięć podejmowanych przez organ” tut. organ podkreśla, że jakkolwiek treść pism, postanowień itp., jest opracowywana przez pracowników Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Gdańsku, to podejmującym decyzję, zajmującym stanowisko i rozstrzygającym sprawę jest bezpośrednio organ – Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku.

Ad. 3

Tut. organ wskazuje, że w dniu 18.04.2013r. Inwestor w odpowiedzi na wnioski Strony przywołał inne przedsięwzięcie – budowę trasy Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (OMT) w kontekście uzasadnienia braku środków ochrony akustycznej dla zabudowy mieszkaniowej położonych przy ul. Gdyńskiej w Chwaszczynie. W powyższym piśmie Inwestor podkreślił, że OMT nie jest częścią Trasy Kaszubskiej (droga ekspresowa S6), a całkowicie odrębnym przedsięwzięciem, które będzie realizowane niezależnie od Trasy Kaszubskiej. Inne są cele i efekty komunikacyjne obu przedsięwzięć.

Ad. 4

Inwestor wskazał, że wykonane analizy akustyczne dla budynków mieszkalnych położonych przy ul. Gdyńskiej w Chwaszczynie wykazały, że nie ma potrzeby budowy środków chroniących zabudowę przed nadmiernym hałasem, co zostało powtórzone w piśmie Inwestora znak GDDKiA-O/Gd-I2/026/DŚ/72.61.14/11/14 z dnia 06.05.2014r.

Inwestor podkreślił, że wynika to z charakteru drogi dochodzącej do Chwaszczyna od samego węzła, która będzie przenosiła niewielki ruch samochodów oraz w znikomym zakresie oddziaływała na środowisko. Powiązanie drogi S6 z OMT zostało wskazane w kontekście skumulowanego oddziaływania obu przedsięwzięć i wykazania braku ponadnormatywności tych oddziaływań. Nie mniej jednak Inwestor podkreślił, że analizy akustyczne, w tym dla węzła Chwaszczyno i jego okolic zostaną powtórzone na etapie projektu budowlanego i wtedy dopiero zostaną ustalone ostateczne środki ochrony akustycznej.

Ad. 5

Tut. organ wyjaśnia, że zastosowanie zwrotu „tymczasowości” połączenia drogi ekspresowej S6, z istniejącą drogą nr 20 (ul. Gdyńska) za pomocą łącznika drogowego (ul. Nowo - Gdyńska) wynika z prognozy, że po wybudowaniu trasy OMT przedmiotowa droga stanie się drogą lokalną (gminną) o znikomym ruchu drogowym i związanym z nim oddziaływaniem, zatem stwierdzenie Skarżącego, iż powyższe rozwiązanie w zakresie połączenia dróg jest zbędne, rodzi niepotrzebne skutki dla środowiska jest twierdzeniem błędnym.

Ad. 6

W kontekście informacji zawartych wyżej w pkt 3, 4 i 5 tut. organ nie widzi sprzeczności w wydanym postanowieniu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.119.2011.AJA.ES z dnia 20.01.2014r. w przedmiocie nieuwzględnienia żądania Strony dotyczącego włączenia do akt postępowania wyników oględzin baneru przedstawiającego węzeł w Chwaszczynie w kształcie określonym w dokumentacji OMT oraz stanowisku Inwestora zawartego w piśmie z dnia 18.04.2013r.

Ad. 7

Tut. organ wskazuje, że zgodnie z dokumentacją przedmiotowej sprawy zabudowa mieszkaniowa znajdująca się na działce nr 821/2 nie ma przypisanych „środków ochrony ze względu na emisje ze strony inwestycji”. Powyższa działka została wskazana na załączniku graficznym jako podlegająca analizie akustycznej w związku z istnieniem na jej terenie zabudowy mieszkaniowej podlegającej ochronie. Przeprowadzona analiza akustyczna wykazała brak konieczności zastosowania urządzeń ochronnych dla tego terenu. Tut. organ ponownie podkreśla, część działek ewidencyjnych mimo braku przejścia przez nie pasa drogowego, została określona jako teren, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, gdyż jak wynika z wyjaśnień Inwestora planowana budowa drogi S6 jest na wczesnym etapie projektowym, nie został jeszcze jednoznacznie określony kształt linii rozgraniczających pas drogowy.

Ad. 8

Tut. organ wyjaśnia, że w procedurze wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności uzyskiwania zgody właściwego konserwatora zabytków. Wymogiem raportu OOS jest przeanalizowanie wpływu inwestycji na zabytki i krajobraz kulturowy, co zostało zawarte w raporcie dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Analiza wpływu inwestycji na zabytki wykazała brak konieczności ustalenia środków ochrony dla kaplicy przydrożnej znajdującej się na działce nr 821/1 w Chwaszczynie .

W dniu 28.04.2014r. do tut. organu drogą elektroniczną, w terminie określonym art. 10 Kpa, wpłynął wniosek Strony – P. Marcina Matyjasika, w którym Strona wnosi:

1. zażalenie na postanowienie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.140.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r. w przedmiocie odmowy uzupełnienia treści pisma RDOŚ-Gd-OFIV.73.51.2013.bcm z dnia 27.09.2013r.;
2. zażalenie na postanowienie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.138.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r. w przedmiocie odmowy zawieszenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia jw.;
3. o uzupełnienie i wyjaśnienie postanowienia tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.136.2011.AJA.ES. z dnia 25.04.2014r. w przedmiocie odmowy przeprowadzenia rozprawy administracyjnej w toku przedmiotowego postępowania;
4. o wydanie w formie skanu dokumentów dot. czynności podejmowanych przez tut. organ w dniach od 30.08.2013r. do 05.09.2013r.

Ad.1 i 2

W związku z wniesionymi przez Stronę zażaleniami jw. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.150.2011.AJA.ES. z dnia 08.05.2014r. przekazał je Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska rozstrzygnięciem znak DOOŚ-oal.4200.13.2014.mko.2 z dnia 28.05.2014r. stwierdził niedopuszczalność wniesienia zażalenia na postanowienie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.138.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014. Jednocześnie tut. organ wziął pod uwagę również treść pozostałych zażaleń i uznał, iż nie mają one wpływu na rozstrzygnięcie i stanowisko organu w zakresie ustaleń decyzji.

Odnosząc się kolejno do podniesionych w ww. piśmie kwestii, tut. organ wskazuje co następuje:

Ad. 3

W dniu 09.05.2014r. tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.146.2011.AJA.ES z dnia 08.05.2014r. odmówił uzupełnienia postanowienia tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.136.2011.AJA.ES. z dnia 25.04.2014r. w przedmiocie odmowy przeprowadzenia rozprawy administracyjnej w toku przedmiotowego postępowania. Tut. organ podkreślił, iż postanowienie wymaga uzupełnienia wówczas, gdy jest niekompletne tj. zawiera rozstrzygnięcie, które jest rozstrzygnięciem niepełnym, spowodowanym błędną oceną stanu faktycznego i prawnego. Wydane w dniu 25.04.2014r. postanowienie znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.136.2011.AJA.ES w przedmiocie odmowy przeprowadzenia rozprawy administracyjnej jest kompletne i nie ma konieczności jego uzupełnienia. Organ wskazał, że w przedmiotowym postępowaniu nie zachodzi konieczność wyjaśnienia „jaki węzeł wybudowany zostanie w Chwaszczynie” albowiem nie jest to postępowanie rozstrzygające o zamierzeniach inwestycyjnych wnioskodawcy. Przedmiotem postępowania o wydanie decyzji środowiskowej jest określenie środowiskowych uwarunkowań dla planowanego przedsięwzięcia określonego przez inwestora we wniosku wszczynającym to postępowanie. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie przesądza o tym, że przedsięwzięcie w danym kształcie rzeczywiście zostanie zrealizowane. Tut. organ nie ma w ramach prowadzonego postępowania kompetencji odnoszenia się do

innych zamiarów inwestycyjnych Wnioskodawcy aniżeli wskazane we wniosku i prowadzenia postępowania wyjaśniającego w tym zakresie. Tut. organ nie miał zatem podstaw do merytorycznego odniesienia się do argumentów skarżącego powoływanych jako uzasadnienie konieczności przeprowadzenia rozprawy, bo sama okoliczność, którą miałyby wyjaśnić rozprawa leży poza zakresem przedmiotowego postępowania. O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.147.2011.AJA.ES. z dnia 08.05.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

W dniu 09.05.2014r. tut. organ postanowieniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.148.2011.AJA.ES z dnia 08.05.2014r. wyjaśnił treść postanowienia znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.136.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r. w przedmiocie odmowy przeprowadzenia rozprawy administracyjnej w toku przedmiotowego postępowania. Skarżący wniósł o wyjaśnienie pojęcia „interesu sprzecznego” i uzasadnienie jego zastosowania oraz uzasadnienie dlaczego rozpoznanie sprawy ograniczono do jednej jednostki redakcyjnej art. 89 Kpa. Tut. organ wyjaśnił, że w wydanym postanowieniu wskazał, że przeprowadzenie rozprawy administracyjnej jest konieczne, gdy interes Wnioskującego jest sprzeczny z interesem Inwestora, względnie w innym zakresie interesy te wymagałyby uzgodnienia. Zatem tut. organ nie uzależnił rozstrzygnięcia wyłącznie od okoliczności sprzeczności interesów stron.

Ponadto organ wskazał, że zgodnie z dyspozycją art. 89 § 1 Kpa organ przeprowadza rozprawę z urzędu lub na wniosek. W przedmiotowej sprawie z wnioskiem o przeprowadzenie rozprawy wystąpiła Strona, wobec czego tut. organ rozpatrując ten wniosek oparł swoje rozstrzygnięcie jedynie na analizie przesłanek, które wynikały z jego treści - we wniosku wskazano okoliczności, które w ocenie strony wymagały wyjaśnienia w drodze rozprawy administracyjnej. W swoim wniosku Strona nie powołała się na okoliczność przyspieszenia lub uproszczenia postępowania oraz na okoliczność, że obowiązek taki wynika z mocy prawa. Te okoliczności organ bierze pod uwagę z urzędu chcąc przeprowadzić rozprawę administracyjną. W ocenie tut. organu przesłanki te nie wystąpiły. O w/w postanowieniu Strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.149.2011.AJA.ES. z dnia 08.05.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania.

Ad. 4

Biorąc pod uwagę, że we wniosku z dnia 28.04.2014r. Strona – P. Marcin Matyjasik, wnioskowała o wydanie w formie skanu dokumentów dot. czynności podejmowanych przez tut. organ w dniach od 30.08.2013r. do 05.09.2013r., tut. organ w dniu 06.05.2014r. w piśmie znak RDOŚ-Gd-WSI.III.403.84.2014.SG.1 wskazał, że w aktach sprawy nie znajdują się dokumenty, o których mowa we wniosku, zatem informacje o nich nie mogły zostać odnotowane w metryce sprawy i tym samym nie mogły zostać udostępnione w formie skanów.

W dniu 12.05.2014r. do tut. organu drogą elektroniczną wpłynął wniosek Strony – P. Marcina Matyjasika, w którym Strona:

1. wnosi zażalenie na postanowienie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.146.2011.AJA.ES z dnia 08.05.2014r. w przedmiocie odmowy uzupełnienia postanowienia tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.136.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r. o odmowie przeprowadzenia rozprawy administracyjnej;
2. wnosi zażalenie na postanowienie tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.148.2011.AJA.ES z dnia 08.05.2014r. w przedmiocie wyjaśnienia treści postanowienia tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.136.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r. o odmowie przeprowadzenia rozprawy administracyjnej;
3. wnosi o uchylenie postanowienia tut. organu znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.136.2011.AJA.ES z dnia 25.04.2014r.;
4. „wskazuje na prawdopodobieństwo spotkań i dokonywanie uzgodnień [czynności organu] okresie od 30.08.2014r. do 05.09.2014r.” i wnosi o jasne zaprzeczenie;
5. wnosi o ustalenie i podanie w formie pisemnej danych osób sporządzających pismo i postanowienie tut. organu z dnia 23.08.2013r., celem oceny czy nie zaszły przesłanki do wyłączenia z postępowania;
6. wskazuje na ujawnienie swoich danych osobowych w obwieszczeniu tut. organu z dnia 08.05.2014r. zamieszczonym na stronie internetowej urzędu;
7. wnosi o załączenie przedmiotowego pisma – wniosku do akt sprawy, by umożliwić zapoznanie się z jego treścią przed wydaniem rozstrzygnięcia.

Ad. 1, 2, 3

W związku z wniesionymi przez Stronę zażaleniami jw. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.151.2011.AJA.ES. z dnia 13.05.2014r. przekazał je Generalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska. Jednocześnie tut. organ wziął pod uwagę treść zażaleń i uznał, iż nie mają one wpływu na rozstrzygnięcie i stanowisko organu w zakresie ustaleń decyzji.

Odnosząc się kolejno do kwestii zawartych w ww. piśmie tut. organ, wskazuje co następuje:

Ad. 4

Tut. organ ponownie wyjaśnia, że w aktach sprawy nie znajdują się dokumenty z czynności w zakresie spotkań z Inwestorem pomiędzy 30.08.2013r. – 05.09.2013r., zatem nie mogły zostać odnotowane w metryce. W przytoczonym przez Skarżącego okresie podejmowane były czynności związane w wystąpieniem tut. organu do Krajowej Komisji Ocen Oddziaływania na Środowisko (KKOŚ). Wszystkie powyższe czynności zostały wskazane w metryce sprawy, we wskazanym czasie nie były podejmowane inne czynności, które winny być odnotowane, w tym spotkania z Inwestorem.

Ad. 5

Tut. organ wskazuje, iż dane osób podejmujących dane czynności w sprawie, w tym dane niezbędne dla oceny, czy nie zaszły obligatoryjne lub fakultatywne przesłanki do wyłączenia z postępowania zawiera stanowiąca część akt, metryka sprawy.

Ad. 6

Odnosząc się do uwagi Skarżącego, że na stronie internetowej tut. urzędu doszło do ujawnienia danych osobowych Strony – imię i nazwisko, tut. organ wyjaśnia, że zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 29 sierpnia 1997r. o ochronie danych osobowych (*t.j. Dz. U. z 2002r. Nr 101, poz. 926 ze zm.*), za dane osobowe uważa się wszelkie informacje dotyczące zidentyfikowania lub możliwej do zidentyfikowania osoby fizycznej. Dane osobowe to zespół wiadomości (komunikatów) o konkretnym człowieku na tyle zintegrowany, że pozwala na jego zindywidualizowanie. Obejmuje co najmniej informacje niezbędne do identyfikacji (imię, nazwisko, miejsce zamieszkania), jednakże do tego się nie ogranicza, bowiem mieszczą się w nim również dalsze informacje, wzmacniające stopień identyfikacji (Wyrok NSA w Warszawie z dnia 18.11.2009r., IOSK 667/09). Zgodnie z art. 107 § 1 Kpa, decyzja powinna zawierać oznaczenie stron. Ten sam wymóg dotyczy postanowień wydawanych w toku postępowania (art. 124 § 1 Kpa). Nie powinny być pominięte strony nie będące wnioskodawcą (Wyrok WSA w Warszawie z dnia 24 stycznia 2007r., IV SA/Wa 2006/06, niepubl.). Za niezbędny zakres oznaczenia stron należy uznać, w przypadku osób fizycznych, podanie imienia i nazwiska (Wyrok WSA w Poznaniu z dnia 6 sierpnia 2008r., II SA/Po 266/08. Tut. organ w procedurze wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ma obowiązek wykazania, że wszystkie zgłoszone w trakcie postępowania wnioski Stron zostały przeanalizowane i wzięte pod uwagę. Wskazanie imienia i nazwiska Strony w piśmie umożliwia jedynie identyfikację Strony w prowadzonym postępowaniu i wykazanie, że dany wniosek został wzięty pod uwagę. W związku z powyższym tut. organ nie widzi podstaw do usunięcia imienia i nazwiska Strony ze wskazanego pisma, które podlega upublicznieniu m. in. na stronie internetowej tut. urzędu.

Ad. 7

Mając na uwadze wnioski Strony o załączenie pisma do akt sprawy celem umożliwienia zapoznania się z jego treścią innym Stronom postępowania, tut. organ informuje, iż wszystkie zgłoszone przez Strony oraz społeczeństwo uwagi i wnioski stanowią integralną część dokumentacji w sprawie wydania decyzji dla przedmiotowego przedsięwzięcia i podlegają udostępnieniu Stronom w trakcie trwania całej procedury. W dniu 25.03.2014r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku działając na podstawie art. 10 § 1 Kpa zawiadomił strony postępowania o zakończeniu zbierania dowodów oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych dowodów, przed wydaniem decyzji środowiskowej. O w/w piśmie strony zostały powiadomione obwieszczeniem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.129.2011.AJA.ES. z dnia 25.03.2014r. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej (www.gdansk.rdos.gov.pl) tut. organu oraz na tablicach ogłoszeń organów, w których wywieszono zawiadomienie o wszczęciu postępowania. Wnioski Stron złożone po upływie terminu 10 Kpa są wynikiem przeanalizowania przez Strony zebranego materiału i stanowią uwagi konieczne do uwzględnienia w wydawanym rozstrzygnięciu, co zostało przez tut. organ uczynione w niniejszym uzasadnieniu decyzji. W przypadku każdorazowego składania uwag przez Strony organ prowadzący postępowanie nie ma konieczności kolejnego informowania o zakończeniu zbierania dowód w sprawie, gdyż umożliwił Stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów przed rozstrzygnięciem.

W dniu 30.04.2014r. tut. organ pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4200.3.142.2011.AJA.ES. zawiadomił strony postępowania, iż wniosek Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie może zostać rozpatrzony

w ustawowym terminie. Tut. organ zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na dzień 30.05. 2014r.

Z zebranego w niniejszej sprawie obszernego materiału dowodowego na okoliczność rodzaju i zasięgu oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi oraz obszary Natura 2000, któremu tut. organ w całości dał wiarę, wynika przede wszystkim że:

Przedmiotem planowanej inwestycji jest budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta wraz z przebudową linii wysokiego napięcia. Przedsięwzięcie zostało podzielone na dwie części: odcinek północny między Lęborkiem, a Luzinem od km proj. 0+000 do km proj. 33+843 oraz odcinek południowy między Luzinem, a Gdańskiem od km proj. 0+000 do km proj. 30+360. Poza ekspresową inwestycją liniową w zakres przedsięwzięcia będzie wchodzić przebudowa odcinków istniejących dróg krzyżujących się z trasą główną oraz przebudowa kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych nadziemnych i podziemnych (elektrycznych, telefonicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych itp.). Drogę S6 zaprojektowano jako drogę dwujezdniową czteropasmową z pozostawieniem rezerwy terenu na dobudowę trzeciego pasa ruchu do każdej głównej jezdni drogowej.

Droga przecinać będzie następujące gminy i obręby geodezyjne (wsie i części miast):

- w wariantcie II:
 - w gm. Nowa Wieś Lęborska: Leśnice, Mosty/Lubowidz;
 - w m. Lębork: Osiedle Sportowe, Jednostka Wojskowa, Osiedle Kaszubska, Osiedle Witosa (Lubowidz);
 - w gm. Łęczyce: Węgornia, Godętowo, Wielistowo, Bożepole Wielkie, Bożepole Małe, Strzebielino;
 - w gm. Luzino: Luzino, Sychowo, Milwino;
 - w gm. Szemud: Częstkowo, Głazica, Donimierz, Szemud, Kamień, Koleczkowo, Bojano, Dobrzewino;
- w wariantcie A2:
 - w gm. Luzino: Luzino, Sychowo, Milwino;
 - w gm. Szemud: Częstkowo, Głazica, Szemud, Kamień, Koleczkowo, Kielno, Bojano, Dobrzewino;
 - w gm. Żukowo: Chwaszczyno;
 - w m. Gdynia: osiedla: Kacze Buki, Dąbrowa, Wielki Kack.

W ramach poszukiwania optymalnego przebiegu drogi ekspresowej S6 Lębork - Obwodnica Trójmiasta rozpatrywano pierwotnie dwie zasadnicze alternatywy dotyczące przebiegu tej drogi: przejść przez tereny miejskie Wejherowa, Redy, Rumi i Gdyni po istniejącym śladzie drogi nr 6 bądź budowę nowej drogi na południe od tych miast. Po wykonaniu odpowiednich studialnych i koncepcyjnych prac projektowych z pierwszej z tych alternatyw ostatecznie zrezygnowano, m. in. z uwagi na konieczność masowych wyburzeń zabudowy mieszkaniowej (zwłaszcza w Redzie i Rumi), brak możliwości odpowiedniego zabezpieczenia przeciwhałasowego wysokiej zabudowy mieszkaniowej (w Wejherowie i Gdyni) oraz spodziewane masowe konflikty społeczne. Natomiast druga alternatywa w wyniku rozpoznania miejsc szczególnie konfliktowych przybrała ostatecznie kształt następujących wariantów przebiegu drogi S6:

1). Zachodni odcinek drogi S6 między Lęborkiem, a Luzinem:

Wariant II: zakładający budowę obwodnicy Lęborka na południe od miasta, następnie przecięcie istniejącej drogi nr 6 w miejscowości Mosty i dalej przebieg drogi ekspresowej po nowym śladzie wzdłuż linii kolejowej na północ od Godętowa i na południe od Bożegopola, Strzebielina i Luzina. Długość planowanej drogi S6 w tym wariantie wynosi 31,237 km, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 1,0 km, budowa obwodnicy Lęborka 8,5 km oraz budowa odcinka Mosty - Luzino 21,737 km.

Wariant III: zakładający budowę obwodnicy Lęborka na północ od miasta, a następnie przebieg drogi ekspresowej po nowym śladzie na północ od Nowej Wsi Lęborskiej, Łęczyc, Godętowa i Bożegopola i dalej przejście średnicowe przez Strzebielino (między Strzebielinem Wsią i Strzebielinem Osiedlem) oraz przebieg na południe od Luzina. Długość planowanej drogi S6 w wariantie III wynosi 33,843 km, w tym rozbudowa istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej 1,0 km, budowa obwodnicy Lęborka 6,5 km oraz budowa odcinka Nowa Wieś Lęborska - Luzino 26,343 km.

2). Wschodni odcinek drogi S6 między Luzinem, a Gdańskiem:

Wariant A: zakładający przebieg drogi na południe od Luzina i dalej na północ od Milwińskiej Huty, Częstkowa, Szemudu i Kamienia, a następnie na północ od Jeziora Marchowo, na południe od Bojana i dalej na północ od Chwaszczyna, aż do włączenia w drogę nr 20 i do połączenia z istniejącą drogą ekspresową S6 (tj. w Obwodnicę Trójmiasta) w istniejącym węźle „Wielki Kack” w Gdyni. Długość planowanej drogi S6 w wariantie A wynosi 29,665 km, w tym budowa odcinka Luzino - Chwaszczyno 26,465 km oraz rozbudowa istniejącej drogi nr 20 do parametrów drogi ekspresowej 3,2 km.

Wariant A1: zakładający przebieg drogi na południe od Luzina i dalej na północ od Milwińskiej Huty, Częstkowa, Szemudu i Kamienia, a następnie na południe od Jeziora Marchowo i Bojana i dalej na północ od Chwaszczyna, aż do włączenia w drogę nr 20 i do połączenia z istniejącą drogą ekspresową S6 (tj. w Obwodnicę Trójmiasta) w istniejącym węźle „Wielki Kack” w Gdyni. Długość planowanej drogi S6 w wariantie A1 wynosi 30,360 km, w tym budowa odcinka Luzino - Chwaszczyno 27,160 km oraz rozbudowa istniejącej drogi nr 20 do parametrów drogi ekspresowej 3,2 km.

Wariant A2: zakładający przebieg drogi na południe od Luzina i dalej na północ od Milwińskiej Huty, Częstkowa, Szemudu i Kamienia, a następnie na północ od Jeziora Marchowo, na południe od Bojana i dalej na północ od Chwaszczyna, aż do włączenia w drogę nr 20 i do połączenia z istniejącą drogą ekspresową S6 (Obwodnica Trójmiasta) w istniejącym węźle „Wielki Kack” w Gdyni. Przebieg wariantu A2 podobny jest do przebiegu wariantu A z tym, że na odcinku Koleczkowo – Bojano wariant A2 jest położony nieco bardziej na północ od wariantu A. Długość planowanej drogi S6 w wariantie A2 wynosi 29,687 km, w tym budowa odcinka Luzino - Chwaszczyno 26,487 km oraz rozbudowa istniejącej drogi nr 20 do parametrów drogi ekspresowej 3,2 km.

Wariant B4: zakładający przebieg drogi na południe od Luzina i dalej na północ od Milwińskiej Huty i Częstkowa, na południe od Donimierza Wielkiego, Jeleńskiej Huty i Kowalewa, a następnie na północ od Kłosowa, Czeczewa, Banina i Rębiechowa aż do włączenia w istniejącą drogą ekspresową S6 (tj. w Obwodnicę Trójmiasta) w projektowanym węźle „Owczarnia II”, położonym około 1 km na południe od istniejącego węzła „Owczarnia”. Wariant ten ma wspólny przebieg z wariantem A1 na początkowym odcinku od Luzina do Huty Milwińskiej. Długość drogi S6 w wariantie B4 wyniesie 34,009 km.

Wariant C2: zakładający przebieg drogi na południe od Luzina i dalej na północ od Milwińskiej Huty i Częstkowa, na południe od Donimierza Wielkiego, Jeleńskiej Huty i Kowalewa, a następnie na północ od Kłosowa, Czeczewa, Banina i Rębiechowa, aż do włączenia w istniejącą drogą ekspresową S6 (tj. w Obwodnicę Trójmiasta) w istniejącym węźle „Matarnia”. Wariant ten ma wspólny przebieg z wariantem B4 na prawie całej długości z wyjątkiem końcowego odcinka od Barniewic do włączenia w Obwodową Trójmiasta. Długość planowanej drogi S6 w wariantcie C2 wynosi 36,787 km.

Założono, że każdy z wariantów grupy zachodniej można połączyć z każdym wariantem grupy wschodniej, co daje w sumie dziesięć kombinacji wariantów określonych dla całej długości projektowanego odcinka drogi S6: II-A, II-A1, II-A2, II-B4, II-C2, III-A, III-A1, III-A2, III-B4 i III-C2.

Nie brano pod uwagę możliwości omińnięcia terenów miast Wejherowo, Reda i Rumia od strony północnej ze względu na związane z taką opcją znaczne wydłużenie trasy ekspresowej w stosunku do najkrótszej trasy po linii prostej łączącej Lębork z Gdańskiem. Przy obejściu tych miast od strony południowej długość drogi skraca się o około 10 km w stosunku do stanu istniejącego, a w przypadku obejścia północnego nastąpi wydłużenie o około 2 - 3 km w stosunku do stanu istniejącego. Długość analizowanego odcinka istniejącego drogi nr 6 wynosi 66,2 km (do węzła „Wielki Kack”), a długość w prostej linii powietrznej dla tego odcinka to 54 km.

W każdym z analizowanych wariantów inwestycyjnych drogi S6 nastąpi znacząca, skokowa poprawa warunków ruchu na istniejącej drodze nr 6, w tym zwłaszcza w Wejherowie, Redzie, Rumi i Gdyni, a jednocześnie otaczające tereny zabudowy mieszkaniowej zostaną odciążone od ruchu tranzytowego. Nastąpi znaczna poprawa stanu akustycznego i aerosanitarnego środowiska przy istniejących drogach w rejonie gdańsko - lęborskim. Każdy z analizowanych wariantów uwzględnianych w raporcie OOS powoduje konflikty przyrodnicze, przestrzenne lub społeczne. Projektowana trasa S6 niezależnie od wytrasowania wariantu będzie przechodziła przez tereny leśne, rolnicze, tereny zabudowane i dolin rzecznych.

W celu uzasadnienia wyboru wariantu przedsięwzięcia wykonano analizę wielokryterialną, w której wykorzystano informacje i ustalenia dotyczące oddziaływania wariantów na środowisko. W analizie zostało wziętych pod uwagę wiele kryteriów różnicujących poszczególne warianty:

1. Oddziaływanie na krajowy system ochrony przyrody [długość kolizji w km];
2. Kolizja z chronionymi siedliskami przyrodniczymi [ha];
3. Kolizja z chronionymi gatunkami roślin [liczba stanowisk];
4. Oddziaływanie na chronione gatunki zwierząt [liczba stanowisk];
5. Kolizja z głównymi korytarzami ekologicznymi [km]
6. Długość dużych ekosystemów leśnych przecinanych przez drogę [km];
7. Oddziaływanie na wody podziemne [km];
8. Oddziaływanie na gleby [km];
9. Oddziaływanie w zakresie ponadnormatywnego hałasu [szt.];
10. Oddziaływanie na dobra materialne [szt.];
11. Uciążliwość robót budowlanych [mln Mg];
12. Preferencje określonego wariantu przez społeczeństwo [%].

Wynik przeprowadzonej analizy wielokryterialnej wskazuje, iż najkorzystniejszym wariantem jest kombinacja wariantów III-A2 przedsięwzięcia, głównie z powodu stosunkowo małej kolizji z krajowymi formami ochrony przyrody oraz ekosystemami leśnymi, jak również znacznego ograniczenia uciążliwości ruchu drogowego dla ludzi, w tym wprowadzenia odpowiednich środków ochrony środowiska. Racjonalnym wariantem alternatywnym został uznany wariant II-A2. Za wariant realizacyjny uznano wariant II-A2, mający największe poparcie społeczne.

Wpływ projektowanej drogi ekspresowej S6 na odcinku pomiędzy Lęborkiem, a Obwodnicą Trójmiasta na chronione siedliska przyrodnicze oraz formy ochrony przyrody, oceniono na podstawie danych z dostępnych inwentaryzacji przyrodniczych oraz na podstawie wykonywanej w 2009r. przez Narodową Fundację Ochrony Środowiska inwentaryzacji przyrodniczej dla planowanych przebiegów drogi ekspresowej S6 oraz w/w waloryzacji przyrodniczych opracowanych przez firmę „EKOS”. Zakresem prowadzonego rozpoznania przyrodniczego objęto pas terenu o szerokości po 250 m od osi po obu stronach projektowanych wariantów drogi. W trakcie prac terenowych zasięg badań rozszerzano w przypadkach, w których zasięg oddziaływań pośrednich drogi, ze względu na powiązania ekologiczne, mógłby wykraczać poza przyjęty pas inwentaryzacji. Również w celu rozpoznania stanu i wielkości populacji niektórych gatunków zwierząt z Załącznika II i IV Dyrektywy Siedliskowej (Dyrektywy Rady 92/43/EWG.) oraz Załącznika I Dyrektywy Ptasiej (Dyrektywy Rady 2009/147/EW) obszar inwentaryzacji był odpowiednio rozszerzany. Za kolizję cennych elementów przyrodniczych z planowaną drogą przyjęto/uznano występowanie siedliska lub gatunku roślin, zwierząt i grzybów w całości lub w części wewnątrz projektowanego pasa drogowego.

Na podstawie dokumentacji fotograficznej stanu środowiska oraz wyników analiz stanu przyrody wykonanych dla projektowanego pasa drogowego i jego otoczenia, na podstawie których dokonano oceny oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji, otoczenie nowej trasy drogowej można scharakteryzować następująco :

w wariantcie II:

- podskarpowy krajobraz łąkowo - osiedlowy z pojedynczymi drzewami, grupami drzew, zagajnikami oraz zabudową osiedlową podmiejską, przy wysokiej południowej krawędzi Pradoliny Łeby na zachód od Lęborka, dla początkowego odcinka drogi S6 od km 0+000 do km 3+000;
- podskarpowy krajobraz leśno - osiedlowy z miejską zabudową niską i wysoką, przy wysokiej południowej krawędzi Pradoliny Łeby na południowym skraju miasta Lęborka, dla odcinka drogi S6 od km 3+000 do km 7+500;
- równinny krajobraz rolniczy z pojedynczymi drzewami, grupami drzew, zagajnikami oraz zabudową zagrodową, na płaskim terenie Pradoliny Łeby, dla odcinka drogi S6 między Lęborkiem, a Bożympołem od km 7+500 do km 20+000;
- podskarpowy krajobraz rolniczo - leśny ze zwartą i rozproszoną zabudową wiejską, przy wysokiej południowej krawędzi Pradoliny Łeby, dla odcinka drogi S6 między Bożympołem, a Strzebielinem od km 24+000 do km 29+700;
- pagórkowaty krajobraz rolniczo - leśny ze zwartą i rozproszoną zabudową wiejską, na wysoczyźnie morenowej, dla odcinka drogi S6 między Strzebielinem, a Luzinem od km 29+700 do km 31+263;

w wariantcie A2:

- pagórkowaty krajobraz rolniczo - leśny ze zwartą i rozproszoną zabudową wiejską, na bezzeziornej wysoczyźnie morenowej, dla odcinka drogi S6 między Luzinem, a Głazicą od km 0+000 do km 9+500;
- pagórkowaty krajobraz rolniczo - leśny ze zwartą i rozproszoną zabudową wiejską, na wysoczyźnie morenowej z licznymi dużymi i małymi jeziorami, dla odcinka drogi S6 między Głazicą, a Koleczkowem od km 9+500 do km 20+000;
- równinny krajobraz rolniczo - leśny ze zwartą i rozproszoną zabudową wiejską i osiedlową, na bezzeziornym płaskowyżu, dla odcinka drogi S6 między Koleczkowem, a Chwaszczynem od km 20+000 do km 27+000;
- pagórkowaty krajobraz miejsko - leśny ze zwartą i rozproszoną zabudową osiedlową, na bezzeziornej krawędzi wysoczyzny, dla odcinka drogi S6 między Chwaszczynem, a Wielkim Kackiem od km 27+000 do km 29+755.

Planowane przedsięwzięcie w wariantcie II-A2 zlokalizowane jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

na odcinku wariantu II:

- ok. 1,2 km na północ „Lasy Lęborskie” PLB 220006;
- ok. 2,5 km na południe „Dolina Górnej Łeby” PLH 220006.

na odcinku wariantu A2:

- ok. 5,3 km na północny – wschód „Biała” PLH 220016;
- ok. 4,6 km na północny - wschód „Pełcznica” PLH 220020;
- ok. 6 km na wschód „Klify i Rafy Kamienne Orłowa” PLH 220105.
- ok. 6,4 km na wschód „Zatoka Pucka” PLB 220005.

Wskazany do realizacji odcinek drogi S6 - wariant II, prawie w całości przebiega przez obszary chronionego krajobrazu (OChK). Początkowo biegnie przez OChK Fragment Pradoliny Łeby i Wzgórza Morenowe na Południe od Lęborka, a następnie OChK Pradoliny Redy – Łeby. Wybrany do realizacji odcinek - wariant A2, przebiega przez otulinę Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Ponadto pozostałe najbliższe położone obszary chronione na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (*Dz. U. z 2013r. poz. 627 ze zm.*) to:

- ok. 80 m na północ Trójmiejski Park Krajobrazowy;
- ok. 850 m na południe rezerwat przyrody „Paraszyńskie Wąwozy”;
- ok. 950 m na południe rezerwat przyrody „Wielistowskie Łęgi”;
- ok. 1,1 km na południe rezerwat przyrody „Wielistowskie Źródlika”;
- ok. 1,8 km na północ użytek ekologiczny o nr rej. 269 – Śmieszki w Bojanie;
- ok. 4,6 km na północny - wschód rezerwat przyrody „Pełcznica”;
- ok. 5,3 km na północny – wschód rezerwat przyrody „Lewice”.

Na terenie Obszarów Chronionego Krajobrazu obowiązują przepisy uchwały nr 1161/XLVIII/10 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 28 kwietnia 2010r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu w województwie pomorskim (*Dz. U. Woj. Pom. Nr 80 poz. 1455*). Jednakże zakazy określone w w/w uchwale nie dotyczą inwestycji celu publicznego jaką stanowi budowa drogi ekspresowej nr S6 Szczecin – Gdańsk na odcinku od Lęborka (wraz z obwodnicą Lęborka) do obwodnicy Trójmiasta.

Przedsięwzięcie będzie kolidować z następującymi dużymi kompleksami leśnymi:

na odcinku drogi w wariancie II:

- „Las Małoszycki” (kolizja ze skrajnymi fragmentami tego lasu na odcinku południowej obwodnicy Lęborka), od 0+00 km do 5 + 700 km;
- „Las Lubowidzki” 6 +600 km do 7 + 500 km;
- „Las Paraszyński” (kolizja ze skrajnymi fragmentami tego lasu na odcinku Wielistowo - Bożepole Małe), kolizje występują od ok. 17 + 500 (głównie styk od strony północnej) do ok. 21 + 500 km,
- „Las Strzebieliński” (kolizja z północną częścią tego lasu w Strzebielinie); od ok. 24 + 400 gdzie występują chronione siedliska łągów do 29 + 250 km. Miejscami jednak przecinane są łąki.

na odcinku drogi w wariancie A2:

- „Las Milwiński” (średnicowe rozcięcie lasu na odcinku Malwińska Huta - Przetoczyno), 4 + 600 km do 5+700 km;
- „Las Wejherowski” (kolizja ze skrajnymi fragmentami tego lasu na odcinku Szemud – Koleczkowo), 13 + 150 km do 14 + 050 km, do miejscowości Kamień (ok. 14+600km) granice terenu objętego inwestycją przebiegają skrajem lasu;
- „Las Oliwski” kolizja ze skrajem tego lasu w Gdyni); od 28 + 300 km do końca.

Każdy z analizowanych wariantów rozcina „Las Milwiński” i koliduje z „Lasem Oliwskim”. „Las Milwiński” usytuowany jest poprzecznie do osi projektowanej trasy i z tego względu kolizji nie da się uniknąć. Przecięcie następuje w jednym z węższych odcinków tego obszaru. Według danych z RDLP w Gdańsku jest to las mieszany świeży, typ siedliskowy bardzo szeroko rozpowszechniony na terenie Polski. Inwentaryzacja przyrodnicza wykazała występowanie siedliska kod 9110 – kwaśne buczyny. Las Oliwski obejmuje obszar od zachodnich granic Sopotu i Gdańska - Oliwy do projektowanych węzłów – „Matarnia” i „Owczarnia II”, zachodnią granicę tworzy istniejąca droga S6. Na jego terenie jest duży udział lasu świeżego, nie stwierdzono natomiast siedlisk z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Istotne ograniczenie kolizji z „Lasem Oliwskim” jest możliwe w przypadku wyboru wariantów A/A1/A2 i B4 przez ograniczenie kolizji z lasem w obrębie odpowiednio węzłów „Wielki Kack” lub „Owczarnia II”, przy czym w żadnym przypadku nie jest możliwe całkowite usunięcie tej kolizji ze względu do przebieg istniejącej Obwodnicy Trójmiasta. Początkowy odcinek wariantu II koliduje z „Lasem Małoszyckim” oraz „Lasem Lubowidzkim”. Na ich terenie występuje bór mieszany świeży i las mieszany świeży, stwierdzono występowanie siedliska kod 9110 – kwaśne buczyny. „Las Lubowidzki” zlokalizowany na południe od Lęborka i Jeziora Lubowidzkiego, posiada znacznie większy udział boru niż „Las Małoszycki”. Nieduże kolizje i zbliżenia wariantów II i III na wschód za węzłem „Godętowo” wystąpią odpowiednio z „Lasem Paraszyńskim” i „Lasem Lęborskim”. Lasy te reprezentują typowy skład gatunkowy dla tych obszarów (las mieszany świeży) z tym, że „Las Lęborski” charakteryzuje się większym udziałem lasu świeżego (podobnie jak „Las Oliwski”) niż inne lasy w sąsiedztwie. W przypadku „Lasu Strzebielińskiego” najgłębsza kolizja wystąpi w wariantcie II. „Las Strzebieliński” składa się z boru mieszanego świeżego i lasu mieszanego świeżego, gdzie stwierdzono występowanie siedliska przyrodniczego z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej o kodzie: 9110 – kwaśne buczyny. Projektowana trasa S6 w wariantach grupy A w dużym stopniu biegnie granicą „Lasu Wejherowskiego”, miejscami go przecinając. Las ten składa się z siedlisk typu lasu świeżego, boru świeżego, miejscami występuje bór bagienny.

Z powyższych ustaleń wynika, że w każdym wariantcie wystąpi negatywne oddziaływanie na lasy, przy czym skala tych oddziaływań będzie największa w wariantcie II, nieco mniejsza w wariantcie C2, mniejsza w wariantcie B4, jeszcze mniejsza w wariantcie III, mniejsza w wariantcie A2, jeszcze mniejsza w wariantcie A oraz najmniejsza w wariantcie A1. Wariant zerowy usytuowano w tej skali pomiędzy wariantem III i A.

Z uwagi na mozaikowo - pasmowy układ przestrzenny lasów oraz ograniczone możliwości techniczne swobodnego odginania trasy drogi ekspresowej kolizje zarówno z lasami dużymi jak i małymi są nie do uniknięcia. Rozcięcia lasów przez drogę stanowiąc będą dysonans krajobrazowy, niedający się całkowicie wyłagodzić środkami technicznymi. W związku z wycinką fragmentów siedlisk leśnych wzdłuż drogi oraz w celu zminimalizowania oddziaływania drogi zaleca się w strefie brzegowej lasów wzdłuż budowanej drogi, utworzyć strefę ekotonową zabezpieczającą wewnątrz kompleksu leśnego przed niekorzystnym wpływem drogi.

Poza terenami leśnymi usunięcie drzew będzie konieczne na terenach otwartych w przypadku kolizji drzew pojedynczych z projektowanymi jezdniami drogowymi, skarpami wykopów i nasypów, rowami, obiektami mostowymi oraz kanalizacją deszczową i obcymi urządzeniami infrastrukturalnymi. Większość drzew kwalifikowanych do usunięcia ma tak duże średnice pni, że konieczne będzie ich wycięcie i wykarczowanie. Tym niemniej część usuwanych drzew należy przesadzić (np. samosiewy). Wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Szczegółowe określenie drzew i krzewów do wycinki lub przesadzenia należy wykonać w projekcie gospodarki zielenią. Ponadto w ramach rekompensaty za nieuniknione straty w roślinności spowodowane realizacją przedsięwzięcia należy dokonać nowych nasadzeń drzew i krzewów wzdłuż drogi w postaci liniowych i grupowych skupień zieleni niskiej i wysokiej tworząc strefy ekotonowe. Zastosowanie w/w środków wyrównujących straty w zieleni (nowe nasadzenia i przesadzenia) zmniejszy znacząco szkody spowodowane wycinką drzew i krzewów. Wyniki szacunkowych obliczeń tych powierzchni przedstawiono poniżej w tablicy nr 1.

Tablica nr 1. Wstępny bilans ilościowy strat w szacie roślinnej spowodowanych budową trasy S6 dla analizowanych wariantów.

Wyszczególnienie	Nr wariantu						
	II	III	A	A1	A2	B4	C2
Powierzchnia wycinki lasów oraz zadrzewień i zakrzaczeń terenów otwartych [ha]	156,64	70,96	65,95	77,27	66,14	196,62	205,09
Powierzchnia projektowanych nowych nasadzeń drzew i krzewów [ha]	175,89	84,72	25,20	29,16	22,71	135,58	134,31
Powierzchnia projektowanych przesadzeń drzew i krzewów [ha]	2,96	1,35	1,26	1,47	1,26	1,84	2,00

Wyszczególnienie	Nr wariantu						
	II	III	A	A1	A2	B4	C2
Łączna powierzchnia projektowanych nasadzeń i przesadzeń [ha]	178,85	86,07	26,46	30,63	23,97	137,58	136,31
Wynikowy bilans terenów zadrzewionych i zakrzaczonych [ha]	+22,21	+15,11	-39,49	-30,63	-42,17	-59,04	-68,78

Z porównania zakresu przewidywanych ingerencji krajobrazowych i możliwości ich zrekompensowania wynika, że skala niekorzystnych zmian przyrodniczo - krajobrazowych będzie największa w wariantcie C2 znacznie mniejsza w wariantcie B4, nieco mniejsza w wariantcie A2 jeszcze mniejsza w wariantcie A, jeszcze mniejsza w wariantcie A1, mniejsza w wariantcie III i najmniejsza w wariantcie II – głównie wskutek zróżnicowanych możliwości zrekompensowania rozcięcia lasów (fragmentacji). W wariantcie zerowym zmiany krajobrazowe praktycznie nie wystąpią.

W „Lesie Strzebielińskim” w Strzebielinie Drugim w km 29+000, w odległości około 10 m na zewnątrz od granicy pasa drogowego, znajduje się pomnik przyrody nr rej. 2 dąglezja. W celu jego ochrony należy na etapie projektu budowanego przyjąć takie rozwiązania, które nie będą kolidować ze strefą korzeniową tego drzewa. Należy przyjąć, że granica strefy korzeniowej to okrąg o promieniu 15 m z punktem środkowym w miejscu pnia drzewa. Dodatkowo należy zbadać wpływ zmian stosunków wodnych i gruntowo - wodnych na strefę korzeniową, które mogą wystąpić na etapach budowy i eksploatacji przedsięwzięcia. Ponadto na etapie projektu budowlanego należy szczegółowo przeanalizować wpływ planowanego wstępnie wykopu pod drogę S6 (o przewidywanej około 3 - metrowej głębokości) oraz rowów drogowych i systemu odwodnienia drogi na ten pomnik przyrody i w razie potrzeby zmienić głębokość wykopu i dostosować system odwodnienia drogi do ochrony tego drzewa. Badania powinny polegać na obserwacji ewentualnych zmian poziomu wód gruntowych (w odwiercie badawczym, wykonanym na granicy strefy korzeniowej od strony napływu wód podziemnych), na obserwacji stanu uwilgotnienia gleby i spływów opadowych po powierzchni terenu (w czasie dużych opadów atmosferycznych i bezpośrednio po nich) i na obserwacji ewentualnych zmian w stanie drzewa oraz na wykazaniu związku przyczynowego między aktualnym stanem drzewa, a stwierdzonymi ewentualnie zmianami stosunków gruntowo - wodnych i wodnych (wody powierzchniowe). Otwór badawczy powinien zostać wykonany przed rozpoczęciem robót ziemnych.

W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji na trasie wariantu II-A2 stwierdzono występowanie następujących siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej:

- wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi – 2330;
- jeziora lobeliowe – 3110;
- brzegi lub osuszone dna zbiorników wodnych ze zbiorowiskami *Littorelletea uniflore*, *Isoeto-Nanojuncetea* – 3130;
- starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami *Nympheion* – 3150;
- suche wrzosowiska – 4030 (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphyilion*);

- niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) – 6510;
- torfowisko przejściowe 7140 (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea*);
- kwaśne buczyny 9110 (*Luzulo pilosae – Fagetum*);
- grąd subatlantycki 9160 (*Stellario-Carpinetum*);
- kwaśne dąbrowy – 9190 (*Betulo- Quercetum*);
- bory i lasy bagienne – 91D0 (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis, Vaccinio uliginosi-Pinetum sylvestris, Pino mugo-Sphagnetum, Sphagno girgensohnii-Piceetum*);
- łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe – 91E0* (*Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae*);
- łągowe lasy dębowo-wiązowe-jesionowe – 91 F0 (*Ficario-Ulmetum*).

Powierzchnia kolizji z chronionymi siedliskami przyrodniczymi wyniesie w kolejnych analizowanych w raporcie OOS wariantach około: 38,0 ha (II), 11,6 ha (III), 26,2 ha (A), 20,9 ha (A1), 26,1 ha (A2), 28,1 ha (B4) lub 26,8 ha (C2) i wiązać się będzie z częściową likwidacją w/w siedlisk chronionych w związku z zajęciem terenu pod drogę. Z uwagi na przebieg drogi przez w/w konfliktowe odcinki na nasypie lub estakadzie nie przewiduje się wystąpienia nieprzewidzianej albo niemożliwej do uniknięcia mimo zastosowanych środków ochronnych, zmiany stosunków wodnych o takiej sile, która może spowodować dodatkowe zniszczenia pozostałych fragmentów cennych siedlisk poza pasem drogowym.

Łączna powierzchnia kolizji między drogą, a cennymi siedliskami przyrodniczymi wyniesie 64,2 ha w kombinacji wariantów II-A (tak zwany wariant W1), 37,8 ha w kombinacji III-A (W2), 58,9 ha w kombinacji II-A1 (W3), 32,5 ha w kombinacji III-A1 (W4), 64,1 ha w kombinacji II-A2 (W5), 37,7 ha w kombinacji III-A2 (W6), 66,1 ha w kombinacji II-B4 (W7), 39,7 ha w kombinacji III-B4 (W8), 64,8 ha w kombinacji II-C2 (W9), 38,4 ha w kombinacji III-C2 (W10) albo 0 ha w wariantcie zerowym (W0), z czego wynika, że uszeregowanie kombinacji wariantów pod kątem kolizyjności z cennymi siedliskami przyrodniczymi jest następujące (od najlepszego do najgorszego): W0, W4, W6, W2, W8, W10, W3, W5, W1, W9 i W7. Z uwagi na brak możliwości ominięcia w/w siedlisk przyrodniczych spowodowany wysokimi parametrami technicznymi drogi ekspresowej (łagodne łąki poziome) likwidacje/zniszczenia w siedliskach przyrodniczych są nie do uniknięcia. Ze względu na bardzo małe powierzchnie niszczonego siedlisk ocenia się, że realizacja przedsięwzięcia spowoduje minimalne, śladowe zmiany w siedliskach chronionych w skali regionalnej. Tym niemniej w celu uniknięcia dodatkowych strat przyrodniczych konieczne jest w całym okresie budowy sprawowanie nadzoru środowiskowego nad prowadzonymi robotami budowlanymi. Siedliska, z którymi występują kolizje, to głównie siedliska leśne. Kwaśna buczyna 9110 – *Luzulo pilosae – Fagetum*) charakteryzuje się przeważającym udziałem buka. Zajmują tereny o glebach kwaśnych, raczej suchych. Nie są to siedliska bogate florystycznie i nie mają rozbudowanego runa. Ochrona tych siedlisk polega na pozostawieniu lasu naturalnym procesom, ponieważ reprezentują trwałe typy ekosystemu leśnego. Natomiast wszystkie siedliska typu 91E0 – łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnenion glutinoso-incanae*) odznaczają się ponadprzeciętnym bogactwem związanej z nimi flory i fauny oraz pełnią ważną funkcję jako miejsce żerowania i gniazdowania wielu ptaków. Związane są ze środowiskiem wód płynących i dlatego tak ważne jest zachowanie właściwych stosunków wodnych na terenach ich występowania. Jedną istotną kolizją występuje z siedliskiem typu 91D0 (*Vaccinio uliginosi-Betuletum*

pubescentis, Vaccinio uliginosi-Pinetum sylvestris, Pino mugo-Sphagnetum, Sphagno girgensohnii-Piceetum) borów i lasów bagiennych i typu 4030 – suche wrzosowisko (*Calluno-Genistion, Pohlio-Callunion, Calluno-Arctosta-phyllion*). Dla ochrony siedliska borów i lasów bagiennych bardzo ważne jest utrzymanie właściwych stosunków wodnych i dość niskiej trofii. Suche wrzosowiska wymagają ochrony czynnej, ponieważ głównym zagrożeniem jest sukcesja wtórna i zwiększanie trofii środowiska. Również siedliska nizinnych i górskich świeżych łąk użytkowanych ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) – 6510 wymagają ochrony czynnej tj. koszenia. W celu ochrony siedlisk przyrodniczych, które znajdują się w strefie oddziaływania planowanej drogi należy zastosować wskazane w załączniku nr 2 do decyzji środki minimalizujące. Wprowadzenie tak sprecyzowanych warunków ograniczy zniszczenie i pogorszenie stanu ochrony siedlisk przyrodniczych zinwentaryzowanych w trakcie prac nad przygotowaniem dokumentacji. W przypadku siedlisk łągowych należy zapewnić swobodny przepływ wody pod drogą. Umożliwienie przepływu wody pod drogą, pozwoli na uniknięcie tworzenia się po obu stronach nasypu drogi, zastoiska wody co mogłoby powodować stopniowe przekształcenie się siedliska albo jego całkowite zniszczenie. Zatem na etapie realizacji inwestycji należy unikać zmiany stosunków hydrograficznych, zasypywania rowów melioracyjnych przepływających przez teren występowania siedlisk. W okresie realizacji przedsięwzięcia zaleca się ujmowanie całości spływów opadowych z terenu budowy do tymczasowych zbiorników retencyjnych oczyszczających spływy opadowe przed ich odprowadzeniem do odbiorników. W miejscach występowania zinwentaryzowanych siedlisk przyrodniczych oraz ich bezpośrednim sąsiedztwie.

Z przeprowadzonej w 2009r. przez Narodową Fundację Ochrony Środowiska inwentaryzacji wynika, że na trasie planowanej drogi ekspresowej S6 występują gatunki roślin objęte ochroną gatunkową, które w wyniku realizacji projektowanej drogi ekspresowej S6 mogą ulec zniszczeniu.

Tabela Nr 3. Gatunki roślin objęte ochroną gatunkową, które mogą ulec zniszczeniu.

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Rodzaj stanowiska	Warianty	Kilometraż
1	Tojad dzióbaty	<i>Aconitum variegatum</i>	obszarowy	II	24+455 ÷ 24+471
2	Podrzeń żebrowiec	<i>Blechnum spicant</i>	punktowy	II	27+553
3	Podrzeń żebrowiec	<i>Blechnum spirant</i>	punktowy	II	27+562
4	Tajęża jednostronna	<i>Godyera repens</i>	punktowy	II	28 +087
5	Tajęża jednostronna	<i>Godyera repens</i>	punktowy	II	28+101
6	Kukułka szerokolistna	<i>Dactylorhiza majalis</i>	punktowy	III	24+048
7	Kukułka krwista	<i>Dactylorhiza incarnata</i>	5-punktowy	A,A1,A2,B4,C2	2+287 ÷ 2+451
8	Kukułka szerokolistna	<i>Dactylorhiza majalis</i>	8-punktowy	A,A1,A2,B4,C2	2+273 ÷ 2 +395
9	Kukułka Traunsteunera	<i>Dactylorhiza</i>	2-punktowy	A,A1,A2,B4,C2	2+280 i 2+308

Lp.	Nazwa polska	Nazwa łacińska	Rodzaj stanowiska	Warianty	Kilometraż
		<i>Traunsteunera</i>			
10	Skrzyp olbrzymi	<i>Equisetum telmateia</i>	4-punktowy	A,A1,A2,B4,C2	1+856 ÷ 1+913
11	Kukułka krwista	<i>Dactylorhiza incarnata</i>	3-punktowy	B4,C2	23+671 ÷ 23+711
12	Kukułka szerokolistna	<i>Dactylorhiza majalis</i>	6-punktowy	B4,C2	23+660 ÷ 23+696

Z powyższej tabeli wynika, że liczba zagrożonych zniszczeniem, kolidujących z drogą, stanowisk gatunków roślin objętych ochroną gatunkową na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody wyniesie ogółem:

- w wariantach II: 5 stanowisk,
- w wariantach III: 1 stanowisko,
- w wariantach A, A1 i A2: 19 stanowisk,
- w wariantach B4 i C2: 28 stanowisk.

Wariant zerowy nie spowoduje z założenia żadnych zniszczeń stanowisk chronionych roślin, a więc będzie pod względem oddziaływania na chronione gatunki roślin lepszy od wariantów inwestycyjnych.

W związku z tym liczba fizycznych kolizji między drogą a stanowiskami chronionych roślin wyniesie 24 w kombinacji wariantów II-A (W1), 20 w kombinacji III-A (W2), 24 w kombinacji II-A1 (W3), 20 w kombinacji III-A1 (W4), 24 w kombinacji II-A2 (W5), 20 w kombinacji III-A2 (W6), 33 w kombinacji II-B4 (W7), 29 w kombinacji III-B4 (W8), 33 w kombinacji II-C2 (W9), 29 w kombinacji III-C2 (W10) albo 0 w wariantach zerowym (W0), z czego wynika, że uszeregowanie kombinacji wariantów pod kątem kolizyjności z roślinami jest następujące (od najkorzystniejszego do najmniej korzystnego): W0, W2/W4/W6, W1/W3/W5, W8/W10, W7/W9. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na chronione gatunki roślin, przed rozpoczęciem prac budowlanych, cenne oraz chronione gatunki roślin, które kolidują z przebiegiem drogi, należy przenieść na stanowiska zastępcze. Stanowiska zastępcze powinny odpowiadać wymaganiom siedliskowym przesadzanych roślin.

Ponadto w trakcie prowadzenia robót ziemnych (i związanych z tym działań takich jak usunięcie wierzchniej warstwy gleby, tworzenie nasypów i wykopów) należy zwrócić uwagę na zminimalizowanie możliwości przenoszenia roślin synantropijnych, które mogłyby doprowadzić do wyparcia rodzimej flory. Zawlekanie roślin synantropijnych może mieć miejsce szczególnie w sytuacji wwożenia materiałów obcego pochodzenia – np. transportowanie na plac budowy piasku do budowy nasypów, w którym mogą znajdować się nasiona roślin. Aby uniknąć takich sytuacji należy na etapie realizacji inwestycji transportowanie materiałów budowlanych pod szczelnym przykryciem, uniemożliwiając w ten sposób przypadkowe rozprzestrzenianie się nasion gatunków obcych. Ponadto w projekcie zieleni należy uwzględnić dobór mieszanek traw oraz gatunków roślin odpowiednio do siedlisk przyrodniczych, w sąsiedztwie których będą one wysiewane i nasadzone.

W obrębie obszaru, przez który projektowana jest droga, zakłada się występowanie gatunków grzybów takich jak: ozorek dębowy *Fistulina hepatica*, purchawica olbrzymia *Langemannia gigantea*, czarka austriacka *Sarcoscypha austriaca*, szmaciak gałęzisty

(siedziń sosnowy) *Sparassis crispa*, szyszkowiec łuskowaty *Strobilomyces strobilaceus*, sopłówka gałęzista *Hericum coralloides*, buławka pałeczkowata *Clavaria delphuspistillaris*, koralówka czerwonowierzchołkowa *Ramaria botrytis*. Miejsca ich występowania to głównie tereny leśne rzadziej zadrzewienia śródpolne, miedze lub przydomowe sady i parki. Z porostów najliczniej występują gatunki epifityczne. Wśród nich takie gatunki jak: mąkla tarniowa *Evernia prunstri* – będąca pod ochroną częściową oraz będące pod ochroną ścisłą: mąklik otrębiasty *Pseudevernia furfuracea*, obrosnica rzęsowanta *Anaptychia ciliaris*, odnożyca jesionowa *Ramalina fraxinea*, odnożyca kępkowa *Ramalina fastigiata*, odnożyca maczysta *Ramalina farinacea*, przylepka łuseczkowata *Melanelia exasperatula*, pustułka rurkowata *Hypogymnia tubulosa*. Gatunki te stwierdzone są przede wszystkim w obrębie starych alei lub szpalerów drzew przydrożnych, widnych parków i sadów oraz zadrzewień śródpolnych i pojedynczych wiekowych drzew. W mniejszym stopniu gatunki te występują w obrębie lasów z przewagą drzewostanu sosnowego lub buczyn. Z porostów epigenicznych i epifitycznych pospolicie występującymi gatunkami stanowiącymi przedmiot ochrony ścisłej są: pawężnica psia *Peltigera canina*, pawężycza łuseczkowata *Peltigera praetextata* oraz płaskotka reglowa *Parmeliopsisambigua*, występujące w obrębie wilgotnych łąk, niewielkich widnych zadrzewieniach, sadach oraz na odkrytych pojedynczych głazach narzutowych lub ich skupiskach.

Wnioskodawca założył, że zniszczenie niezagrażonych w Polsce i regionie, grzybów i porostów, spowodowane budową drogi, nie zmieni znacząco ich populacji w rejonie, a tym samym nie wpłynie na wynik generalnej oceny wariantów pod kątem oceny oddziaływania na środowisko wariantu wybranego do realizacji. Należy przypuszczać, że część z tych potencjalnych kolizji ze stanowiskami gatunków pospolitych nie będzie prowadzić do ich fizycznego zniszczenia, ponieważ część z nich, zdaniem Inwestora można będzie przenieść (po uzyskaniu odpowiedniej zgody od organów ochrony środowiska) poza pas drogowy. W związku z brakiem szczegółowych danych o gatunkach, miejscach występowania grzybów i porostów Inwestor wszelkie prace związane z przygotowaniem terenu pod inwestycje, powinien prowadzić pod specjalistycznym nadzorem przyrodnika posiadającego wiedzę oraz doświadczenie z zakresu mykologii oraz lichenologii.

W raporcie OOŚ zestawiono stanowiska chronionych gatunków zwierząt, które będą kolidować z trasą S6 lub znajdą się w odległości do 250 m od projektowanej osi tej drogi ekspresowej. Kolizję zdefiniowano jako występowanie zaobserwowanego osobnika wewnątrz projektowanego pasa drogowego, tj. wewnątrz linii rozgraniczających przyjętych w ostatecznym projekcie studialnym (tzw. STEŚ II z maja 2010r.).

Tablica nr 4. Zestawienie liczby kolizji wariantów drogi S6 ze stanowiskami chronionych gatunków zwierząt, na podstawie inwentaryzacji Narodowej Fundacji Ochrony Środowiska z 2009r.

Warianty drogi S6	Bezkręgowce	Płazy	Gady	Ptaki*	Ssaki**	Łącznie
II	7	0	17	11 (7)	0	35
III	2	5	18	34(15)	1	60
A	2	10	12	3(3)	0	27
A1	3	12	11	3 (3)	1	30
A2	2	8	11	3 (3)	0	24
B4	3	21	16	20 (11)	0	60
C2	3	21	15	20 (12)	0	59

* - w nawiasach stanowiska obszarowe (poligonowe)

** - bez nietoperzy (kolizje drogi z trasami przelotów nietoperzy nie zaliczono do kolizji fizycznych).

Zgodnie z powyższą tabelą, łącznie stwierdzono konieczność likwidacji 35 stanowisk zwierząt w wariantcie II, 60 stanowisk zwierząt w wariantcie III, 27 stanowisk zwierząt w wariantcie A, 30 stanowisk zwierząt w wariantcie A1, 24 stanowisk zwierząt w wariantcie A2, 65 stanowisk zwierząt w wariantcie B4 i 59 stanowisk zwierząt w wariantcie C2. W wariantcie 0 założono brak oddziaływania drogi na stanowiska zwierząt. Liczba fizycznych kolizji między drogą a stanowiskami chronionych zwierząt wyniesie 62 w kombinacji wariantów II-A (W1), 87 w kombinacji III-A (W2), 65 w kombinacji II-A1 (W3), 90 w kombinacji III-A1 (W4), 59 w kombinacji II-A2 (W5), 84 w kombinacji III-A2 (W6), 95 w kombinacji II-B4 (W7), 120 w kombinacji III-B4 (W8), 94 w kombinacji II-C2 (W9), 119 w kombinacji III-C2 (W10) albo 0 w wariantcie zerowym (W0), z czego wynika, że uszeregowanie kombinacji wariantów pod kątem kolizyjności ze zwierzętami jest następujące (od najlepszego do najgorszego): W0, W5, W1, W3, W6, W2, W4, W9, W7, W10 i W8.

Przy ocenie oddziaływania drogi na zwierzęta należy szczególnie wziąć pod uwagę zagrożone stanowiska ważek oraz potencjalne stanowiska pachnicy dębowej, które należy uznać też za zlikwidowane wskutek budowy drogi. W celu ograniczenia niekorzystnego wpływu drogi na ptaki konieczne jest prowadzenie prac związanych z wycinką drzew, krzewów i usuwaniem gleby, poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. W celu uniknięcia dodatkowych strat przyrodniczych konieczne jest w całym okresie budowy sprawowanie nadzoru środowiskowego nad prowadzonymi robotami budowlanymi.

Jak wynika z raportu OOS i załączonej do niego uproszczonej inwentaryzacji przyrodniczej wykonanej na trasie wszystkich wariantów planowanej drogi S6, szczegółowa inwentaryzacja owadów prowadzono w przypadku występowania potencjalnych siedlisk gatunków rzadkich bądź chronionych. Większość zinwentaryzowanych gatunków ważek i motyli należało do gatunków niezagrożonych i pospolitych na terenie kraju i regionu. Z tego też powodu stwierdzono, iż nie istnieją przesłanki do podejmowania szczególnych zabiegów ochronnych. Wyjątek stanowią ważki: żagnica torfowa i zalotka większa – gatunki objęte ochroną ścisłą. Dodatkowo zalotka większa wymieniona jest w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, zaś żagnica torfowcowa ujęta jest na Czerwonej liście zwierząt ginących i zagrożonych w Polsce. Występowanie tych gatunków potwierdzono w okolicy Martenek w wariantcie B4 i C2 które nie będą realizowane.

Na terenie objętym inwentaryzacją stwierdzono występowanie 202 gatunków chrząszczy oraz 2 rodzaje przedstawicieli 30 rodzin chrząszczy lądowych i 9 gatunków oraz 1 rodzaj chrząszczy związanych z ekosystemami wodnymi. Dziewięć z stwierdzonych gatunków objętych jest w Polsce ochroną ścisłą są to: biegacz gajowy *Carabus nemoralis*, biegacz gładki *C. glabratus*, biegacz fioletowy *C. violaceus*, biegacz wręgaty *C. cancellatus*, biegacz ogrodowy *C. hortensis*, biegacz skórzasty *C. coriaceus*, kreslinek nizinny *Graphoderus bilineatus*, pływak lapoński *Dytiscus lapponicus* i ciótek matowy *Dorcus parallelipipedus*. Podkreślenia wymaga fakt iż kreslinek nizinny wymieniony jest w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, zaś ciótek matowy i pływak lapoński umieszczone są na Czerwonej Liście Gatunków Ginących i Zagrożonych.

W przypadku badań nad występowaniem pachnicy dębowej na trasie wariantów planowanej drogi S6. Nie stwierdzono występowania tego gatunku, jednakże na terenie tym znajdują się stosunkowo licznie potencjalne stanowiska pachnicy dębowej. Większość stwierdzonych potencjalnych stanowisk określić należy jednak jako przyszłościowe. W celu

ochrony potencjalnych stanowisk pachnicy dębowej *Osmoderma eramita* w projekcie budowlanym (projekt gospodarki zielenią) należy - o ile jest to możliwe – zachować drzewa stanowiące miejsce potencjalnego występowania pachnicy dębowej, tj. w km 19+900 dwie wierzby dziuplaste, w km 20+500 – 21+750 i w km 21+900 aleje przydrożne. W przypadku konieczności wycinki drzew, należy ją poprzedzić ekspertyzą entomologiczną, a w przypadku stwierdzenia zasiedlenia drzewa przez chroniony gatunek chrząszcza, podjąć działania mające na celu przeniesienie go na inne siedliska.

Wszystkie gatunki płazów i gadów podlegają w Polsce ochronie gatunkowej. Jakikolwiek działania niszczące częściowo bądź całkowicie zbiorniki wodne stanowiące miejsce bytowania płazów lub niszczenie siedlisk występowania gadów, powodować będą szkody dla gatunków prawnie chronionych. Wszelkie prace budowlane mogące spowodować zmianę stosunków wodnych bądź istniejących warunków siedliskowych w zbiornikach wodnych, będą miały negatywny wpływ na populacje płazów. W przeciwieństwie do płazów, gady nie są silnie związane z miejscem rozrodu. Wykazują większą skłonność do wędrówek. W przypadku inwestycji liniowych, biorąc pod uwagę zakres przedsięwzięcia oraz długość odcinka drogi planowanej do budowy nie ma możliwości uniknięcia kolizji z przedstawicielami krajowej herpetofauny. Podstawowym sposobem ochrony herpetofauny na etapie realizacji inwestycji drogowej jest tzw. ochrona czynna i nadzór przyrodniczy. Nadzór przyrodniczy powinien obejmować realizowaną inwestycję na jej całej długości i przez cały okres trwania prac budowlanych.

W rejonie projektowanej drogi znajdują się następujące miejsca, gdzie zaobserwowano wzmożoną migrację płazów:

- na odcinku drogi w wariantcie II w rejonie km 8 + 000, 10 + 500, 18 + 000, 21 + 000, 25 +000;
- na odcinku drogi w wariantcie A2 w rejonie km 9 + 500, 12 + 000, 14 + 500, 17 + 500, 21 + 000, 23 + 000, 27 + 000, 28 + 000;

W rejonach tych jeszcze przed rozpoczęciem budowy należy zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom dostanie się na teren budowy. Ogrodzenia te powinny być wykonane po obu stronach drogi w formie płotków z siatki HD-PE o średnicy oczek nie większej niż 11 mm lub folii z tworzyw sztucznych, o wysokości 50 cm i krawędzi wygiętej na 5 cm w kierunku „od placu budowy” (wygięte w kształcie litery U), montowanej na stelażu w celu zapewnienia trwałego pochylenia. Ogrodzenia takie powinny być wkopane w grunt na głębokość 20 cm (z uwagi na spływ powierzchniowy, nierówności terenu itp.). Skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika. Ogrodzenia te należy zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i oddane do użytkowania stałe urządzenia ochrony zwierząt. Ponadto należy zwrócić uwagę na konieczność zabezpieczenia przed dostępem płazów i gadów do urządzeń odwodnienia (korytek spływowych, studzienek, piaskowników itp.). Ponadto w celu umożliwienia płazom oraz gadom migracji należy zaprojektować system przejść dla małych zwierząt w postaci suchych przepustów.

W wariantcie II w km 10+750 i km 31+100 zostaną zlikwidowane zbiorniki wodne oraz w wariantcie A2 w km 4+000, 6+000, 10+400, 12+000, 15+300, 15+700, 26+850, 26+900, 27+500. Likwidacji zbiorników wodnych należy dokonać, nie wcześniej niż we wrześniu, po opuszczeniu przez płazy zbiorników, a przed wejściem do nich płazów na zimowanie, zaś zbiorniki zastępcze należy wykonać przed rozpoczęciem budowy drogi. W zastępstwie każdego zniszczonego zbiornika w pasie drogowym należy zbudować/odtworzyć przynajmniej dwa zbiorniki zastępcze po przeciwnych stronach drogi. W przypadku

częściowej likwidacji zbiornika należy również wykonać zbiornik zastępczy po tej samej stronie drogi co pozostawiona część zbiornika pierwotnego. W zależności od sytuacji lokalnej można odtworzyć częściowo likwidowany zbiornik w całkowitej nowej lokalizacji albo odtworzenie zbiornika w pierwotnej lokalizacji poprzez powiększenie czaszy pierwotnego zbiornika.

Na terenie planowanej inwestycji stwierdzono występowanie 41 gatunków ptaków w tym 32 gatunków lęgowych oraz 2 prawdopodobnie lęgowych. Gatunki ptaków wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej reprezentowane były przez bociana białego *Ciconia ciconia*, kanie rudą *Milvus milvus*, błotniaka łąkowego *Circus pygargus*, błotniaka stawowego *Circus aeruginosus*, derkacza *Crex crex*, żurawia *Grus grus*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, dzięcioła średniego *Dendrocopos medius*, muchołówkę małą *Ficedula parva*, gąsiorka *Lanius collurio*. Na terenie objętym wariantami inwestycji stwierdzono również występowanie kobuza *Falco subbuteo*, gągoła *Bucephala clangula*, nurogęsi *Mergus merganser* czajki *Vanellus vanellus*, dzięcioła *Dendrocopos minor*. Dla obszaru objętego badaniami charakterystyczne było liczne występowanie żurawi, co wskazuje na duże walory ornitologiczne i dobrze zachowane siedliska odpowiednie do żerowania i lęgów tego gatunku. W lasach przeważały gatunki pospolite z dość wyraźnym udziałem dzięcioła dużego. Sporadycznie stwierdzono występowanie dzięcioła średniego i czarnego.

Na terenach żerowania i gniazdowania ptaków, roboty ziemne, w tym zdjęcie warstwy humusowej (wraz z murawą), powinny być wykonane poza okresem lęgowym i żerowania, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia, dotyczy to praktycznie wszystkich siedlisk łąkowych wzdłuż trasy S6, w tym zwłaszcza rozległych kompleksów łąkowych w dolinie Łeby, rozciągających się od km 9+800 do 19+000 w wariacie II. Ponadto wycinka drzew i krzewów na całej długości trasy S6 powinna być dokonana poza w/w okresem lęgowym ptaków. Konieczne jest także prowadzenie intensywnego nadzoru przyrodniczego (ornitologicznego) w początkowym okresie lęgowym ptaków, aby wskazać oraz zabezpieczyć potencjalne miejsca gniazdowania.

W odniesieniu do jaskółek brzegówek *Riparia riparia* należy podjąć działania minimalizujące i zapobiegające przed gniazdowaniem się tych ptaków podczas trwania budowy drogi, polegające na zabezpieczeniu w okresie lęgowym tj. w okresie od 1 kwietnia do 31 maja gęstą siatką (o wymiarach oczek nie większych niż 2 x 2 cm) miejsc ich potencjalnego gniazdowania, np. strome skarpy wykopów, nasypów, rowów drogowych, pryzmy ziemi, piasku itp. W miarę możliwości należy unikać tworzenia stromych skarp ziemnych, chętnie wykorzystywanych przez brzegówki do gniazdowania. W przypadku wykopania przez brzegówkę nory lęgowej, prace ziemne należy przerwać, teren zabezpieczyć (ogrodzić tymczasowo) i poczekać do zakończenia okresu wylęgu i wychowu piskląt. Wszelkie prace ziemne i zabezpieczenia ochronne dla tego chronionego gatunku ptaków należy wykonywać pod nadzorem specjalisty ornitologa.

Chiropterofauna na badanym terenie reprezentowana była przez 11 gatunków nietoperzy. Najliczniejszą grupę na badanym terenie stanowią: karliki malutkie, borowce wielkie oraz karlik większe z czego te ostatnie najliczniej występują na północy Polski. Z cenniejszych gatunków nietoperzy zaobserwowano borowiaczka, który uważany jest za najrzadszy z gatunków nietoperzy, dla którego wykazano rozród w rejonie Gdańska. Na badanym terenie pomimo częstego występowania odnotowano niską reprezentację gacka brunatnego. Według autorów inwentaryzacji może mieć na to wpływ bardzo mały zasięg sygnałów echolokacyjnych tego gatunku. Drogi szybkiego ruchu negatywnie wpływają na nietoperze jako bariery w swobodnym przemieszczaniu się w mozaikowym krajobrazie.

Mogą ograniczyć lub utrudnić przemieszczanie się między kryjówkami dziennymi, a żerowiskami, jak również stanowią bezpośredni czynnik zwiększający śmiertelność zwierząt. Na wypadki narażone są bardziej gatunki nietoperzy latających nisko nad ziemią takie jak nocek rudy. Śmiertelność zależy również od pory roku i nasila się podczas migracji. Z inwentaryzacji wynika, iż z punktu widzenia ochrony nietoperzy zdecydowanie korzystniejszy jest wariant II. Zarówno łączna liczba zarejestrowanych przelotów nietoperzy jak i liczba przelotów gatunków najbardziej narażonych na kolizje z pojazdami jest niemal dwukrotnie niższa w porównaniu z wariantem III. Również liczba potencjalnych tras przelotu jest niższa na odcinku II (11), niż na odcinku III (17). W przypadku wariantów grupy A oraz wariantów B4 i C2 obiektywny wybór między wariantami jest nie możliwy w oparciu o uzyskane dane chiropterologiczne. Liczba zarejestrowanych przelotów jest znacznie wyższa na wariantach grupy A jednak gatunki najsilniej narażone na kolizję z pojazdami stanowią zaledwie 8 % wszystkich nietoperzy. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania planowanej drogi S6 na chiropterofaunę na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy zastosować poniższe działania minimalizujące:

- po obu stronach drogi S6 zastosować pasy zwartej zieleni wysokiej o szerokości min. 2 x 12 m; do nasadzeń używać wyrośniętego materiału szkółkarskiego drzew szybko rosnących – np. brzoza;
- w miejscach lokalnych migracji nietoperzy (przelotów) w pasie rozdzielającym wykonać ekrany dla nietoperzy o wysokości co najmniej 4,5 m, np. w formie szczelnej bariery drewnianej lub zastosować bramownice;
- przy projektowaniu oświetlenia drogowego należy bezwzględnie stosować światło sodowe (np. wysokociśnieniowe lampy sodowe typu SON) lub inne oświetlenie posiadające tzw. „ciepłe widmo”; bezwzględnie należy wykluczyć oświetlenie żarowo – rtęciowe – przyciągające owady.

Na etapie projektu budowlanego należy tak dobrać parametry i lokalizacje w/w urządzeń dla nietoperzy, aby osiągnąć maksymalną ich skuteczność. Zaproponowane zabezpieczenia mają zminimalizować liczbę niskich przelotów nietoperzy w poprzek drogi, a tym samym spowodować minimalizację liczby kolizji i ograniczenie śmiertelności nietoperzy. Należy również na etapie ponownej oceny przeanalizować możliwość zastosowania bramownic.

Przeważające rolnicze i leśne zagospodarowanie terenu z dużymi, zwartymi kompleksami leśnymi, mniejszymi lasami izolowanymi oraz mozaikowym układem lasów i pól na obszarach o dominującym zagospodarowaniu rolniczym ma decydujący wpływ na skład gatunkowy i liczebność zwierząt dziko żyjących w otoczeniu projektowanej trasy S6. Występują tu w bardzo dużym zagęszczeniu zające, lisy, dziki i sarny; w lasach znajdują się gniazda bociana czarnego oraz innych chronionych gatunków ptaków (włochatka, dzięcioł czarny, bielik, żuraw, lelek, skowronek borowy, dzierzba gąsiorek itp.). Główne szlaki migracji zwierząt łączą ze sobą poszczególne kompleksy leśne i lasy izolowane. Z informacji uzyskanych z Polskiego Związku Łowieckiego wynika, że w otoczeniu projektowanej trasy S6 bytuje około 450 - 500 sztuk jeleni szlachetnych *Cervus elaphus*, około 1100-1200 sztuk saren *Capreolus capreolus* oraz około 900 - 1000 sztuk dzików *Sus scrofa*. Występuje również liczna zwierzyna drobna, wśród której dominuje lis *Canis vulpes* w liczbie około 1500 osobników. Na podstawie informacji uzyskanych z Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych oraz z Polskiego Związku Łowieckiego, a także konsultacji m.in. ze Stowarzyszeniem dla Natury WILK, Stowarzyszeniem Pracownia na Rzecz wszystkich Istot oraz Klubem Przyrodników określono prawdopodobny przebieg szlaków migracji w/w zwierząt. W celu zminimalizowania efektu bariery jaką stanowić będzie nowa droga ekspresowa, należy wykonać przejścia dla zwierząt we wskazanych wyżej miejscach. Ponadto projektowana

droga ekspresowa S6 w wariantcie II przebiega wzdłuż linii kolejowej na odcinku od km 0+000 do km ok. 3+000, w km 5+920, a następnie 7+180 przecina linię kolejową. Ponownie biegnie w rejonie linii kolejowej na odcinku ok. 13 km - od km 9+300 do km 22+240 (na wysokości km 22+200 znajduje się MOP III). W rejonie km 28+240 - 28+550 linia kolejowa znajduje się w pobliżu granic terenu objętego inwestycją (czyli w odległości 100 m od osi drogi). Skumulowane oddziaływanie linii kolejowej oraz drogi ekspresowej S6 potęgować będzie efekt barierowy dla zwierząt. Barierowe oddziaływanie linii kolejowej wiąże się w głównej mierze z prowadzeniem jej na nasypie i obecności skarp i szerokiego pasa stworzonego przez podłoże torowiska, natomiast w przypadku drogi ekspresowej najistotniejsze jest ogromne natężenie ruchu uniemożliwiające zwierzętom jej przekroczenie. W przypadku istniejącej linii kolejowej, która wpisana jest już w krajobraz, sama w sobie nie stanowi ona znaczącej przeszkody dla dużych ssaków kopytnych lub drapieżników. Dlatego też w przypadku zbliżeń drogi S6 do linii kolejowej konieczne jest wybudowanie zespolonych przejść dla zwierząt dużych średnich zarówno w poprzek drogi S6 jak i w poprzek sąsiedniej linii kolejowej. W przeciwnym przypadku skuteczność przejść projektowanych dla tej grupy zwierząt w poprzek drogi S6 byłaby znacząco ograniczona, a każda migracja zwierząt obciążona byłaby wysokim ryzykiem śmiertelnego wypadku przy przekraczaniu linii kolejowej (w poziomie torów). W tej sytuacji zaprojektowano zespolone przejścia drogowo - kolejowe w wariantcie II: PZD-1, PZŚ-1, PZŚ-2, PZD-2 i PZD-4. Ponadto w okresie realizacji inwestycji należy wybudować tymczasowe ogrodzenia zabezpieczające miejsca niebezpieczne dla ssaków takie jak głębokie wykopy lub niestabilne skarpy nasypów. W obrębie szlaków migracji dużych i średnich zwierząt w:

- wariantcie III w km od 0+000 do 0+800, w km od 6+000 do 6+300, w km od 13+000 do 14+000, w km od 16+100 do 17+000 w km od 18+800 do 19+700, w km od 24+200 do 26+000 oraz w km od 28+500 do 29+200;
- wariantcie A2 : w km od 1+700 do 2+000, w km od 4+650 do 5+250, w km od 11+500 do 12+300, w km od 13+100 do 13+600, w km od 16+100 do 16+500, w km od 18+900 do 19+100, w km od 24+600 do 25+000;

wysokość tego ogrodzenia powinna wynieść 2,2 m, a na pozostałych odcinkach drogi – 1,5 m. Ogrodzenia tymczasowe mogą być wykonane w formie siatki metalowej o wymiarach oczek nie większych niż 5 x 5 cm, przymocowanej do słupków drewnianych. Ogrodzenia te powinny funkcjonować aż do czasu usunięcia niebezpieczeństwa dla zwierząt lub do czasu wybudowania stałego ogrodzenia dla zwierząt.

Droga S6 będzie przecinać korytarz ekologiczny (migracyjny) o znaczeniu krajowym KPn-20B Kaszubski Północny, kilkakrotnie na odcinku od Wielistowa (tj. od km ok. 18+000 w wariantcie II lub od km ok. 20+750 w wariantcie III) do Częstkowa / Szepierii (tj. do km ok. 6+860 w wariantach A, A1, A2, B4 i C2). Korytarz ten biegnie przez północne otoczenie miasta Wejherowo (Puszcza Darżłubska) w kierunku zachodnim do Lasów Łęborskich i dalej w kierunku południowym, przecinając źródłiska rzeki Redy i Pradolinę Łeby (gdzie występuje podwójna kolizja z drogą S6); dalej korytarz kieruje się na zachód przez Las Strzebieliński, Paraszyński, Lubowidzki i Małoszycki, omijając przy tym miasto Łębork od południa; odnoga tego korytarza biegnie z Lasu Strzebielińskiego w kierunku wschodnim do Lasów Wejherowskich, obejmując swoimi granicami Las Milwiński (gdzie występuje trzecia kolizja z drogą S6). Korytarz ten łączy obszar metropolii i otoczenie Zatoki Gdańskiej z Pobrzeżem Słowińskim. Lasy strefy krawędziowej na południowym obrzeżu Pradoliny umożliwiają (za pośrednictwem doliny Gościcinki w rejonie Lasu Milwińskiego) jedyny kontakt populacji zwierząt leśnych, zasiedlających silnie izolowany, północny kompleks Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego (tj. Lasów Wejherowskich) z lasami na południe od Łęborka i kompleksem

Lasów Mirachowskich. Zachowanie jego ciągłości jest więc priorytetowe dla ochrony puli genowych populacji fauny Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Podobną rolę spełniają lasy na północnym zboczu doliny dla fauny Puszczy Darżlubskiej, utrzymuje ona również kontakt z korytarzem ekologicznym biegnącym wzdłuż Wybrzeża Bałtyku. Rzeki Reda i Łeba stanowią trasy migracji tarliskowych troci wędrownych, niewykluczone, że również innych ryb anadromicznych.

Korytarze ekologiczne znaczenia lokalnego przebiegają przez obszary chronionego krajobrazu, a kolizje drogi S6 z tymi korytarzami dotyczą OChK „Fragment Pradoliny Łeby i wzgórza morenowe na południe od Lęborka” oraz OChK „Pradoliny Łeby-Redy” i odnoszą się wyłącznie do odcinka drogi S6 między Lęborkiem, a Luzinem.

Z danych Przedstawionych w raporcie OOŚ wynika, że wariant II jest zdecydowanie mniej korzystny pod względem wpływu na korytarze ekologiczne od wariantu III; dotyczy to zarówno korytarzy krajowych jak i lokalnych – w wariantcie II długość kolizji z korytarzami krajowymi jest o 57,6 % (czyli o 3,295 km) większa niż w wariantcie III, a w odniesieniu do korytarzy lokalnych – różnica ta wzrasta do 76,6%, co odpowiada 10,47 km. Ten niekorzystny wpływ drogi na korytarze zostanie skutecznie zniwelowany przez zastosowanie przejść dla zwierząt w obrębie kolizji drogi z korytarzami.

Bardzo ważne jest również, by we właściwy sposób prowadzić prace budowlane w dolinie rzeki Okalicy, gdzie w wariantcie II przedsięwzięcia zaprojektowano przejście dolne PZM-1 dla małych zwierząt zespolone z mostem nad Okalicą w km 6+195. W rejonie tym, w korycie rz. Okalicy stwierdzono miejsca występowania tarlisk troci. Inwentaryzacja gniazd tarlisk troci wędrownej *Salmo trutta morpha trutta L.* na rzece Okalicy dokonana w dniach 23 i 27 grudnia 2007r. wykazała, na całym odcinku rzeki dostępnym dla troci, występowanie 180 gniazd. Jako najlepsze miejsca tarliskowe wskazano rejon: pomiędzy mostem drogowym w ul. Abrahama, a mostem drogowym w ul. Kaszubskiej oraz pomiędzy mostem drogowym w ul. Dretowo, a drewnianym piętrzeniem przy ogródkach działkowych. Gniazda troci zostały zaobserwowane również na odcinku rzeki między mostem drogowym w ul. Kaszubskiej, a mostem drogowym w ul. Dretowo. Najlepsze tarliska znajdują się na odcinku ok. 150 metrów licząc od mostu drogowego w ul. Kaszubskiej w górę rzeki oraz na odcinku ok. 100 metrów licząc od mostu w ul. Dretowo w dół rzeki. Niska jakość substratu użytego do budowy gniazd na pozostałej części odcinka „most drogowy w ul. Kaszubskie - most drogowy w ul. Dretowo”, oraz ich duże zapiaszczenie rokują mniej pomyślnie dla inkubacji ikry. Niebezpieczeństwo dotyczy przedostawania się do wód zanieczyszczeń powodowanych pracami budowlanymi przy obiektach inżynierskich tj. mosty, czy przepusty, ale także z terenów stosunkowo odległych, na których prowadzone są prace ziemne, w przypadku których istotnym zagrożeniem jest ryzyko czasowego zmaczenia wody dużą ilością zawiesiny. Mimo, że zjawisko tego typu ma charakter czasowy i zazwyczaj bardzo krótkotrwały, może mieć ono istotne znaczenie dla populacji niektórych gatunków ryb, m.in. troci, oraz na roślinność. Nawet czasowa obecność dużej ilości zawiesiny może doprowadzić do opuszczenia biotopu przez ryby lub zniszczenia wrażliwej na tego typu zjawiska roślinności. Dlatego też bardzo istotnym elementem jest odpowiednie zabezpieczenie placu budowy i prowadzenie prac budowlanych w rejonie miejsc występowania tarlisk w odpowiednim terminie poza okresem rozrodu ryb tj. poza okresem od 1 kwietnia do 15 czerwca.

W trakcie budowy konieczny jest nadzór środowiskowy ze strony Inwestora, a po jej zrealizowaniu monitorowanie zachodzących zmian zarówno w siedliskach jak i populacjach. Nadzór środowiskowy sprawowany w fazie realizacji inwestycji powinien weryfikować przestrzeganie zaleceń i wymogów zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork - Obwodnica

Trójmiasta oraz innych decyzjach administracyjnych wydanych dla przedmiotowego przedsięwzięcia, w zakresie ochrony środowiska, m.in. pozwoleniach wodno – prawnych, decyzjach zezwalających na zniszczenie roślin gatunków chronionych. Bieżący nadzór nad prowadzonymi robotami ma na celu ograniczenie strat w zasobach środowiska przyrodniczego terenów, na które projektowana droga ekspresowa może oddziaływać. W ramach nadzoru środowiskowego należy kontrolować prawidłowe zabezpieczenie i organizację placu budowy, która powinna zapewnić minimalizację negatywnego oddziaływania inwestycji w zakresie jej wpływu na wody podziemne i powierzchniowe, gleby, faunę i florę. Istotnym elementem jest dbałość o prowadzenie prac budowlanych zgodnie z harmonogramem i technologią umożliwiającą ochronę cennych siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej oraz chronionych gatunków zwierząt, roślin i grzybów, a także prawidłowego wykonywania urządzeń ochrony środowiska i stworzenie stref ekotonowych. Nadzór powinien być prowadzony przez specjalistów posiadających doświadczenie we wskazanym powyżej zakresie. Funkcją nadzoru środowiskowego jest zatem udział na etapie wykonawczym w zakresie stosowania m.in. przepisów w zakresie ochrony przyrody, zwłaszcza w odniesieniu do tych gatunków, których oddziaływania nie można było przewidzieć na etapie oceny oddziaływania na środowisko.

Jak wskazano powyżej planowana inwestycja położona jest poza obszarami Natura 2000. Znajdujący się ok. 1,2 km na północ obszar Natura 2000 „Lasy Lęborskie” PLB 220006 został wyznaczony dla ochrony gatunku awifauny, tj. włośchatki (*Aegolius funereus*). Jak wynika ze standardowego Formularza Danych w ostoi Lasy Lęborskie stwierdzono występowanie co najmniej 8 gatunków ptaków wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, m.in... bielik (*Haliaeetus albicilla*), sóweczka (*Glaucidium passerinum*), dzięcioł czarny (*Dryocopus martius*), lerka (*Lullula arborea*). Z regularnie migrujących ptaków w obszarze występuje gągoł (*Bucephala clangula*), samotnik (*Tringa ochropus*), siniak (*Columba oenas*). Ponadto z Inwentaryzacji ornitologicznej przeprowadzanej na zlecenie Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w 2011 roku dla obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Lasy Lęborskie” PLB 220006 wynika, iż w obszarze występują inne gatunki awifauny objęte ochroną gatunkową lub ujęte w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej m.in. pliszka siwa (*Motacilla alba*), muchołówka mała (*Ficedula parva*), paszkot (*Turdus viscivorus*), kania ruda (*Milvus milvus*), zniczek (*Regulus ignicapilla*), słonka (*Scolopax rusticola*), puszczyk (*Strix aluco*) i inne. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest ok. 1,2 km na południe od obszaru Natura 2000 „Lasy Lęborskie”. Realizacja inwestycji w wariantcie II+A2 nie będzie negatywnie oddziaływać na przedmiot ochrony w/w obszarze Natura 2000. Włośchatka (*Aegolius funereus*) to gatunek, którego siedliskiem lęgowym jak i miejscem żerowania jest las. Wielkość terytorium wynosi zwykle 50 - 200ha. Polujące samce spotykane są 1 - 1,3 km od własnego gniazda. Należy zatem przyjąć, iż lokalizacja inwestycji w odległości 2,1 km od obszaru Natura 2000 nie będzie miała negatywnego wpływu na przedmiot ochrony w ostoi. Z uwagi na lokalizację poza obszarami Natura 2000 planowane przedsięwzięcie nie spowoduje utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków zwierząt i roślin, chronionych w granicach w/w obszarów Natura 2000. Lokalizacja inwestycji częściowo wzdłuż istniejącego układu komunikacyjnego zarówno drogowego jak i kolejowego w znacznych odległościach od obszarów Natura 2000, oraz lokalizacji zadrzewień przeznaczonych do usunięcia poza ostojami, wyklucza również pośrednie oddziaływanie na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000, ani sieci Natura 2000 jako całości. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na spójność sieci oraz korzyść

migracyjny między obszarami Natura 2000, oraz krajowy korytarz migracyjny zwierząt, nałożono na Wnioskodawcę obowiązek wykonania dużych przejść dla zwierząt na trasach ich migracji.

W ramach oceny oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, tut. organ dokonał analizy raportu OOS oraz aneksów do raportu, z których wynika, iż:

Realizacja inwestycji spowoduje:

- zmianę przeznaczenia istniejących gruntów;
- fizyczną likwidację istniejących obiektów budowlanych;
- zmiany w roślinności - wystąpi potrzeba wycięcia stosunkowo dużych fragmentów lasów i pojedynczych drzew rosnących na terenie otwartym;
- utrudnienia w komunikacji pomiędzy gruntami i zabudowaniami, częściowo złagodzone przez budowę równoległych dróg dojazdowych serwisowych i poprzecznych przejazdów gospodarczych;
- stworzenie bariery dla swobodnej migracji zwierząt dziko żyjących, częściowo złagodzone przez budowę bezkolizyjnych przejść dla zwierząt;
- zwiększone negatywne skutki związane z oddziaływaniem ruchu drogowego na bezpośrednie otoczenie projektowanej trasy drogowej.

Pośrednio zajęcie terenu wiązać się będzie z:

- pozytywnymi skutkami w postaci poprawy warunków ruchu tranzytowego wzdłuż drogi nr 6 oraz umożliwienia bezkolizyjnego dostępu do drogi (w węzłach);
- zapewnieniem właściwej obsługi komunikacyjnej sąsiadujących terenów zabudowy osiedlowej, co zdecydowanie poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- wyposażeniem drogi w urządzenia ochrony środowiska, w tym zwłaszcza w przejścia dla zwierząt, ekrany akustyczne, oczyszczalnie spływów opadowych z drogi i izolacyjne pasy zieleni;
- uporządkowaniem przestrzeni urbanistycznej wzdłuż nowej drogi nr S6 i częściowo wzdłuż dróg poprzecznych;
- aktywizacją inwestycyjną terenów po obu stronach drogi, w tym zwłaszcza rejonie projektowanych węzłów drogowych.

W wyniku planowanych drogowych robót ziemnych nastąpią zmiany w ukształtowaniu powierzchni ziemi wewnątrz projektowanego pasa drogowego, a ponadto zostanie w sposób trwały usunięta wierzchnia warstwa gleby (ziemia urodzajna, humus) z obszaru przewidzianego na budowę jezdni drogowych i innych obiektów budowlanych związanych z projektowaną drogą S6.

Przewidywane znaczące zmiany powierzchni ziemi obejmują:

a) w Wariancie II:

- zmiany ekstremalne u podnóża Wzgórz Małoszyckich i w dolinie Okalicy na długości łącznej 2,6 km, od km 4+000 do km 6+600;
- zmiany znaczące w dolinie Strugi Rybnickiej na długości 0,6 km, od km 7+600 do km 8+200;
- zmiany znaczące w dolinie Łeby na długości 0,8 km, od km 24+500 do km 25+300;
- zmiany ekstremalne u podnóża Wzgórz Strzebielińskich w Strzebielinie i Luzinie na długości 1,4 km, od km 28+000 do km 29+400;

- zmiany ekstremalne na wzgórzach morenowych w Luzinie na długości 0,5 km, od km 30+700 do km 31+200;

b) w Wariancie A2:

- zmiany ekstremalne na wzgórzach morenowych w Luzinie na długości 0,5 km, od km 0+000 do km 0+500;
- zmiany ekstremalne w dolinie Bolszewki w Luzinie na długości 0,3 km, od km 1+700 do km 2+000;
- zmiany znaczące na wzgórzach morenowych w Sychowie i Milwinie na długości 2,2 km, od km 0+300 do km 2+500;
- zmiany ekstremalne na wzgórzach morenowych w Milwinie na długości 2,2 km, od km 4+200 do km 6+400;
- zmiany znaczące na wzgórzach morenowych w Głazicy na długości 0,6 km, od km 8+000 do km 8+600;
- zmiany ekstremalne w dolinie Gościciny w Szemudzie na długości 0,7 km, od km 10+600 do km 11+300;
- zmiany znaczące na wzgórzach morenowych w Szemudzie na długości 1,7 km, od km 11+600 do km 13+300;
- zmiany ekstremalne na wzgórzach morenowych w Kamieniu i Marchowie na długości 6,0 km, od km 14+500 do km 20+500;
- zmiany znaczące na wzgórzach morenowych w Bojanie i Dobrzewinie na długości 1,9 km, od km 23+100 do km 25+000.

Zmiany ekstremalne i znaczące obejmują sumarycznie 5,9 km w wariancie II i 16,1 km w wariancie A2.

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na powierzchnię ziemi wskutek wykonywania robot ziemnych, zostały na Inwestora nałożone obowiązki zastosowania odpowiednich środków łagodzących, m.in. maskowanie wykonywanych robót poprzez obsadzanie skarp nasypów i wykopów krzewami i drzewami, wykorzystanie całości zdjętej urodzajnej warstwy ziemi (humusu) do pokrycia powierzchni skarp.

Przewiduje się, iż realizacja przedsięwzięcia może spowodować naruszenie stosunków gruntowo - wodnych, wynikające z występowania miejsc o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Budowa wykopów drogowych oraz rowów drogowych winna być tak zaprojektowana, aby trwale nie obniżyć zwierciadła wód gruntowych. W przypadku budowy wykopów kanalizacyjnych dopuszcza się zaprojektowanie dna wykopów poniżej zwierciadła wód gruntowych po warunkiem odpowiedniego uszczelnienia przewodów kanalizacyjnych i studni rewizyjnych oraz wykonywanie prac poza okresem wegetacji roślin. Spełnienie tych warunków spowoduje, iż zmiany stosunków gruntowo - wodnych będą tymczasowe i nie spowodują istotnych negatywnych skutków. W celu ochrony środowiska gruntowo - wodnego podczas prowadzenia prac budowlanych Inwestor jest zobowiązany warunkami niniejszej decyzji, do zastosowania odpowiednich środków organizacyjnych i technicznych, zgodnie z którymi zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zostanie zabezpieczone przed dostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do środowiska gruntowo - wodnego. Ponadto zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych zostaną zlokalizowane na terenie przekształconym, z dala od zbiorników i cieków wodnych, poza terenami płytkiego zalegania wód podziemnych oraz poza obszarami wokół czynnych ujęć wód. Tut. organ podkreślił, iż w celu zabezpieczenia środowiska gruntowo - wodnego

oraz zapewnienia odpowiednich warunków sanitarno - higienicznych i bezpieczeństwa konieczne jest wyposażenie zaplecza placu budowy w pomieszczenia sanitarne i socjalne oraz gromadzenie ścieków sanitarnych w przenośnych zbiornikach bezodpływowych opróżnianych systematycznie przez uprawnione podmioty. Na etapie realizacji inwestycji przedsięwzięcia mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko gruntowo - wodne związane z możliwością zanieczyszczenia wód podziemnych w wyniku uszkodzenia pracującego sprzętu i wycieku do gruntu substancji ropopochodnych. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia sytuacji awaryjnej nałożono na Inwestora obowiązek właściwego magazynowania substancji podanych na migrację wodną, a w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi, zdjęcia zanieczyszczonej warstwy ziemi i jej wywóz poza teren budowy celem utylizacji.

Wykonywanie prac budowlanych będzie wiązało się z następującymi okresowymi uciążliwościami dla otoczenia:

- hałasem maszyn budowlanych (zwłaszcza przy wbijaniu pali mostowych);
- zanieczyszczeniem powietrza (spaliny, nieprzyjemne zapachy, pylenie);
- zanieczyszczeniem wód (zamulenie dna rowów i terenów u podnóża nasypów przy deszczach nawalnych).

W zakresie hałasu i jakości powietrza zagrożenia dla otoczenia będą duże na etapie budowy na obszarach, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac. Etap budowy będzie istotnie wpływał na jakość powietrza atmosferycznego, będzie to jednak wpływ krótkotrwały i lokalny. Podstawowym zanieczyszczeniem będzie niezorganizowana emisja pyłów zawieszonych i opadającego, generowanego w różnych etapach budowy. Znaczące negatywne oddziaływanie na jakość powietrza w fazie budowy sprowadzi się do:

- emisji pyłów: zawieszonych i opadającego o niewielkim, lokalnym zasięgu, związanym z pracą ciężkiego sprzętu budowlanego - montażowego (koparki, dźwigi itp.), środków transportu i maszyn budowlanych o napędzie spalinowym stosowanych w pracach przygotowawczych typu: wykopy, wywóz urobku z wykopów itp.;
- podwyższonej emisji spalin wskutek zwiększonego ruchu maszyn drogowych i pojazdów dowożących niezbędne materiały;
- emisji wtórnego pylenia w czasie dni suchych i upału, w związku z transportem pylistych materiałów budowlanych.

W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia w fazie budowy w decyzji nałożono warunki tj., krótki okres składowania materiałów sypkich, konieczność stosowania nowoczesnego sprzętu budowlanego sprawnego technicznie, lokalizację zaplecza budowy, bazy materiałowo - sprzętowej z dala od terenów zabudowy mieszkaniowej oraz konieczność prowadzenia prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej.

Oddziaływanie pól elektroenergetycznych do środowiska na etapie realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będzie związane z przebudową linii elektroenergetycznych, w tym zwłaszcza napowietrznych linii wysokiego napięcia 400 kV, 110 kV. Na przebiegu trasy drogi ekspresowej S6 w wariantcie II występują trzy kolizje z linią elektroenergetyczną wysokiego napięcia. Jest to kolizja z linią napowietrzną 110kV zlokalizowaną w km 3 + 385 (o długości 71 m) oraz linią napowietrzną 110 kV zlokalizowaną w km 7+836 - 8+100 (o długości ok. 72 m), a także linią napowietrzną 110 kV zlokalizowaną w km15 + 450 - 15 + 600 (o długości 66 m). Pozostałe kolizje dotyczą linii napowietrznych średniego napięcia. Na odcinku biegnącym zgodnie z wariantem A2 występują trzy kolizje z liniami napowietrznymi

wysokiego napięcia - 400 kV w: km 2+394 (o długości ok. 216 m); km 3+849 - 4+010 (o długości ok. 213 m); km 7+977 (o długości ok. 107 m). Pozostałe kolizje, podobnie jak w przypadku wariantu II, dotyczą linii napowietrznych średniego napięcia. Głównym rozwiązaniem kolizji będzie przebudowa linii napowietrznej na kablową, co wpłynie na ograniczenie jej oddziaływania w porównaniu ze stanem obecnym. Przy standardowo przyjmowanych wysokościach słupów, pola elektryczne wytwarzane przez te linie nie będą stwarzać zagrożenia dla zabudowy mieszkaniowej - składowa elektryczna elektromagnetycznego promieniowania niejonizującego nie będzie przekraczała wartości dopuszczalnej 1 kV/m określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (*Dz. U. Nr 192, poz. 1883*).

Wykonywanie robót drogowych, mostowych i infrastrukturalnych przy budowie trasy ekspresowej będzie się wiązało się z powstawaniem odpadów budowlanych takich jak usuwane fragmenty nawierzchni drogowych, elementy konstrukcji rozbieranych budynków, mostów i przepustów, resztki tworzyw sztucznych, zużyte drewno, ścinki metalowe, puste opakowania, jak również odpady niebezpieczne, np. puszki zawierające resztki farb używanych do malowania konstrukcji obiektów mostowych lub rozebrane fragmenty smołowych nawierzchni drogowych. Ogólną ilość odpadów budowlanych szacuje się na poziomie ok. 77700 Mg (ton) w wariantcie II i ok. 94340 Mg (ton) w wariantcie A2. Przewidywany bilans przemieszczanych mas ziemnych szacuje się na poziomie:

a) w wariantcie II:

- ilość zdjętego humusu (górnjej, urodzajnej warstwy gleby):	493 109 Mg
- ilość mas ziemnych potrzebna do wykonania nasypów:	4 366 810 Mg
- ilość mas ziemnych odspojonych w wykopach:	840 830 Mg
- niedomiar mas ziemnych (do dowiezienia z kopalni piasku):	3 525 980 Mg
- suma robót ziemnych (humus + nasypy + wykopy):	5 131 266 Mg

b) w wariantcie A2:

- ilość zdjętego humusu (górnjej, urodzajnej warstwy gleby):	463 011 Mg
- ilość mas ziemnych potrzebna do wykonania nasypów:	2 311 398 Mg
- ilość mas ziemnych odspojonych w wykopach:	3 082 630 Mg
- nadmiar mas ziemnych (do wywiezienia poza budowę):	771 232 Mg
- suma robót ziemnych (humus + nasypy + wykopy):	5 857 039 Mg

W celu realizacji wymogów prawidłowego prowadzenia gospodarki odpadami zobowiązano Inwestora do wyposażenia placu budowy i zaplecza techniczno - socjalnego w szczelne, zamykane i oznakowane pojemniki (kontenery) zapewniające selektywną zbiórkę odpadów w zależności ich rodzajów, możliwości dalszego zagospodarowania czy przetworzenia. Podczas realizacji inwestycji Inwestor został zobowiązany do minimalizacji ilości powstających odpadów, usuwania ich z miejsca powstawania oraz wykorzystywania lub unieszkodliwiania w sposób zapewniający ochronę środowiska, w tym ochronę zdrowia ludzi. Odpady niebezpieczne muszą być gromadzone w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach, zlokalizowanych w wyznaczonych i przeznaczonych do tego celu miejscach.

W fazie eksploatacji oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko związane będzie z natężeniem ruchu samochodowego na drodze. Powstawać będzie głównie dwutlenek

azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, benzen oraz pył zawieszony. Modelowanie stężeń zanieczyszczeń powietrza w otoczeniu projektowanej drogi ekspresowej S6 nie wykazało możliwości wystąpienia przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń powietrza dla potoków ruchu przyjętych w oparciu o prognozę ruchu (w okresie perspektywicznym do 2023r.). Określenie faktycznego oddziaływania związanego z eksploatacją przedmiotowej drogi na stan jakości powietrza, z uwzględnieniem tła zanieczyszczeń w rejonie planowanej inwestycji, nastąpi po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej wskazanej w sentencji niniejszej decyzji, a w trakcie której zostaną wykonane pomiary zanieczyszczeń powietrza w bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej drogi.

Eksploatacja planowanej drogi ekspresowej będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Z obliczeń zawartych w raporcie OOŚ wynika, że zasięg oddziaływania akustycznego będzie przekraczał granice pasa drogowego przedmiotowej drogi, niezbędnego do jej użytkowania i funkcjonowania. W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych wartości hałasu w środowisku na terenach chronionych akustycznie zobowiązano Inwestora do wykonania ekranów akustycznych. W raporcie OOŚ przyjęto dopuszczalne poziomy hałasu dla zabudowy chronionej akustycznie, znajdującej się w zasięgu oddziaływania projektowanej drogi, wynoszące w porze dziennej 60 dB dla zabudowy wielorodzinnej i zagrodowej, 55 dB dla zabudowy jednorodzinnej, 50 dB dla pory nocnej niezależnie od rodzaju zabudowy - zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (*Dz. U. Nr 120, poz. 826*).

W trakcie przedmiotowego postępowania w sprawie wydania decyzji środowiskowej weszło w życie rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012r. zmieniające dotychczas obowiązujące rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. Nowe rozporządzenie wprowadziło podwyższone wartości wskaźników dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku w porze dnia i nocy. W przeprowadzonej ocenie oddziaływania drogi S6 na środowisko wszystkie zaproponowane środki ograniczające emisję hałasu zostały zaprojektowane w oparciu o bardziej restrykcyjne poziomy dopuszczalne. W nawiązaniu do powyższego parametry techniczne zabezpieczeń przeciwhałasowych dla przedmiotowego przedsięwzięcia określone w warunkach niniejszej decyzji spełniają wymagania obecnie obowiązujących przepisów. Nie mniej jednak dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania akustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów akustycznych, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która umożliwi skorygowanie lokalizacji i parametrów ekranów akustycznych, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przedmiotową drogą, a także umożliwi ewentualne zaprojektowanie i wykonanie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Ponadto z uwagi na konieczność zapewnienia skuteczniejszej ochrony akustycznej otoczenia planowanej drogi ekspresowej, niepewność prognozy ruchu oraz związane z tym duże prawdopodobieństwo konieczności doprecyzowania i uszczegółowienia rozwiązań technicznych przedsięwzięcia na etapie sporządzania projektu budowlanego, nałożono na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W otoczeniu projektowanej drogi wystąpią wibracje związane z ruchem ciężkich pojazdów samochodowych. Przy uwzględnieniu rozpoznania geologicznego gruntów przeznaczonych pod budowę trasy jak i zlokalizowanych w jej obrębie, szacuje się, że zasięg

odczuwalnych wibracji nie powinien sięgać dalej niż 30 m od osi projektowanej drogi S6 oraz 10 - 30 m od osi dróg poprzecznych, a zatem nie będzie wykraczał poza granicę projektowanego pasa drogowego.

Eksploatacja planowanej drogi ekspresowej będzie wiązała się z możliwością zanieczyszczenia gleb, głównie w wyniku osiadania na powierzchni ziemi cząstek zawierających toksyny, które trafiły do powietrza z rur wydechowych pojazdów samochodowych poruszających się po drodze. Największe zanieczyszczenie gleb może wystąpić w odległości 10 – 30 m od osi drogi, a zatem nie przekroczy granicy projektowanego pasa drogowego.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na jakość wód powierzchniowych będzie związane: 1) ze zrzutem z powierzchni drogi, zanieczyszczonych spływów deszczowych i roztopowych, w tym powstających w wyniku wypadków drogowych i awarii pojazdów; 2) z powstawaniem ścieków sanitarnych i technologicznych pochodzących z obiektów usytuowanych w Miejscach Obsługi Podróżnych (MOP-ach) oraz obiektów Obwodu Utrzymania Drogi Ekspresowej (OUS).

W celu ochrony wód powierzchniowych przed zanieczyszczonymi spływami opadowymi i awaryjnymi z wybudowanej drogi S6 zostaną zastosowane systemy urządzeń oczyszczających składających się z:

- poboczy tłuczniowo - trawiastych, zatrzymujących częściowo zanieczyszczenia w pokrywie trawiastej;
- wewnętrznych skarp trawiastych rowów, zatrzymujących częściowo zanieczyszczenia w pokrywie trawiastej;
- przydrożnych rowów trawiastych, zatrzymujących częściowo zanieczyszczenia w pokrywie trawiastej;
- osadników na dnie studzienek ściekowych (wpustowych), zatrzymujących częściowo zawiesiny ogólne;
- zbiorników retencyjnych (sedymentacyjnych), zainstalowanych na rowach przydrożnych lub kanalizacji deszczowej, służących do zmniejszania przepływów maksymalnych w sieci odwodnienia drogi oraz do wstępnego oczyszczenia spływów opadowych z zawiesin ogólnych metodą sedymentacji, tj. osadzania zanieczyszczeń na dnie zbiornika;
- separatorów lamelowych, służących do ostatecznego oczyszczenia spływów opadowych z zawiesin ogólnych oraz eliminowania węglowodorów ropopochodnych, zainstalowanych na rowach przydrożnych lub u wylotu kanalizacji deszczowej w miejscach wrażliwych, tj. na obszarach chronionych przyrodniczo oraz przed wprowadzeniem wód do wrażliwych odbiorników zewnętrznych, np. rzek;
- przelewów burzowych, służących do odprowadzania wysokich przepływów bezpośrednio do odbiorników zewnętrznych z ominięciem separatorów;
- zastawek awaryjnych, służących do zatrzymywania szkodliwych substancji pochodzących z rozbitych cystern samochodowych i ewentualnie do redukcji przepływów powodziowych.

Zmniejszenie prawdopodobieństwa występowania zrzutów awaryjnych i ich skutków w środowisku nastąpi po zastosowaniu odpowiednich środków ochronnych, tj. środki zwalczania gołoledzi, np. solanki, zastosowanie barier (zastawek) zabezpieczających ciek wodne w miejscach skrzyżowania z drogą.

Odbiornikami ścieków opadowych będą istniejące rowy melioracyjne, ciekі wodne i rzeki, przecinające drogę lub przepływające w pobliżu drogi. W celu ochrony przeciwpowodziowej zostaną ograniczone maksymalne przepływy w zewnętrznej sieci hydrologicznej poprzez zastosowanie zbiorników retencyjnych w wewnętrznym systemie odwodnienia drogi.

Według podziału zlewniowego określonego w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (KZGW Warszawa, 2011, opublikowanym w M. P. Nr 40, poz. 451) planowane przedsięwzięcie drogowe położone jest w regionie wodnym Dolnej Wisły. Na przedmiotowym terenie znajduje się 15 Jednolitych Części Wód Powierzchniowych rzecznych oraz 3 jeziornych (JCWP):

- JCWP Kisewska Struga (kod PLRW200017476329);
- JCWP Łeba od Dębicy do Pogorzelicy (kod PLRW20001947639);
- JCWP Zagórska Struga (kod PLRW20001747929);
- JCWP Kacza (kod PLRW20001747989);
- JCWP Dopływ z Kaczkowa (kod PLRW20001747616);
- JCWP Okalica (kod PLRW20001747629);
- JCWP Kanał Melioracyjny (kod PLRW200017476152);
- JCWP Reda do Bolszewki (kod PLRW20001747839);
- JCWP Bolszewka od Strugi Zabłewskiej do ujścia (kod PLRW20001947849);
- JCWP Gościcina z jez. Otałżyno i Wysokie (kod PLRW200017478489);
- JCWP Mała Słupina z jeziorami Sitno, Klasztorne Duże, Białe (kod PLRW200017486829);
- JCWP Strzelenka z jeziorem Tuchomskim (kod PLRW200017486849);
- JCWP Potok Oliwski (kod PLRW20001847994);
- JCWP Strzyża (kod PLRW200017488);
- JCWP Węgorza z jez. Lubowickim (kod PLRW200017476189);
- JCWP Wysokie (Wysoka, Wytczok, Wycztok) (kod PLLW21059);
- JCWP Otałżyno (kod PLLW21058);
- JCWP Tuchomskie (kod PLLW20742).

Główne cele środowiskowe dla wód powierzchniowych określone w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły zakładają nie pogarszanie ich stanu. Dla JCWP zaliczonych do kategorii naturalnych części wód celem środowiskowym jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i utrzymanie co najmniej dobrego stanu chemicznego. Stan ekologiczny zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną, wyznaczają również hydromorfologiczne elementy jakości, tj. reżim hydrologiczny, ciągłość rzeki, warunki morfologiczne.

Projektowana trasa drogowa znajduje się w obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP nr 107 "Pradolina rzeki Łeby". W przypadku gruntów przepuszczalnych zanieczyszczenia z dróg trafiające do rowów melioracyjnych i zbiorników retencyjnych wraz z wodami infiltracyjnymi mogą przenikać do wód podziemnych pierwszego poziomu wodonośnego, powodując ich zanieczyszczenie. W związku z powyższym przewiduje się zastosowanie urządzeń ochronnych jak np. geomembrany w zbiornikach retencyjnych i rowach, pokrywy trawiaste na dnie rowów, specjalne warstwy gruntowe na dnie zbiorników.

Według podziału zlewniowego przedmiotowy teren położony jest w granicach 3 Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd):

- JCWPd 11, obejmującego zlewnie rzeki Słupi, Łupawy i Łeby;
- JCWPd 13 obejmującego zlewnie rzeki Piaśnicy, Redy i Zagórskiej Strugi, Raduni z Motławą oraz bezpośrednio zlewnie Morza Bałtyckiego;
- JCWPd 15 obejmującego zlewnie Martwej Wisły w granicach Żuław Gdańskich.

Celami środowiskowymi dla JCWPd, zgodnie z Ramową Dyrektywą Wodną są:

- zapobieganie dopływowi, lub ograniczenie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych;
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych;
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem, a zasilaniem wód podziemnych;
- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia wód podziemnych, powstałego na skutek działalności człowieka.

Dla spełnienia wymogu nie pogarszania stanu wód podziemnych, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu.

Planowane przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych. Podczas prowadzenia prac budowlanych Inwestor zastosuje odpowiednie środki organizacyjne i techniczne, które zabezpieczą środowisko gruntowo – wodne przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi. Projektowany odcinek drogi S6 będzie odwadniany rowami przydrożnymi trawiastymi biegnącymi po obu stronach jezdni bądź kanalizacją deszczową zlokalizowaną w pasie dzielącym projektowaną drogę dwujezdniową. W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania planowanej drogi na stan środowiska gruntowo - wodnego na obszarach znajdujących się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli gospodarki ściekowej, polegającej na okresowych kontrolach stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych. W celu oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań przeciwdziałających zanieczyszczeniu gleby, wód powierzchniowych i podziemnych nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej.

W związku z powyższym stosownie do treści art. 81 ust. 3 w/w ustawy OOŚ, mając na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego przewidywane oddziaływanie na układ hydrologiczny i hydrogeologiczny obszaru inwestycji i terenów sąsiednich, nie ma podstaw przypuszczać aby realizacja zamierzenia:

- znacząco oddziaływała na stan ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd);
- uniemożliwiła osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planach gospodarowania wodami w obszarach dorzeczy.

Planowane zamierzenie nie wpłynie również negatywnie na cele ochrony wód w rozumieniu art. 4.1. w związku z art. 4.7. Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

z dnia 23 października 2000r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowej Dyrektywy Wodnej).

Na obecnym etapie nie przewiduje się likwidacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W przypadku konieczności likwidacji inwestycji najbardziej uciążliwa będzie praca sprzętu rozbiórkowego, powstające oddziaływania i uciążliwości będą porównywalne do oddziaływań na etapie budowy. Przypuszcza się, iż w fazie likwidacji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie wyższa niż na etapie budowy - związane jest to z całkowitą rozbiórką poszczególnych warstw drogi oraz powstaną znacznie większe ilości odpadów budowlanych.

Eksploatacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z możliwością oddziaływań skumulowanych w powiązaniu z istniejącymi, realizowanymi i planowanymi do realizacji inwestycjami. W ocenie możliwości wstąpienia oddziaływania skumulowanego wzięto pod uwagę: obręby projektowanych węzłów; odcinki planowanej drogi S6 w miejscach jej zbliżeń do istniejącej drogi nr 6, w tym zwłaszcza na odcinku Lębork – Luzino; istniejącą na odcinku Lębork – Luzino linię kolejową; odcinki drogi S6, w sąsiedztwie których powstaje nowa zabudowa (mieszkaniowa, usługowa, handlowa, itp.); odcinki drogi S6 poza obrębem projektowanych węzłów w miejscach jej zbliżeń lub krzyżowania się z innymi drogami, gdzie albo droga S6 będzie biegnąć bezpośrednio obok istniejących dróg bądź gdzie przewiduje się realizację poprzecznych przejazdów drogowych nad lub pod trasą ekspresową.

Oddziaływania skumulowane wystąpią przede wszystkim w obrębie projektowanych węzłów, a dotyczyć będą głównie emisji hałasu. Przeprowadzona analiza akustyczna doprowadziła do wniosku, że konieczna jest ochrona budynków mieszkalnych położonych przy drogach poprzecznych w obrębie projektowanych węzłów, wobec czego węzły w całości objęto granicami przedsięwzięcia, a w ich obrębie zaprojektowano odpowiednio ekrany akustyczne, chroniące budynki przed nadmiernym hałasem.

W trakcie oceny możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych wzięto również pod uwagę odcinki planowanej drogi S6 w miejscach jej zbliżeń do istniejącej drogi nr 6, w tym zwłaszcza na odcinku Lębork – Luzino. Wykonane w ramach oceny, analizy wykazały, że oddziaływania zarówno w zakresie emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, wód, oddziaływania na zwierzęta, nie wpłyną znacząco na zmianę jakości środowiska na terenach przyległych do istniejącej drogi nr 6, na której przewidywane jest znaczne zmniejszenie natężenia ruchu.

W przypadku zbliżeń planowanej drogi S6 do linii kolejowej wskazano, iż konieczne jest wybudowanie zespolonych przejść dla zwierząt dużych i średnich, zarówno w poprzek drogi S6 jak i w poprzek sąsiedniej linii kolejowej. W związku z tym zaprojektowano zespolone przejścia drogowo – kolejowe: PZD-1, PZŚ-1, PZŚ-2, PZD-2 i PZD-4.

Oddziaływania skumulowane dotyczyć będą również odcinków drogi S6, w sąsiedztwie których powstaje nowa zabudowa mieszkaniowa, usługowa, handlowa i inna. Oddziaływania te dotyczą głównie kolizji (wyburzeń) oraz hałasu drogowego. W ramach inwestycji uwzględniono wyburzenia, a ekrany akustyczne zostały zaprojektowane, w miarę możliwości, również dla terenów niezabudowanych, ale ujętych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego jako podlegających ochronie akustycznej.

W trakcie oceny możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych wzięto również pod uwagę liczne odcinki dróg, położone poza strefą bezpośredniego oddziaływania drogi S6. Na wielu drogach - biegnących zarówno poprzecznie jak i równoległe do trasy S6 - w wyniku realizacji przedsięwzięcia ruch drogowy zmieni się znacząco. Dotyczy to zwłaszcza istniejącej drogi nr 6 Lębork – Gdynia – Gdańsk. Wykonane w ramach oceny, analizy

wykazały, że oddziaływania zarówno w zakresie emisji hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, wód, oddziaływania na zwierzęta, nie wpłyną znacząco na zmianę jakości środowiska na terenach przyległych, ponieważ w związku z realizacją przedmiotowej inwestycji, ruch na drodze nr 6 znacznie się zmniejszy, zwłaszcza na odcinku Lębork - Strzebielino. W odniesieniu do pozostałych dróg i ich otoczenia stwierdzono tylko nieznaczne zmiany stanu środowiska.

Planowane przedsięwzięcie położone jest w odległości około 74 km od najbliższej lądowej granicy państwowej (granica z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej w Piaskach na Mierzei Wiślanej) oraz w odległości ok. 50 km od granicy polskich wód terytorialnych na Bałtyku (Zatoka Gdańska 12 mil morskich na wschód od Helu). W związku z rodzajem, skalą i lokalizacją przedsięwzięcia względem granic Polski, przewiduje się, iż przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania na środowisko, pochodzącego z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Planowane przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu przepisów rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (*Dz. U. z 2013r. poz. 1479*), wobec powyższego w decyzji nie określono wymogów w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowej.

W konsekwencji powyższych ustaleń w niniejszej decyzji nałożono szereg uwarunkowań o charakterze środków łagodzących zidentyfikowane lub potencjalne negatywne oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W celu zminimalizowania wpływu przedsięwzięcia na środowisko w sentencji decyzji wprowadzono:

1. warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich (pkt. 2 sentencji decyzji);
2. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym (pkt. 3 sentencji decyzji);
3. obowiązki dodatkowe (pkt. II sentencji decyzji).

Uwarunkowania i obowiązki określone w pkt I.2 niniejszej decyzji nałożono w oparciu o wnioski i zalecenia przedstawionego raportu OOS. Uwarunkowania określone dla fazy realizacji przedsięwzięcia sformułowano mając na względzie m.in. obowiązki:

- zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie przygotowywania i realizacji inwestycji (art. 74 ust.1 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- uwzględniania ochrony środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochrony gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wód gruntowych (art. 75 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska);
- wykorzystywanie i przekształcanie elementów przyrodniczych przy prowadzeniu prac budowlanych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją konkretnej inwestycji (art. 75 ust. 3 ustawy – Prawo ochrony środowiska);

- wykorzystywania surowców i materiałów, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają utrzymać na możliwie najniższym poziomie ich ilość, a także ograniczają negatywne oddziaływanie na środowisko lub zagrożenie życia lub zdrowia ludzi (art. 18 ustawy o odpadach);
- postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami, wymaganiami ochrony środowiska oraz planami gospodarki odpadami (art. 33 ustawy o odpadach).

Wymagania powyższe określono mając na względzie najbardziej istotne spośród zidentyfikowanych emisji, których brak zarządzania mógłby stanowić źródło negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym zdrowie ludzi bądź, skrajnie, prowadzić do stanu zagrożenia środowiska. Wskazane uwarunkowania realizacji obejmują zarówno działania o charakterze prewencyjnym, nadzorczym, jak i techniczne środki zarządzania emisjami. Uwarunkowania określone dla projektu budowlanego stanowią bezpośrednią wytyczną dla projektanta i mają na celu zapewnienie oszczędnego korzystania z zasobów środowiska, minimalizację emisji, odpowiednie zarządzanie emisjami albo realizację priorytetów lokalnej polityki ekologicznej. U podstaw w/w wytycznych leżą m.in.:

- zasady prewencji, przezorności i ponoszenia kosztów oddziaływań na środowisko, wynikające z art. 6 i 7 ustawy – Prawo ochrony środowiska;
- zakaz powodowania pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi (art. 141 ust. 2 Prawo ochrony środowiska);
- nakaz dotrzymywania standardów jakości środowiska i standardów emisyjnych (art. 141 ust. 1 i 144 ust. 1 Prawo ochrony środowiska);
- nakaz stosowania paliw, surowców i materiałów eksploatacyjnych zapewniających ograniczenie ich negatywnego oddziaływania na środowisko, jak też podejmowania odpowiednich działań w przypadku powstania zakłóceń w procesach technologicznych i operacjach technicznych w celu ograniczenia ich skutków dla środowiska (art. 146 Prawo ochrony środowiska);
- zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 (art. 33 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody).

Obowiązki określone w p. II decyzji nałożono na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 2 lit b) ustawy OOŚ. Obowiązki te wynikają z zaleceń sporządzonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Obowiązki nałożono ze względu na konieczność monitorowania wszelkich zmian środowiska związanych z eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej zgodnie z art. 93 ust. 2 pkt 2 ustawy OOŚ. Celem tej analizy jest m. in. sprawdzenie skuteczności zaproponowanych działań i środków w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, a także ocenę poprawności działania systemu odwodnieniowego.

Realizacja inwestycji zgodnie z uwarunkowaniami określonymi niniejszą decyzją, a także późniejsza eksploatacja obiektów powstałych w wyniku przedsięwzięcia nie zwalnia inwestora z obowiązku, niezależnie od postanowień niniejszej decyzji:

- stosowania przepisów w sprawie warunków technicznych ustanowionych na podstawie art. 7 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (*t.j. Dz. U. z 2013r. poz.1409 ze zm.*);
- uzyskania wymaganych prawem zezwoleń, opinii i uzgodnień;
- realizacji obowiązków wynikających wprost z przepisów prawa, w tym w szczególności obowiązków dotyczących prawidłowej eksploatacji instalacji, określonych przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. – Prawo ochrony środowiska oraz gospodarki odpadami, określonej przepisami ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (*Dz. U. z 2013r. poz. 21*); obowiązki takie, jako istniejące i wiążące z mocy prawa, nie podlegają powtórnemu nałożeniu i ujawnieniu w decyzji.

Jednocześnie tut. organ wskazuje, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, okazów gatunków, gniazd gatunków, ich płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (*Dz. U. z 2013r. poz. 627 ze zm.*).

W tym stanie należało orzec jak na wstępie.

Decyzja podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, w terminie 14 dnia od daty jej otrzymania, zgodnie z art.127 i 129 Kpa.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku

Hanna Dylikowska

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy OOŚ. Złożenie wniosku powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku może nastąpić w terminie sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji.

Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16.11.2006r. o opłacie skarbowej (*t.j. Dz. U. z 2012r. poz. 1282 ze zm.*) niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu inwestycji oraz nie narusza praw własności i uprawnień osób trzecich, a wnioskodawcy, który nie uzyskał praw do terenu, nie przysługuje roszczenie o zwrot nakładów poniesionych w związku z otrzymaną decyzją.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku, ul. Subisława 5,
80-354 Gdańsk
2. Strony postępowania administracyjnego oraz podmioty na prawach strony - informowane
poprzez obwieszczenie
3. a/a RDOŚ

Do wiadomości:

1. Pomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku, ul. Dębinki 4,
80 - 211 Gdańsk
2. Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, ul. Grudzińskiego 41,
81-103 Gdynia



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W GDAŃSKU**

ZAŁĄCZNIK nr 1

do decyzji nr RDOŚ- Gd-WOO.4200.3.153.2011.AJA.EŚ.
zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2013r. poz. 1235 ze zm.)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem planowanej inwestycji jest budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku Lębork (wraz z obwodnicą Lęborka) – Obwodnica Trójmiasta wraz z przebudową linii wysokiego napięcia. Przedsięwzięcie zostało podzielone na dwie części: odcinek północny między Lęborkiem, a Luzinem od km proj. 0+000 do km proj. 33+843 oraz odcinek południowy między Luzinem, a Gdańskiem od km proj. 0+000 do km proj. 30+360. Poza ekspresową inwestycją liniową w zakres przedsięwzięcia będzie wchodzić przebudowa odcinków istniejących dróg krzyżujących się z trasą główną oraz przebudowa kolidujących z nią sieci infrastrukturalnych nadziemnych i podziemnych (elektrycznych, telefonicznych, gazowych, wodociągowych, kanalizacyjnych itp.). Drogę S6 zaprojektowano jako drogę dwujezdniową czteropasmową z pozostawieniem rezerwy terenu na dobudowę trzeciego pasa ruchu do każdej głównej jezdni drogowej.

Wykaz działek, obejmujących teren na którym planuje się realizację przedsięwzięcia jw. – stan na dzień 31.10.2011 r.:

w Gminie Lębork:

63/8, 63/9, 63/11, 63/50, 63/51, 63/52, 63/53, 63/54, 63/55, 63/56, 63/57, 63/58, 63/60, 63/61, 63/62, 63/63, 63/65, 63/66, 63/6, 63/7, 64, 66, 67, 69/4, 69/7, 65, 69/5, 79, 133/2, 133/3, 133/4, 133/11, 69/1, 69/6, 70, 63/59 – Obręb nr 5

300/1, - Obręb nr 6

18/1, 19/3, 22, 23/7, 46/1, 46/10, 46/3, 46/6, 9/4-L, 21, 29, 46/4, 46/5, 46/8, 46/9, 46/11, 47, 80/2, 81/2, 85, 86, 96/5, 13/3-L, 46/2, 46/7, 2, 5, - Obr nr 10

17/3-L, 203, 204/1, 204/2, 205/1, 212/23, 212/6, 206, 207, 188/10, 194/1, 196/25, 196/27, 196/7, 208, 209, 210, 211, 212/17, 212/2, 212/21, 212/24, 212/3, 212/5, 213, 214, 226, 240/53, 15-L, 16/2-L, 16/3-L, 16/6-L, 17/2-L, 17/4-L, 18-L, 202/1, 202/2,

202/3, 202/4, 202/5, 299/4, 68-L, 69-L, 70-L, 71-L, 72-L, 73-L, 74-L, 75/1-L, - Obwód nr 11

1, 111, 112, 117, 13/10-L, 38/7, 38/4, 38/3, 113, 31, 32, 33, 107/1, 108, 110, 114, 115, 116, 121, 122, 123/3, 123/4, 123/5, 123/6, 124, 119, 126/2, 128/3, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 128/1, 13/4-L, 13/6, 13/8-L, 13/9-L, 19/27, 34, 35, 36, 37, 38/6, 38/8, 67/1-L, 67/3, - Obwód nr 12

1/2, 1/3, 1/5, 10/1, 10/2, 11/1, 11/2, 12/3, 12/4, 13/1, 13/2, 14/5, 14/6, 15/2, 15/6, 2/1, 2/2, 2/3, 282/1, 282/2, 282/3, 282/5, 282/7, 282/8, 284, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9/1, 9/2, 15/4, 16/3, 281, 306, 307/1, 1/4, 16/4, 16/6, 17/3, 17/4, 17/5, 277, 15/5, - Obwód nr 14

w Gminie Nowa Wieś Lęborska:

8, 105/4, 236, 37, 38, 39, 46, 12/1, 50/3, 100, 101, 102/1, 105/5, 105/6, 13/2, 16/1, 16/2, 19-L, 20-L, 21-L, 22-L, 230, 23-L, 24-L, 34, 35/1, 36/1, 41, 42, 43/1, 43/2, 44, 47/2, 48/2, 48/5, 7/2, 99/1, - Obwód Leśnice

102, 100, 101, 10-L, 10/1, 114/3, 180, 181/1, 181/3, 182, 185/3, 185/5, 185/6, 2/2-L, 464, 53/4, 53/5, 53/6, 54/5, 580, 63/4, 737, 738, 739, 740, 743, 756, 53/13, 53/14, 114/11, 114/8, 115/14, 115/15, 115/16, 115/17, 115/19, 116/14, 118/6, 118/9, 120/3, 120/4, 120/5, 120/6, 121/1, 121/10, 121/3, 121/9, 122/10, 122/11, 122/12, 122/9, 123/1, 130/1, 130/10, 130/11, 130/4, 130/6, 130/7, 130/8, 131/3, 131/4, 132/1, 132/2, 183, 188/2, 189/1, 190/1, 190/4, 191/1, 191/4, 196/6, 198/3, 237/1, 239/1, 239/4, 239/5, 239/8, 240/1, 240/4, 241, 41/109, 41/112, 41/18, 41/19, 41/20, 41/21, 41/24, 41/25, 41/26, 41/27, 41/49, 41/55, 42/24, 42/7, 43/29, 43/30, 43/32, 3/10-L, 43/33, 43/34, 43/4, 43/44, 43/45, 43/79, 43/8, 43/80, 463/1, 47, 513, 514, 515/1, 43/31, 775, 515/2, 516, 517, 518, 519, 525, 526, 527, 528, 53/11, 53/12, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553/1, 553/2, 553/3, 554, 555, 556, 557/1, 558/1, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 579, 599, 600, 601, 62/1, 67/3, 68/4, 68/5, 68/6, 70/4, 745, 757, 758, 759, 760, 761, 771, 772, 773, 774, 837, 857, 858, 96/1, 96/2, 97, 98, 99, 203/2, 155/6, 155/7, 155/4, 155/5, 155/14, 154, 151/1, 155/12, 155/13, 155/11, 152/7, 118/8, 53/10, 237/3, 82/2, 112/3, 113/1, 113/3, 113/4, 113/5, 114/1, 114/4, 114/5, 114/6, 114/7, 115/1, 115/10, 115/11, 115/12, 115/2, 115/5, 116/10, 116/11, 116/13, 116/15, 116/6, 116/7, 116/8, 117/5, 117/6, 118/2, 118/3, 12-L, 13/7-L, 142/1, 142/2, 149/1, 149/2, 149/4, 149/5, 151/2, 152/3, 152/5, 152/6, 152/8, 153/1, 153/2, 153/3, 153/4, 153/5, 155/10, 155/9, 156/10, 156/11, 156/3, 156/4, 156/5, 156/6, 156/7, 156/9, 160, 161, 162, 166, 167, 184, 188/4, 191/3, 192/2, 193/2, 194/2, 195/3, 195/4, 196/5, 197, 198/4, 2/2, 2/4-L, 200/2, 204, 205, 206, 207, 208/1, 208/2, 209, 210/1, 211, 212, 213, 214/1, 214/5, 215, 216, 217, 3/18-L, 3/19-L, 3/20-L, 46/4, 465, 54/6, 6, 60/10, 60/11, 60/12, 60/13, 60/3, 60/9, 61/1, 61/2, 62/2, 670/2, 671/2, 678/2, 678/4, 678/5, 679/1, 679/2, 68/3, 7, 702/1, 703, 704, 705/1, 716/2, 717, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727/1, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735/1, 735/2, 735/4, 735/5,

735/6, 736, 741, 742, 744/1, 744/2, 748/1, 748/2, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 8/2, 856, 9, 9/8-L, 219/16, 220/2, 63/1, - Obwód Lubowidz

72/4, 81, 82, 83/1, 84/1, 84/2, 85/2, 75/2-L, 156/2,- Obwód Małoszyce

W Gminie Łęczyce:

100/1, 100/2, 100/3, 101/1, 101/2, 102, 103, 104, 105/1, 106, 107, 108, 109, 112, 112/2, 113, 114, 115, 116, 117/1, 120, 122/1, 122/2, 123, 124/1, 124/2, 125, 132, 74, 75, 93/1, 93/9, 97/6, 94, 277, 129, 136/2, 270, 271, 272, 273, 274, 276, 291/5, 68, 95, 96/1, 97/2, 97/4, 98, 99/2, 99/3, 99/4, 99/5, - Obwód Bożepole Małe

168, 169, 609, 617, 69/48, 69/49, 69/18, 70/1, 70/12, 70/16, 70/17, 70/7, 78/2, 78/4, 82/4, 82/9, 115/10, 115/2, 71, 116, 156, 159, 607, 608, 612, 89/2, 613, 631, 632, 68, 70/14, 70/15, 70/5, 78/3, 82/15, 82/10, 82/11, 82/12, 82/13, 82/14, 82/6, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89/4, 89/7, 90, 91/1, 93/4, 93/5, 94/1, 95/6, 95/2, 95/4, 96/1, 97/1, 95/5, 98/1, - Obwód Bożepole Wielkie

1, 6/5, 10/6, 13/8, 13/14, 13/15, 13/16, 13/17, 13/9, 2, 235/10, 235/11, 235/23, 235/24, 235/26, 235/27, 235/28, 235/38, 235/7, 235/8, 235/9, 31/4, 33/24, 33/25, 33/48, 33/5, 235/39, 37, 4/2, 53/35, 53/51, 56/13, 56/14, 56/7, 8/10, 10/1, 8/11, 8/12, 8/1, 9, 10/5, 8/13, 8/2, 8/4, 8/5, 8/6, 8/7, 8/8, 8/9, 18/1, 15, 18/3, 18/4, 190, 192, 194, 195, 196, 21, 235/1, 235/12, 235/13, 235/14, 235/15, 235/16, 235/17, 235/18, 235/19, 235/2, 235/20, 235/21, 235/22, 235/3, 235/4, 235/40, 235/41, 235/42, 235/43, 235/5, 235/6, 235/75, 29, 31/1, 31/3, 31/6, 32, 33/27, 33/33, 33/34, 4/1, 5, 53/33, 53/65, 53/64, 53/37, 53/38, 53/39, 53/41, 53/43, 53/44, 53/59, 53/6, 53/60, 53/61, 53/62, 53/63, 56/1, 56/10, 56/12, 56/9, 57, 58/1, 58/2, 58/3, 59/1, 59/2, 6/2, 6/3, 6/4, 6/6, 7, 33/21, 33/49, - Obwód Godętowo

297, -Obwód Kaczkowo

312, 101, 281/1, 281/9, 310, 311, 313/1, 313/2, 315, 316, 317, 352/2, 352/3, 352/4, 356/2, 362, 368/3, 375, 377, 378, 388, 389, 394/1, 395/3, 397/1, 397/3, 397/4, 397/5, 399, 415/10, 415/9, 426, 433/3, 433/4, 433/11, 433/14, 433/15, 437/2, 433/16, 433/17, 433/18, 433/19, 445, 446/5, 446/6, 446/7, 446/8, 447, 353/2, 355/1, 356/1, 357, 358, 359, 360, 361, 376, 379, 384, 387, 392, 396/11, 398, 403, 408, 409, 410, 415/11, 415/12, 415/13, 415/28, 415/5, 415/6, 415/7, 415/8, 416/2, 416/3, 416/4, 431/3, 432/6, 432/7, 443, 448, 449, 450, 521, 78/2, 78/4, 78/5, 99/1, - Obwód Łęczyce

350/52, 368/2, 350/58, 368/1, 422/4, 422/8, 457/3, 457/4, 426, 454/7, 457/2, 651, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666/1, 666/2, 70/3, 72/1, 650, 72/19, - Obwód Strzebielino

197, 211, 212, 229,- Obwód Świelino

w Gminie Żukowo:

75, 76, 77, 81, 82, 85, 105, 106, 117, 119, 121, 126, 127, 129, 130, 135, 136, 137, 139, 140, 141, 143, 148, 152, 153, 154, 155, 157, 159, 161, 165, 167, 168, 170, 171, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 184, 186, 187, 188, 190, 191, 192, 195, 201, 203, 206, 207, 208, 213, 215, 220, 222, 700, 822, 823, 825, 826, 828, 830, 831, 832, 847, 848, 1230, 107/2, 108/7, 108/9, 1244/2, 1244/3, 1225/43, 1232/11, 1232/12, 131/2, 134/4, 134/5, 134/6, 150/2, 156/10, 156/2, 156/3, 156/6, 163/3, 163/4, 163/6, 166/2, 169/1, 169/2, 173/1, 173/2, 181/1, 181/2, 183/1, 183/2, 185/1, 185/2, 189/1, 189/2, 189/3, 198/1, 198/2, 199/2, 202/1, 205/3, 210/1, 210/5, 212/2, 212/3, 212/4, 214/2, 214/3, 221/1, 221/2, 223/1, 223/5, 79/7, 79/8, 79/9, 80/1, 80/2, 80/3, 83/2, 83/3, 83/6, 833/1, 833/2, 845/1, 856/39, 856/40, 856/41, 998/13, 998/14, 998/2, 998/4, 998/5, 998/6, 103/1, 104, 897/1, 897/2, 1232/13, 69, 50, 83/1, 834, 827, 829, 205/4, 166/1, 113/2, 223/3, 998/12, 172, 182, 200, 107/1, 134/3, 133, 138, 142, 145, 164, 193, 194, 699, 851, 108/2, 1232/10, 128/1, 128/13, 128/14, 128/2, 128/5, 146/13, 146/14, 146/15, 146/5, 163/5, 163/9, 199/1, 199/4, 210/2, 219/5, 219/6, 693/2, 696/10, 696/2, 696/9, 698/2, 698/3, 701/1, 701/2, 79/1, 79/2, 79/3, 79/5, 821/1, 821/2, 824/2, 824/3, 83/5, 843/6, 844/3, 844/4, 844/5, 844/7, 849/9, 856/43, 68, 74/4, 74/6, 86, 87, 88, 89, 90/2, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 103/4, 103/6, 103/7, 108/4, 110/7, 125, 131/1, 132, 144, 146/6, 146/7, 146/8, 146/9, 146/16, 147/1, 149, 150/1, 151, 156/5, 156/7, 156/9, 158, 162, 163/1, 163/8, 163/10, 163/11, 199/3, 204/2, 204/3, 204/4, 205/1, 210/4, 219/7, 219/8, 219/10, 615, 852, 853, 854, 856/2, 856/3, 856/4, 856/6, 856/7, 856/8, 856/38, 856/42, 898, 998/7, 998/8, 998/9, 998/10, 998/11, 998/15, 998/16, 998/17, 998/18, 998/20, 998/21, 998/22, 1225/36, 1225/37, 1225/38, 1225/48, 1225/52, 1225/53, 1225/42, 1225/44, 1225/45, 1232/9, 1244/1, 1244/4, 1244/5, 998/23, 998/24, 214/4, 79/4, 817/2, 843/3, 843/4, 843/5, 844/6, 846/14, 219/1, 1237, 110/1, 67, 1225/46, 1225/50, 1225/51, 223/6, 79/6, 110/6 – Obwód Chwaszczyń

w Gminie Miejskiej Gdynia:

159/13, 159/21, 159/22, 159/23, 159/24, 159/3, 159/35, 159/36, 159/9, 160, 161/10, 161/61, 161/62, 161/63, 161/14, 161/16, 161/17, 161/18, 161/64, 161/65, 161/57, 161/58, 161/59, 161/60, 161/55, 161/56, 161/25, 161/26, 161/28, 161/66, 161/67, 161/30, 161/35, 161/38, 161/42, 161/43, 161/44, 161/45, 161/48, 161/49, 161/50, 161/47, 169/2, 173, 159/19, 159/25, 159/26, 159/27, 159/28, 159/29, 159/30, 159/31, 159/33, 159/34, 161/40, 170, 171, 172, 174, 176/2, 178, 159/37, 159/7 - Obwód Chwaszczyń 2

144/1, 149/3, 151/1, 152, 154/2, 155/3, 155/4, 156/10, 156/12, 156/16, 156/18, 156/6, 156/7, 156/8, 157/1, 157/3, 158/14, 158/28, 158/3, 162, 163, 164, 165/10, 165/12, 165/14, 165/16, 165/17, 165/19, 165/20, 165/24, 165/8, 168/5, 168/6, 168/7, 168/8, 169/1, 170/1, 170/2, 170/5, 171, 173, 174, 175, 176, 177/1, 177/4, 177/6, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 817/2, 818, 820/1, 820/2, 821/3, 144/2, 144/3, 145, 146/2, 146/3, 147/4, 147/5, 147/6, 147/7, 148/1, 149/1, 149/2, 150, 153/2, 153/3, 154/3, 155/1, 156/14, 156/17, 156/2, 156/5, 156/19, 157/2, 158/10, 158/11, 158/12, 158/13, 158/22, 158/23, 158/24, 158/25, 158/26, 158/27, 158/4, 158/5, 158/6, 158/7, 158/8, 158/9,

165/11, 165/18, 165/21, 165/22, 165/23, 165/5, 165/6, 165/7, 166, 167, 168/10, 168/11, 168/12, 168/9, 170/4, 172/11, 172/13, 172/14, 172/15, 172/16, 172/28, 172/29, 172/30, 172/19, 172/20, 172/21, 172/22, 172/23, 172/5, 172/6, 172/7, 172/9, 177/5, 817/1, 819/1, 819/2, 821/1, 821/2, - Obwód Chwaszczyno 3

202, 203, 204/1, 205, 206, 207/1, 207/2, 207/3, 207/5, 207/6, 208/1, 208/24, 208/25, 208/4, 208/6, 828, 204/2, - Obwód Chwaszczyno 4

136/8, 139, 140, 141/1, 141/2, 141/3, 141/4, 142/1, 143/11, 143/41, 143/42, 143/32, 143/35, 143/37, 143/38, 143/39, 143/40, 185, 186/1, 186/11, 186/12, 186/2, 186/21, 186/34, 186/4, 186/44, 186/45, 186/46, 186/47, 186/55, 189/1, 190/1, 191/2, 191/3, 191/4, 192, 193, 194, 198, 842, 187, 142/2, 143/10, 143/12, 143/13, 143/14, 143/15, 143/16, 143/17, 143/21, 143/22, 143/23, 143/45, 143/43, 143/44, 143/26, 143/27, 143/28, 143/29, 143/33, 143/34, 143/7, 143/8, 143/9, 186/13, 186/14, 186/15, 186/16, 186/17, 186/18, 186/19, 186/20, 186/22, 186/23, 186/24, 186/25, 186/26, 186/27, 186/28, 186/29, 186/30, 186/31, 186/32, 186/33, 186/35, 186/36, 186/37, 186/38, 186/39, 186/40, 186/41, 186/42, 186/43, 186/48, 186/49, 186/50, 186/51, 186/52, 186/53, 186/54, 186/6, 186/8, 186/9, 188, 189/3, 189/4, 189/5, 190/3, 190/4, 142/3 - Obwód Chwaszczyno 5

238/1, 238/3, 238/4, 238/5, 231/2, 232/1- Obwód Chwaszczyno 6

239/4, 239/6, 239/7, 239/11, 239/12, 239/13, 239/14, 240/1, , 240/2, 240/3, 240/4 , 240/5, 243, 244, 245, 247/8, 248, 241, 242, 246, 237/14, 239/3, 247/1, 247/10, 247/2, 247/3, 247/4, 247/5, 247/6, 247/9, - Obwód Chwaszczyno 7

125/7, 125/8, 126/7, - Obwód Kolonia 12

153, 104/6, 129/5, 131/1, 132/11, 132/12, 132/9, 133/1, 133/3, 133/4, 133/5, 134/1, 134/2, 136/4, 136/5, 147, 148, 149, 150, 151, 152/1, 152/2, 142, 143, 144, 146, 128/3, 129/6, 129/7, 130/2, 132/10, 132/5, 133/2, 134/3, 136/2, 145, 154, 162, 163, 164, 165, Obwód Kolonia 14

1/1, 1/2, 1/37, 1/38, 1/47, 1/48, 1/6, 2/1, 2/3, 2/4, 3/10, 3/11, 3/13, 3/15, 3/17, 3/19, 3/2, 3/20, 3/21, 3/22, 3/23, 3/24, 3/9, 45/1, 45/2, 46/1, 46/3, 46/4, 5/3, 7, 1/12, 5/4, 1/40, 1/39, 6/4, 1/42, 1/41, 1/29, 1/28, 1/27 - Obwód Osowa 10

30/5, 102/5, 42/5, 77/4, 74/6, 108/6 – Obwód Wielki Kack 17

24/15, 46/15, 11, 12, 13, 64/16, 65/16, 31/3, 32/3, 33/3, 34/14, 36/15, 38/15, 41/15, 42/15, 43/15, 44/15, 45/15, 47/14, 49/14, 50/15, 51/15, 55/14, 56/14, - Obwód Wielki Kack 18

50/13, 53/12, 47/14, 26/4, 28/5, 30/6, 32/7, 35/21, 37/19, 39/20, 41/16, 77/6, 44/15, 141/11, 56/11, 91/11, 104/12, 105/12, 111/13, 116/17, 118/17, 140/11, 142/11, 143/11, 48/14, 51/13, 85/12, 86/12, 88/10, 89/10, 90/11, 94/17, 96/13, 97/13, 145/13, 100/14,

117/17, 106/2, 107/2, 110/17, 112/15, 144/13, 146/13, 147/13, 121/4, 122/4, 123/4, 124/4, 125/4, 126/4, 130/4, 131/4, 133/1, 136/9, 137/9, 148/13, 149/13, 150/3, 151/3, 153/20, 154/16, 156/16, 157/16, 158/16, 159/16, 160/16, 161/16, 162/16, 163/16, 18, 24/2, 34/7, 38/19, 43/16, 60/21, 64/5, 66/6, 68/7, 69/4, 70/4, 71/21, 72/21, 73/4, 74/4, 75/5, 76/5, 78/6, 79/7, 8, 80/7, 81/16, 83/15, 84/15, 87/12, - Obwód Wielki Kack 21

11, 209/17, 33/12, 34/12, 35/13, 36/13, 37/14, 38/14, 39/15, 40/15, 42/16, 44/17, 78/16, 80/15, 81/15, 10, 100/21, 114/17, 116/18, 117/18, 118/18, 119/18, 177/20, 178/20, 181/19, 198/19, 199/19, 208/17, 46/20, 56/22, 6, 7, 74/18, 77/17, 79/16, 8, 9, - Obwód Wielki Kack 22

100/23, 101/23, 102/24, 103/24, 104/10, 106/27, 121/11, 125/36, 126/36, 134/11, 135/11, 137/11, 138/11, 139/11, 140/11, 141/13, 142/13, 149/11, 151, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 55/5, 57/5, 62/5, 64/10, 66/26, 67/26, 68/25, 69/25, 70/24, 72/23, 74/22, 76/21, 78/20, 79/20, 80/19, 81/19, 82/18, 83/18, 84/17, 85/17, 86/16, 88/15, 89/15, 90/14, 91/14, 92/13, 94/12, 95/12, 96/21, 97/21, 98/22, 99/22, 105/10, 150/11, 49/11, 44, 46, 58/4, 60/3, 63/5, 119/47, 127/45, 128/45, 145/47, 146/47, 147/48, 148/48 - Obwód Wielki Kack 24

4/3, 7/3, 75/3, 13/3, 23/3, 26/3, 27/3, 66/3, - Obwód Wielki Kack 25

143/1, 144/1, 145/1, 151/1, 175/1, 178/7, 179/7, 28/7, 29/1, 31/1, 33/1, 34/1, 35/1, 49/1, 153/74, 136/1, 137/1, 14/6, 140/1, 142/1, 147/5, 148/1, 150/1, 156/1, 157/1, 16/6, 173/6, 174/1, 2, 21/3, 22/3, 23/4, 26/7, 36/1, 39, 47/1, 50/1, 54/7, 60/1, 61/1, 62/1, 72/5, 75, 169/74, 170/74, 171/74, 44/4, 172/6, - Obwód Wielki Kack 26

308/2, 308/3, 308/4, 308/6, 308/7, 308/8, - Obwód Wielki Kack 27

548/16, 547/16, 175/16, 22/14, 24/15, 388, 395, 452, 73/14, 74/15, 76/15, 79/16, 352/14, 394, 396, 397, 399, 400, 451, 393, 392, 401, 402, - Obwód Wielki Kack 29

10, 108/6, 109/6, 11, 127, 136, 139, 142, 17/6, 19/4, 2, 21/1, 177/5, 178/5, 29/8, 3, 30/8, 31/6, 33/6, 34/6, 35/6, 36/6, 37/6, 38/6, 40/1, 44/4, 46/6, 53/6, 122, 126, 7, 78/1, 81/6, 82/6, 83/6, 85/6, 86/6, 87/6, 9, 91/6, 180/6, 179/6, 42/1, 80/1, 63/1, 48/1, 137, 138, 140, 141, 55/5, 92/6 - Obwód Wielki Kack 30

19/5, 21/8, 219/5, 23/8, 248/8, 25/8, 27/5, 319/8, 6, 7, 222/8, 318/8, - Obwód Wielki Kack 31

161, 165, 17/3, 18/5, 190/164, 191/164, 193/166, 195/159, 23/3, 234/158, 235/158, 28/2, 31/7, 33/2, 35/7, 36/7, 37/7, 38/7, 39/7, 41/3, 43/5, 53/3, 6, 8, 82/2, 89/2, 90/2, 91/2, 93/2, 94/2, 95/2, 96/2, 181/160, 182/160, 184/162, 185/162, 186/163, 187/163, 188/163, 194/159, 196/1, 197/1, 49/4, 50/4, 69/2, 79/2, 86/2, 87/2, 88/2, 92/2, - Obwód Wielki Kack 32

105/98, 14, 16/12, 18/13, 20/11, 21/10, 23/6, 25/5, 27/4, 29/10, 31/4, 33/5, 35/6, 41/4, 47/6, 48/6, 57/4, 58/4, 59/4, 60/5, 61/5, 63/6, 64/6, 65/6, 66/6, 67/6, 68/6, 7, 8, 81/11, 82/11, 83/11, 84/11, 85, 88/5, 9, 100/98, 103/98, 104/98, 106/98, 107/98, 109/98, 111/97, 42/6, 43/6, 44/6, 86, 90/3, 99/98, - Obwód Wielki Kack 34

28/5, 43, 44, 47, 29/5, 52/42, 53/42, 61/46, 62/46, 6, - Obwód Wielki Kack 35

232/8, 54/8, 56/8, 221/1, 221/10, 221/11, 221/12, 221/13, 221/14, 227/2, 45/11, 48/11, 220, 221/9, 227/4, 231/8, 42/7, 46/11, 66/8, 67/8, - Obwód Gdynia 3-L

w Gminie Szemud:

41, 70, 110, 111/4, 112/8, 113, 114/4, 316, 378/2, 383, 384, 393/28, 394, 395, 396, 397, 398/3, 398/32, 400, 42/1, 49, 50/10, 50/18, 50/21, 50/22, 50/23, 55/13, 55/16, 55/17, 55/18, 59/15, 60, 61, 66/1, 69/10, 69/11, 69/12, 69/13, 69/15, 69/16, 69/17, 69/18, 69/3, 69/5, 69/7, 69/9, 72, 75/60, 75/61, 75/66, 81, 82/1, 82/2, 82/3, 83, 84/11, 84/12, 84/13, 84/14, 84/19, 84/2, 84/20, 84/28, 84/29, 84/3, 84/4, 84/5, 84/6, 85, 86, 87, 88, 90, 59/16, 109, 111/1, 111/2, 111/5, 111/6, 112/1, 112/2, 112/3, 112/4, 112/5, 112/6, 112/7, 114/12, 114/3, 378/1, 392/41, 398/14, 398/16, 398/17, 398/18, 398/19, 398/2, 398/20, 398/21, 398/22, 398/23, 398/24, 398/25, 398/26, 398/27, 398/28, 398/29, 398/30, 398/31, 399/1, 399/15, 40/20, 40/21, 40/22, 40/23, 40/24, 40/25, 40/26, 40/27, 40/28, 40/29, 40/30, 40/31, 40/32, 40/33, 40/34, 40/35, 40/36, 40/37, 40/38, 413/1, 413/2, 413/5, 42/10, 42/11, 42/12, 42/13, 42/14, 42/15, 42/16, 42/17, 42/18, 42/19, 42/3, 42/4, 42/5, 42/6, 42/7, 42/8, 42/9, 48, 50/11, 50/12, 50/13, 50/14, 50/15, 50/17, 50/20, 50/4, 50/5, 50/6, 50/7, 50/8, 50/9, 51/18, 51/19, 51/20, 51/21, 51/22, 51/23, 51/24, 51/25, 51/29, 51/34, 513, 521/1, 521/2, 521/3, 521/4, 521/5, 521/6, 521/7, 521/8, 521/9, 525/1, 525/2, 525/3, 525/4, 525/5, 525/6, 525/7, 525/8, 525/9, 54/10, 54/11, 55/10, 55/11, 55/12, 55/14, 55/15, 55/3, 55/4, 55/5, 55/6, 55/7, 55/8, 55/9, 59/11, 59/6, 59/7, 59/9, 63/3, 64, 68, 71, 73, 74, 75/13, 75/14, 75/15, 75/16, 75/17, 75/18, 75/19, 75/20, 75/21, 75/26, 75/27, 75/28, 75/29, 75/30, 75/31, 75/32, 75/33, 75/34, 75/35, 75/36, 75/37, 75/38, 75/39, 75/40, 75/41, 75/42, 75/43, 75/44, 75/47, 75/49, 75/50, 75/51, 75/52, 75/62, 75/63, 75/64, 75/65, 75/67, 80, 84/1, 84/10, 84/15, 84/16, 84/17, 84/18, 84/21, 84/22, 84/23, 84/24, 84/25, 84/26, 84/27, 84/7, 84/8, 84/9, 93, 59/14, 75/73, 537, - Obwód Bojano

305, 318, 319, 320, 325, 326, 327, 344, 345, 355, 356, 362, 363, 364, 366, 367, 369, 374, 323/6, 324/1, 351/1, 351/2, 351/3, 354/6, 357/1, 357/4, 365/3, 375/2, 391/1, 317, 328, 372, 383, 392, 306/1, 306/2, 311, 312, 313/3, 313/4, 313/5, 313/6, 313/7, 314/2, 315, 316/1, 316/2, 316/3, 350/4, 357/2, 357/3, 365/1, 365/2, 382, 384/1, 384/2, 314/4, 352/1, - Obwód Częstokowo

109, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 159, 175, 177, 181, 183, 336, 103/1, 103/2, 110/1, 132/1, 132/2, 132/4, 132/6, 132/7, 132/9, 152/1, 172/4,

176/2, 176/3, 176/4, 176/5, 178/33, 178/34, 178/35, 178/36, 182/2, 189/1, 391/1, 391/4, 401/6, 401/8, 401/9, 70/5, 70/6, 70/8, 70/1, 70/7, 84/1, 84/2, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 104, 110/2, 391/3, 398/1, 398/2, 398/3, 398/4, 401/1, 401/2, 401/3, 401/4, 401/5, 401/7, 182/1, 178/47, 178/7, 178/8, 178/9, 178/10, 178/12, 178/13, 178/14, 178/15, 178/16, 178/17, 178/18, 178/19, 178/20, 172/1, 132/10, 132/1, 144, 146/1, 146/2, 148, 152/3, 152/7, 152/9, 152/19, 152/5, 152/27, 152/28, 152/30, 154/1, 154/2, 399/2, 399/3, 399/4, 107, 187/5 – Obwód Dobrzewino

11, 22, 24, 25, 43, 44, 45, 46, 75, 77, 78, 79, 98, 102, 106, 108, 10/1, 10/4, 10/5, 10/3, 100/10, 100/5, 100/7, 100/8, 100/9, 101/1, 101/2, 103/1, 103/3, 103/4, 104/13, 104/15, 104/17, 104/18, 104/19, 104/2, 104/4, 104/6, 105/2, 14/1, 14/2, 15/5, 15/8, 21/5, 23/7, 53/2, 73/2, 74/1, 74/2, 80/2, 99/1, 109, 9/12, 100/3, 104/16, 104/9, 105/3, 15/7, 47/3, 48/3, 96/1, 96/2, 97, 99/3, 99/4, 15/16, 100/6, - Obwód Głazica

38, 39, 41, 42, 43, 44, 45, 48, 50, 54, 57, 69, 142, 450, 37/11, 40/12, 40/13, 40/14, 40/16, 40/17, 40/28, 46/1, 46/10, 46/11, 46/5, 46/8, 46/9, 47/1, 47/3, 47/4, 47/5, 47/6, 47/7, 50, 51/1, 51/10, 51/11, 51/12, 51/13, 51/14, 51/16, 51/17, 51/2, 51/4, 52/7, 53/1, 53/10, 53/18, 53/2, 53/25, 53/28, 53/3, 53/4, 53/5, 55/4, 56/1, 56/2, 56/3, 56/4, 56/5, 56/6, 56/7, 56/8, 59/2, 144/1, 144/2, 171/2, 37/1, 37/10, 37/2, 37/4, 37/5, 37/6, 37/7, 37/8, 37/9, 40/1, 40/10, 40/15, 40/18, 40/19, 40/20, 40/21, 40/22, 40/23, 40/24, 40/25, 40/26, 40/27, 40/3, 40/4, 40/5, 40/6, 40/7, 40/8, 40/9, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 46/12, 46/13, 46/2, 46/3, 46/7, 464, 51/18, 51/19, 51/5, 51/6, 51/7, 52/1, 52/3, 52/4, 52/5, 52/6, 53/14, 53/17, 53/19, 53/20, 53/21, 53/6, 53/7, 53/8, 58/1, 58/10, 58/11, 58/12, 58/13, 58/14, 58/15, 58/16, 58/17, 58/18, 58/19, 58/2, 58/20, 58/21, 58/22, 58/23, 58/24, 58/25, 58/26, 58/27, 58/28, 58/29, 58/3, 58/30, 58/31, 58/4, 58/5, 58/6, 58/7, 58/9, 59/1, 59/3, 60/1, 66/15, 66/16, 66/17, 66/18, 66/19, 66/20, 66/21, 66/41, 66/6, 66/70, 66/72, 66/73, 66/74, 66/75, 66/76, 66/77, 66/78, 66/79, 66/80, 66/81, 66/83, 67/1, 68, 90/3, 91/1, 91/2, 91/5, 91/6, 92/1, 92/2, 92/4, 92/5, 468, 193/1, 193/3 – Obwód Kamień

100, 103, 112, 114/1, 114/3, 114/4, 114/5, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 126, 127, 101, 102, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 98/1, - Obwód Kieleńska Huta

337, 338, 339, 340, 343, 375, 384, 385, 386, 387, 389, 390, 314/11, 341/2, 341/3, 382/10, 382/12, 382/7, 382/8, 383/13, 383/14, 383/19, 383/20, 383/25, 383/26, 383/29, 383/30, 383/40, 383/41, 383/42, 383/43, 309, 344, 346, 350, 305/14, 305/15, 305/37, 305/47, 305/5, 314/1, 314/10, 314/3, 314/9, 316/4, 341/1, 341/4, 341/5, 342/1, 382/11, 382/3, 382/4, 382/5, 382/6, 382/9, 383/15, 383/16, 383/17, 383/18, 383/21, 383/22, 383/23, 383/24, 383/27, 383/28, 383/31, 383/32, 383/36, 684/1 - Obwód Kielno

116, 123, 124, 141, 142, 143, 151, 177, 178, 179, 192, 193, 203, 379, 389, 390, 423, 429, 430, 431, 434, 488, 150/5, 150/6, 150/7, 150/8, 150/9, 191/1, 191/10,

191/11, 191/2, 191/8, 191/9, 194/58, 198/2, 199/4, 197, 30/2, 315/2, 373/6, 144/13, 378/4, 378/5, 378/6, 378/7, 378/8, 378/9, 391/1, 391/10, 391/19, 391/22, 391/24, 391/25, 391/26, 391/27, 391/29, 391/3, 391/30, 391/31, 391/32, 391/33, 391/6, 391/7, 391/8, 391/9, 396/1, 397/17, 397/18, 397/19, 397/25, 398/12, 399/16, 399/17, 399/18, 402/5, 402/6, 421/3, 421/4, 422/2, 424/4, 435/2, 474/26, 474/36, 474/4, 474/7, 494/1, 494/3, 494/4, 494/5, 494/6, 498/1, 498/2, 498/3, 89/2, 90/2, 91/1, 91/2, 92/5, 89/4, 90/9, 138, 152, 153, 154, 159, 180, 187, 188, 189, 190, 397/7, 195, 196, 202, 388, 503/1, 503/2, 503/3, 503/4, 503/5, 503/6, 145/2, 182/6, 183/1, 183/10, 183/11, 183/12, 183/13, 183/15, 183/17, 183/20, 183/22, 183/28, 183/29, 183/33, 183/35, 183/36, 183/37, 183/38, 186/1, 186/2, 191/3, 191/4, 194/19, 194/43, 194/44, 194/45, 194/46, 194/47, 194/48, 194/49, 194/50, 194/54, 194/55, 194/56, 194/57, 198/1, 199/1, 199/3, 200/1, 200/3, 200/4, 201/2, 208/1, 391/18, 208/20, 208/21, 208/22, 209/10, 209/4, 209/5, 302/3, 372/6, 378/1, 378/2, 378/3, 380/1, 380/11, 186/3, 391/11, 391/12, 391/13, 391/14, 391/15, 391/17, 391/23, 391/5, 396/4, 396/6, 397/20, 397/21, 397/22, 397/23, 397/24, 399/14, 399/15, 399/20, 399/19, 402/3, 403/6, 403/8, 420/1, 420/2, 421/1, 422/1, 424/1, 435/1, 474/1, 474/2, 474/24, 474/25, 474/27, 474/35, 474/5, 474/6, 474/8, 481/100, 481/101, 481/102, 481/103, 481/131, 481/132, 481/146, 481/148, 498/4, 89/3, 90/10, 90/11, 90/12, 90/14, 90/15, 397/12, 397/13, 397/14, 397/15, 399/4, 399/3, 399/1, 403/1, 403/2, 403/3, 403/4, 403/5, 403/7, 397/5, 397/6, 397/2, 397/1, 397/3, 397/8, 377, 481/130, 396/3, 396/7, 391/16 - Obwód Koleczkowo

36, 38, 39, 40, 46, 49, 54, 55, 59, 60, 65, 79, 94, 95, 96, 97, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 231, 232, 233, 234, 235, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 265, 292, 294, 295, 297, 299, 304, 305, 372, 375, 376, 381, 382, 383, 844, 845, 11/1, 11/2, 12/1, 13/1, 13/2, 200/1, 24/1, 250/30, 250/31, 250/32, 250/42, 250/43, 263/1, 263/2, 263/3, 263/4, 263/5, 263/6, 263/7, 267/1, 267/3, 27/8, 274/1, 274/2, 29/1, 29/2, 291/4, 291/9, 296/1, 296/2, 298/1, 298/2, 34/1, 35/1, 373/1, 373/10, 373/11, 373/12, 373/13, 373/17, 373/18, 373/19, 373/8, 373/9, 374/17, 374/29, 377/10, 378/4, 379/4, 380/8, 384/10, 43/1, 44/1, 48/1, 48/7, 50/1, 53/1, 53/2, 57/1, 57/10, 57/11, 57/12, 57/2, 57/3, 57/4, 57/5, 57/6, 57/7, 57/8, 57/9, 78/1, 844, 861/1, 861/2, 861/3, 861/4, 861/5, 861/6, 861/8, 863/1, 863/10, 863/2, 863/3, 863/4, 863/5, 863/6, 863/7, 863/8, 863/9, 240/7, 10, 22, 23, 31, 32, 33, 58, 66, 67, 103, 186, 196, 203, 204, 227, 228, 229, 230, 236, 237, 238, 239, 188/2, 198/1, 198/2, 198/3, 198/5, 225/5, 24/2, 24/3, 250/33, 250/34, 250/35, 250/40, 250/41, 274/3, 291/8, 373/14, 373/15, 373/16, 373/2, 373/4, 373/5, 373/6, 374/10, 374/11, 374/12, 374/13, 374/14, 374/15, 374/32, 374/33, 374/34, 374/35, 374/18, 374/23, 374/24, 374/25, 374/26, 374/27, 374/28, 374/5, 374/7, 374/9, 379/5, 384/11, 384/6, 384/8, 385/81, 385/82, 48/3, 48/5, 48/6, 840, 98, 374/19, 374/20, 374/21, 374/22, 385/77, 385/78, 385/79, 385/83, 385/84, 385/85, 385/102, 385/103, 385/105, 385/112, 385/113, 385/80, 385/106, 385/86, 99, 385/101, 274/10, 100, 685/1, 199/36 - Obwód Szemud

W Gminie Luzino:

111/1, 111/2, 111/3, 112/1, 112/2, 112/4, 114/2, 115/2, 112/5, 112/6 – Obwód Bartomino

638/1, 638/2, 640/1, 641/1, 641/3, 640/2, 643/1, 643/6 – Obwód Kębtowo

1452/1, 1452/2, 54, 55, 56, 107, 850/7, 853, 858, 878, 851/1, 851/2, 844/78, 844/80, 844/81, 844/82, 844/83, 844/79, 876/1, 876/2, 876/3, 879/1, 879/2, 879/3, 879/4, 879/5, 879/6, 879/7, 879/8, 879/9, 879/10, 879/11, 881/1, 881/2, 881/3, 881/4, 881/5, 881/6, 881/7, 881/8, 881/9, 881/10, 881/11, 881/12, 881/13, 881/14, 881/15, 883/4, 883/5, 883/6, 883/7, 883/8, 883/9, 883/10, 883/11, 883/12, 883/13, 901/8, 901/10, 901/11, 901/22, 901/23, 1267/7, 1267/8, 1267/17, 1267/18, 880, 882, 1123, 1125, 1136, 1214, 1236, 1242, 1264, 1265, 849, 859, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 875, 877, 884, 889, 890, 897, 899, 1124, 1137, 1138, 1141, 1145, 1211, 1207, 1212, 1222, 1229, 1230, 1237, 1238, 1239, 1240, 1241, 1268, 1269, 1270, 1272, 1273, 1438, 1443, 1449, 1139/1, 1139/10, 1139/12, 1139/13, 1139/4, 1139/5, 1139/8, 1139/9, 1140/1, 1140/6, 1143/2, 1213/1, 1213/3, 1213/4, 1213/5, 1213/7, 1213/8, 1267/1, 1267/2, 1267/3, 1267/5, 1271/1, 1271/2, 1271/3, 736/3, 845/27, 852/1, 857/3, 874/3, 874/4, 874/5, 874/6, 885/1, 885/4, 886/1, 886/2, 887/8, 888/5, 891/11, 896/1, 896/5, 898/3, 898/4, 898/5, 898/6, 898/7, 844/85, 844/86, 844/87, 844/88, 844/89, 844/90, 844/91, 844/92, 844/93, 872, 1142, 1134, 1128, 1126, 1266, 1274, 1129/2, 1130/2, 1139/6, 1143/1, 1143/10, 1143/12, 1143/13, 1143/14, 1143/17, 1143/3, 1143/4, 1143/5, 1143/6, 1143/7, 1143/8, 1143/9, 1144/3, 1267/9, 1267/10, 1267/11, 1267/12, 1267/13, 1267/14, 1267/15, 1267/16, 1267/20, 1267/22, 1267/21, 1267/19, 1276, 850/1, 852/3, 852/4, 854/1, 854/3, 854/5, 854/8, 855/3, 856, 857/1, 857/2, 848, 873, 883/1, 883/2, 885/3, 887/1, 887/2, 887/3, 887/4, 887/5, 887/6, 887/9, 888/2, 888/4, 896/2, 896/3, 896/4, 900/1, 850/2, 850/6, 850/3, 850/4, 850/5, 1127, 887/7, 888/1, 854/7, 898/2, - Obwód Luzino

101, 106, 107/2, 108, 109/2, 131/2, 132/2, 133, 169, 176, 178/2, 178/3, 178/4, 178/5, 266, 267, 56/19, 60/3, 60/9, 61, 63/1, 63/5, 63/6, 64/5, 66, 88, 89, 90, 98, 99, 55, 100/2, 102, 107/1, 109/2, 263, 56/17, 56/18, 59/1, 60/5, 60/6, 63/11, 63/7, 63/8, 64/1, 64/2, 65, 97/1, 63/9, 63/10, 97/2, 60/1 – Obwód Milwino

157, 162, 163, 164, 165, 168, 169, 170/2, 172/1, 173/2, 175/1, 175/10, 175/15, 175/16, 236, 243/1, 243/3, 159, 161, 237, 243/4, 244/1, 244/10, 244/11, 244/12, 244/13, 244/14, 244/4, 244/5, 244/6, 244/7, 244/8, 244/9, 287, 288, 167, 172/2, 173/1, 175/11, 175/12, 175/13, 175/14, 175/5, 175/6, 175/7, 175/8, 175/9, 238, 239, 240, 241, 242, 245, 246, 247, 248, 289, 290, - Obwód Robakowo

Wykaz działek, obejmujących obszar oddziaływania przedsięwzięcia jw. – stan na dzień 31.10.2011 r.:

w Gminie Lębork:

64, 67- Obwód 5

13/3-L, - Obwód 10

15-L, 17/4-L, 18-L - Obwód 11

67/1-L, 67/3, 119, 125, 128/3, 110, 108 - Obwód 12

282/3, 282/5, 282/8, 306, 307/1, 300, 294, 299, - Obwód 14

w Gminie Nowa Wieś Lęborska:

19-L, 20-L, 21-L, 22-L, 23-L, - Obwód Leśnice

100, 102, 10-L, 10/3, 180, 181/1, 53/4, 63/4, 53/14, 115/17, 115/19, 471, 472, 492, 496, 506, 507, 508, 519, 567, 575, 599, 600, 602, 603, 66/2, 66/3, 67/3, 67/7, 837, 96/1, 96/2, 97, 98, 99, 82/2, 65, 64, 63/3, 493, 494, 495, 512/1, 512/2, 511, 510, 509, 569, 570, 571, 572, 573, 576, 577, 578, 604, 70/2, 115/30, 115/20, 115/21, 115/22, 115/18, 115/29, 52, 186, 185/4, 185/1, 199/2, 201/3, 201/4, 201/5, 201/6, 201/7, 201/8, 202/5, 491, 181/2, 12-L, 13/7-L, 142/2, 2/2, 8/2, 9/8-L, 92, 93, 95, 183, 181/3, 203/2 - Obwód Lubowidz

w Gminie Żukowo:

67, 90/2, 93, 76, 77, 121, 50, 128/7, 128/8, 128/10, 128/11, - Obwód Chwaszczyno

w Gminie Miejskiej Gdynia:

175/1, 171 - Obwód Chwaszczyno 2

5/4, 1/46, 4, 2/1, 3/20, 5/3, 1/48 - Obwód Osowa 10

1, 2, 3, 4, 5, - Obwód Wielki Kack 22

76/3 - Obwód Wielki Kack 25

44/4, 45/4, 149/1, - Obwód Wielki Kack 26

122, 124, 125, 172/121, 174/128, 159/1, - Obwód Wielki Kack 30

196/1, 197/1, 49/4, 50/4, 69/2, 76/2, 77/2, 74/2, 178/2, 177/2, 57/1, 237/159, 183/160, 189/163, 234/158, 53/3, 94/2- Obwód Wielki Kack 32

87, 89/3, - Obwód Wielki Kack 34

37, 35, - Obwód Wielki Kack 35

66/8 - Obwód Gdynia 3-L

w Gminie Szemud:

114/15, 114/14, 114/13, 114/16, 379, 380, 381/1, 381/2, 382, 513, 63/3, 78/1, 78/2, 78/3, 79/1, 79/2, 67/1, 91/9, 399/21, 399/22, 399/20, 399/18, 399/25, 399/24, 399/26, 399/16, 399/27, 399/28, 399/29, 399/6, 399/14, 378/2, 61, 59/16, 294, 392/12 - Obręb Bojano

313/3, 346/1, 314/22, 314/21, 314/20, 314/6, 314/26, 388, 389, 390, 323/3, 323/5, 324/2, 352/1, 314/3, 367, 314/18, 409/7, 409/8, 314/4 - Obręb Czestkowo

71, 6/9, 6/10, 6/11, 6/12, 188/66, 188/28, 188/1, 178/38, 178/39, 178/40, 178/45, 178/46, 178/42, 178/29, 178/26, 178/41, 178/11, 178/28, 178/20, 172/1, 148, 152/26, 152/25, 152/30, 152/24, 155, 399/1, 399/4, 184, 172/4, 189/1, 187/5, 69, 7, 172/3 - Obręb Dobrzewino

15/7, 48/3, 25, 44, 105/2, 15/8, 23/7, 9/10, 9/11, 47/1, 48/1, 53/1, - Obręb Kamień

124/2, 125/21, - Obręb Kieleńska Huta

350, 305/12, 305/5, 314/9, 388/6, 393, 314/5, 314/6, 314/8, 314/7, 314/4, 698/1, 698/2, 376, 377/2, 378, 379, 377/1, 372/5, 372/6, 349/2, 348, 353, 356, 352, 337, 340, 375, 389, 314/11, 684/1, 347 - Obręb Kielno

176, 190, 191/5, 191/6, 191/7, 474/10, 145/2, 396/3, 396/7, 474/23, 474/35, 434, 191/9, 194/15, 376/9, 502/4, 373/6 - Obręb Koleczkowo

188/2, 378/12, 199/36, 685/1, 21, 25, 26, 28, 197, 198/4, 198/17, 685/2, 198/9, 199/31, 225/1, 225/4, 256/2, 291/5, 291/16, 371, 65, 305, 372, 200/1, 78/1, 198/12, 291/19, 291/21, 380/7 - Obręb Szemud

w Gminie Luzino:

641/4, - Obręb Kęłowo

850/7, 1265, 845/27, 57/5, 1443, 854/7, 1264, 849, 844/56, 844/63, 844/70, 844/71, 839/3, 839/4, 1222, 107, 1231, 1438, 1228, 54, 1211, 1221, 1123 - Obręb Luzino

159, 160, 161, 176/1, 177/1, 177/2, 162, 152 - Obręb Robakowo

263, 266, 267, 169, 66, - Obręb Milwino

w Gminie Łęczyce:

106, 107, 108, 109, 112, 113, 123, 120, 270, 273, 276, - Obręb Bożepole Małe

159, 607, 632, 66/3, 78/4, 89/2, 66/4, 64/4, 95/4, 61, 97/1, 98/1, 66/2, 64/2, 60, 82/15, - Obręb Bożepole Wielkie

1, 4/2, 13/14, 13/15, 13/16, 13/8, 2, 53/51, 56/7, 8/10, 53/7, 192, 196, 235/19, 53/33, 53/44, 53/37, 53/6, 53/62, 56/1, 57, 189, - Obręb Godętowo

288/1, 289/1, 290, 291, 292/1, 283/10, 283/11, 283/9, 284/3, 280, 285, 286, 287, 282/1, 282/2, 317, 281/8, 314, 440, 441, 443, 444, 281/1, 281/9, 309,

431/2, 430/1, 430/2, 429, – Obwód Łęczycy

373/3, 373/2, 72/19, 679, 375, 379, 380, 383, 384, 387, 388, 392/1, 392/2, 392/3, 392/4, 376/12, 378/4, 378/3, 381/3, 381/4, 382/4, 382/5, 385/2, 386/3, 662, 373/1, 386/4, 389/4, 389/5, 390, 391/22, 391/39, 650, 70/3, 678, 660, 659, 391/52, 391/20, 393, 391/40, – Obwód Strzebielino

197, 229, 207 – Obwód Świelino

Podstawowe parametry techniczne drogi ekspresowej przedstawiają się następująco:

1) Trasa główna:

- klasa drogi: S (droga ekspresowa);
- prędkość projektowa: $V_p = 100$ km/h;
- szerokości jezdni głównych: 2 x 10,5 m (w etapie I jezdni 2 x 7,00 m + rezerwa pod trzeci pas ruchu od strony pasa dzielącego);
- szerokości pasów awaryjnych: 2 x 2,50 m;
- szerokości poboczy gruntowych: 2 x 0,75 m, w miejscach lokalizacji barier - 1,25 m, (w wykopach 0,75 m), 2,90m w miejscu lokalizacji ekranu akustycznego;
- łuki poziome: min. $R=1000$ m (pochylenie poprzeczne 5%);
- pochylenie podłużne: max. 5%;
- pochylenie skarp drogowych: 1:3 lub 1:1,5;
- pochylenie skarp rowów trójkątnych: skarpa wewnętrzna 1:3, zewnętrzna 1:5;
- pochylenie skarp rowów trapezowych: 1:1,5;
- minimalna szerokość dna rowu trapezowego: 0,40 m;
- skrajnia pionowa: 4,70 m;
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś;
- kategoria ruchu: KR6.

2) Łącznice w węzłach:

- typy łącznic: a) P1 (jednopasmowa jednokierunkowa);
b) P4 (dwupasmowa dwukierunkowa);
- prędkość projektowa: $V_p = 40-80$ km/h;
- szerokość jezdni wraz z opaskami: a) 6,00 m;
b) 8,00 m;
- łuki poziome: min. $R=50$ m (pochylenie poprzeczne: 6%);
- pochylenie podłużne: max. 6%;
- szerokości poboczy gruntowych: 2 x 1,25 m;
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś;
- kategoria ruchu: KR4.

3) Drogi wojewódzkie:

- klasa drogi: G (droga główna);
- prędkość projektowa: $V_p = 70$ km/h;

- szerokości jezdni głównych: 1 x 7,00 lub 2 x 7,00 m;
- szerokości poboczy gruntowych: 2 x 1,25 m;
- łuki poziome: min. $R=200$ m (pochylenie poprzeczne: 7%);
- pochylenie podłużne: max. 7%;
- skrajnia pionowa: 4,60 m;
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś;
- kategoria ruchu: KR6.

4) Drogi powiatowe:

- klasa drogi: Z (droga zbiorcza);
- prędkość projektowa: $V_p = 60$ km/h;
- szerokości jezdni głównej: 6,00 m (2 x 3,00 m);
- szerokość pobocza gruntowego: 2 x 1,00 m;
- łuki poziome: min. $R=125$ m (pochylenie poprzeczne: 7%);
- pochylenie podłużne: max. 8%;
- skrajnia pionowa: 4,60 m;
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś;
- kategoria ruchu: KR3.

5) Drogi gminne:

- klasa drogi: L (droga lokalna);
- prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h;
- szerokości jezdni głównej: 5,00 m (2 x 2,50 m);
- szerokość pobocza gruntowego: 2 x 0,75 m;
- łuki poziome: min. $R=80$ m (pochylenie poprzeczne: 7%);
- pochylenie podłużne: max. 9%;
- skrajnia pionowa: 4,50 m;
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś;
- kategoria ruchu: KR2.

6) Drogi dojazdowe serwisowe (obsługujące teren w sąsiedztwie nowej drogi):

- klasa drogi: D (droga dojazdowa);
- prędkość projektowa: $V_p = 30$ km/h;
- szerokości jezdni głównej: 5,00 m (2 x 2,50 m) lub 3,00 (z mijankami);
- szerokość pobocza gruntowego: 2 x 0,75 m;
- łuki poziome: min. proj. $R=30$ m (przy pochyleniu poprzecznym: 7%) lub wyjątkowo przy kącie załamania trasy zbliżonym do kąta prostego: $R= 12$ m (przy pochyleniu poprzecznym: 2%);
- pochylenie podłużne: max. 12%;
- skrajnia pionowa: 4,50 m;
- kategoria ruchu: KR1.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się wykonanie następujących, zasadniczych robót budowlanych ujętych w projekcie studialnym:

Na odcinku drogi S6 w wariancie II:

- budowę nowych, asfaltowych nawierzchni drogowych oraz przebudowę nawierzchni istniejących;

- budowę węzła "Małoszyce" w km 3+386, na przecięciu trasy drogowej S6 z istniejącą drogą powiatową nr 39339 Lębork – Małoszyce;
- budowę węzła "Lębork - Mosty" w km 7+989, na przecięciu trasy drogowej S6 z istniejącą drogą nr 6, docelowo z projektowaną, przełożoną drogą wojewódzką nr 214 (tj. ze wschodnią obwodnicą Lęborka);
- budowę węzła "Godętowo" w km 15+610, na przecięciu trasy drogowej S6 z projektowaną drogą powiatową nr 39339 Godętowo – Rozłazino;
- budowę węzła "Strzebielino" w km 27+612, na przecięciu trasy drogowej S6 z przedłużoną drogą krajową nr 6 do Gdyni;
- budowę węzła "Luzino" w km 31+238, na przecięciu trasy drogowej S6 z istniejącą drogą powiatową nr 10226 Luzino – Łebno;
- budowę nowych obiektów inżynierskich, w tym wiaduktów w w/w węzłach, wiaduktów nad liniami kolejowymi, mostów nad rzekami, wiaduktów dla lokalnych dróg poprzecznych, przejazdów gospodarczych pod projektowaną trasą oraz kładek dla pieszych;
- budowę równoległych dróg dojazdowych (serwisowych) o jezdni z betonu asfaltowego;
- budowę systemu odwodnienia drogi;
- przebudowę sieci infrastrukturalnych;
- budowę urządzeń ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie na odcinku drogi S6 w wariantcie II zajmie ogółem około 446 ha powierzchni, w tym istniejące pasy: dróg krajowych 6 ha, dróg wojewódzkich 4 ha i dróg powiatowych 8 ha. Przedsięwzięcie będzie wymagało zajęcia około 139 ha gruntów rolnych, a także 28 ha gruntów budowlanych oraz 148 ha gruntów leśnych.

Na odcinku drogi S6 w wariantcie A2:

- budowę nowych, asfaltowych nawierzchni drogowych oraz przebudowę nawierzchni istniejących;
- budowę węzła "Szemud" w km 10+261, na przecięciu trasy drogowej S6 z istniejącą drogą wojewódzką nr 224 Szemud – Wejherowo;
- budowę węzła "Koleczkowo" w km 19+598, na przecięciu trasy drogowej S6 z istniejącą drogą powiatową Koleczkowo – Kielno;
- budowę węzła "Chwaszczyno" w km 26+686, na przecięciu trasy drogowej S6 z przełożoną drogą krajową nr 20 Gdynia – Kościerzyna (tj. z obwodnicą Chwaszczyna);
- rozbudowę węzła "Wielki Kack" w km 29+697 na przecięciu nowo - projektowanej trasy drogowej S6 z istniejącą drogą ekspresową S6, tj. Obwodową Trójmiasta;
- budowę nowych obiektów inżynierskich, w tym wiaduktów w w/w węzłach, wiaduktów nad liniami kolejowymi, mostów nad rzekami, wiaduktów dla lokalnych dróg poprzecznych, przejazdów gospodarczych pod projektowaną trasą oraz kładek dla pieszych;
- budowę równoległych dróg dojazdowych (serwisowych) o jezdni z betonu asfaltowego;
- budowa systemu odwodnienia drogi, przebudowa sieci infrastrukturalnych;
- budowa urządzeń ochrony środowiska.

Przedsięwzięcie na odcinku drogi S6 w wariantcie A2 zajmie ogółem około 392 ha powierzchni, w tym istniejące pasy: dróg krajowych 13 ha, dróg wojewódzkich 4 ha i dróg

powiatowych 5 ha. Przedsięwzięcie będzie wymagało zajęcia około 265 ha gruntów rolnych, a także 28 ha gruntów budowlanych oraz 63 ha gruntów leśnych.

Droga S6 zostanie wyposażona w miejsca obsługi podróżnych (MOP) różnych typów: MOP typu I - tylko z parkingami, MOP typu II - z parkingami i stacją paliw, MOP typu III - z parkingami, stacją paliw i motelem. Przyjęto, że powierzchnie MOP - ów będą następujące: MOP I: 3 ha; MOP II: 5 ha; MOP III: 6 ha.

Na odcinku drogi S6 objętym inwestycją zaprojektowano następujące miejsca obsługi podróżnych (MOP):

A) na odcinku drogi S6 w wariancie II:

- MOP II w km ok. 21+750, strona prawa;
- MOP II w km ok. 22+200, strona lewa.

B) na odcinku drogi S6 w wariancie A2:

- MOP I w km ok. 3+500, strona prawa;
- MOP I w km ok. 3+500, strona lewa;
- MOP III w km ok. 23+108, strona prawa;
- MOP III w km ok. 22+928, strona lewa.

Na odcinku drogi S6 objętym analizowanym przedsięwzięciem planuje się budowę obwodu utrzymania drogi ekspresowej (OUS) obok projektowanego węzła „Luzino”, po jego południowo - wschodniej stronie. W zakres przedsięwzięcia włączono budowę jezdni i parkingów wewnątrz terenu OUS, pozostawiając rezerwę terenu pod budowę takich obiektów kubaturowych jak magazyn soli, warsztaty i budynek biurowy.

Budowa drogi ekspresowej S6, będzie wykonywana w dwóch etapach, co oznacza, że zostawiana będzie rezerwa terenu umożliwiająca w przyszłości dobudowę trzeciego pasa ruchu.

Parametry przekroju drogowego:

- przekrój w etapie I:
dwie jezdnie: 2 pasy ruchu po 3,5 m + pas awaryjny 2,5 m + opaska 0,5 m, pas dzielący (z opaskami) 12 m;
- przekrój docelowy:
dwie jezdnie: 3 pasy ruchu po 3,5 m + pas awaryjny 2,5 m + opaska 0,5 m, pas dzielący (z opaskami) 5 m;

Parametry obiektów mostowych:

- przekrój w etapie I:
dwie jezdnie: 2 pasy ruchu po 3,5 m + pas awaryjny 2,5 m + opaska wewnętrzna 0,8 m + opaska zewnętrzna 0,3 m, trzeci pas ruchu po stronie wewnętrznej wyłączony z ruchu;
- przekrój docelowy:
dwie jezdnie: 3 pasy ruchu po 3,5 m + pas awaryjny 2,5 m + opaska wewnętrzna 0,8 m + opaska zewnętrzna 0,3 m.

W ramach budowy drogi S6 na odcinku Lębork – Gdańsk przewiduje się wykonanie następujących, zasadniczych obiektów budowlanych i urządzeń:

1) Obiekty drogowe:

- jezdnia główna wraz z pasem awaryjnym i opaską o łącznej szerokości 13,50 m (docelowo);
- jezdnie łącznic wraz z opaskami o szerokościach 6,00 m lub 8,00 m;
- jezdnie dróg poprzecznych o szerokościach zmiennych od 5,00 m do 7,00 m;
- jezdnie serwisowe (dojazdowe) dla obsługi ruchu lokalnego o szerokości 3,50 m lub 5,00 m;
- chodniki z kostki betonowej o szerokościach 1,50 m lub 2,00 m (przy drogach serwisowych i poprzecznych);
- zjazdy publiczne i indywidualne (z dróg serwisowych i poprzecznych);
- wykopy i nasypy drogowe;
- urządzenia odwodnienia drogi (ścieki korytkowe i rowy drogowe);
- urządzenia organizacji i bezpieczeństwa ruchu (znaki poziome i pionowe oraz bariery ochronne i inne urządzenia bezpieczeństwa ruchu);

2) Obiekty mostowe:

- wiadukty drogowe i ekologiczne na przecięciach z drogami poprzecznymi i liniami kolejowymi;
- przejazdy gospodarcze dla obsługi przyległych terenów;
- mosty nad rzekami;
- przepusty drogowe i ekologiczne pod trasą główną, drogami poprzecznymi, serwisowymi i zjazdami;

3) Obiekty kanalizacyjne:

- studzienki wpustowe;
- przykanaliki;
- kolektory deszczowe;
- zbiorniki retencyjne;

4) Urządzenia oświetlenia drogowego:

- linie elektroenergetyczne oświetleniowe (kablowe);
- słupy oświetleniowe z urządzeniami elektrycznymi;
- urządzenia sterowania i zabezpieczenia;

5) Urządzenia ochrony środowiska:

- pasy zieleni izolacyjnej;
- rowy trawiaste, zbiorniki retencyjne (sedymentacyjne), osadniki wpustowe i separatory;
- zastawki awaryjne na wylotach zbiorników;
- uszczelnienie dna rowów i zbiorników geomembranami;
- ekrany akustyczne w formie ścian przeciwhałasowych;
- samodzielne przejścia dla dużych zwierząt;
- przejścia dla dużych zwierząt zespolone z obiektami mostowymi;
- samodzielne przejścia dla średnich zwierząt;
- przejścia dla średnich zwierząt zespolone z obiektami mostowymi;
- przejścia dolne dla małych zwierząt, zespolone z przepustami drogowymi;
- obustronne ogrodzenie dla zwierząt;

6) Infrastruktura techniczna:

- gazociągi;
- wodociągi;
- linie telefoniczne (kablowe);
- linie elektroenergetyczne NN i SN i WN do 440 kV (napowietrzne i kablowe).

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Handa Dzikowska

