

29.01.2024

Ministerstwo Infrastruktury  
ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

Dotyczy: Opracowanie dokumentacji projektowej STEŚ dla rozbudowy autostrady A4 o trzeci pas ruchu na odcinku obwodnicy m. Krakowa.

W nawiązaniu do spotkań informacyjnych w sprawie rozbudowy autostrady A4, jako mieszkańcy terenów przyległych do planowanej inwestycji przekazujemy nasze stanowisko w sprawie zaprezentowanych nam na w/w spotkaniach informacyjnych wariantów rozbudowy autostrady A4 na odcinku obwodnicy Krakowa.

Rozumiejąc konieczność zwiększenia przepustowości projektowanego odcinka autostrady stoimy na stanowisku, że oprócz rozwiązania tego problemu dla przejeżdżających tranzytem, należy w pierwszej kolejności uwzględnić potrzeby mieszkańców Krakowa (głównie Bielan i Tyńca) jak i mieszkańców terenów, w które ingeruje inwestycja tj. Kryspinowa i Piekar.

Ruch kołowy powinien absolutnie pełnić rolę służebną i nie może naruszać wartości kulturowych i ekologicznych terenów, przez które przebiega. Tereny przeznaczone pod inwestycję stanowią istotne zaplecze rekreacyjne i przyrodnicze miasta Krakowa.

Zadziwiający jest fakt, że Inwestor nie uwzględnia aspektów kulturowego dziedzictwa tego terenu. Zaprojektowanie nowej przeprawy przez Wisłę, zbliżające autostradę do Pomnika Historii ustanowionego przez Prezydenta RP jakim jest najstarszy zespół klasztorny w Polsce - Opactwa Benedyktynów, spowoduje nieodwracalne zniszczenie przedpola widokowego na klasztor od strony Krakowa. Będzie również stanowił dominantę na osi widokowej Klasztor Benedyktynów - Klasztor Kamedułów na Bielanach. Taka ingerencja w istotny układ Miasta Światowego Dziedzictwa UNESCO (oznaczenia takie znajdują się na węźle autostradowym Tynec) są niedopuszczalne.

Jak wynika z przedstawionych argumentów projektantów, zaproponowane rozwiązanie wynika jedynie z warunków technicznych określonych dla dróg krajowych i autostrad, które warunkują odległości między zjazdami. Warunki techniczne powinny stanowić jedynie argument wytyczny, który w miejscach dziedzictwa historycznego nie powinien mieć zastosowania. Wzorem innych dużych, w tym miast historycznych, dopuszczają wyłączenie z klasyfikacji autostrady na odcinku miasta i zastosowanie przepisów dla obwodnicy miasta (tak jak zastosowano to w Warszawie, Toruniu czy też Trójmieście).

Wobec przedstawionych propozycji projektowych stwierdzamy, że **Żaden z przedstawionych na spotkaniu informacyjnym wariantów W1-W3 nie jest dla nas akceptowalny.**

Każdy z zaprezentowanych wariantów przebiega przez obszary zabudowane zarówno domami jednorodzinnymi jak i obiektami przemysłowymi, usługowymi i handlowymi. Realizacja inwestycji w którymkolwiek z zaplanowanych wariantów, będzie prowadziła do wysiedleń domów jednorodzinnych i wyburzeń obiektów przemysłowych, a życie ludzi, którzy pozostaną na tym obszarze stanie się wyjątkowo trudne.

Planowanie dodatkowego przebiegu A4, tuż obok obecnie istniejącego, budowa dodatkowych węzłów komunikacyjnych oraz pozostawienie obecnego przebiegu jako drogi wojewódzkiej, narazi mieszkańców terenów przyległych na życie w pierścieniu: sześciopasmowa autostrada A4 – czteropasmowa droga wojewódzka – węzeł komunikacyjny - wały wiślane. Spowoduje to narażenie mieszkańców na silny hałas komunikacyjny z każdej ze stron, znaczną emisję zanieczyszczeń (spalin, pyłu z opon itd.) z każdej ze stron oraz klaustrofobiczne ograniczenie przestrzeni z każdej ze stron co jak udowodniono prowadząc badania naukowo wpływa wyjątkowo niekorzystnie na życie i zdrowie mieszkańców terenów przyległych do takiej inwestycji (Louise Foley, Richard Prins, Fiona Crawford, David Humphreys, Richard Mitchell, Shannon Sahlqvist, Hilary Thomson, David Ogilvie, on behalf of the M74 study team (2017) Effects of living near an urban motorway on the wellbeing of local residents in deprived areas: Natural experimental study). Dodatkowo konieczność wysiedleń wpłynie destrukcyjnie na lokalne społeczności budowane z takim trudem na tym obszarze na niektórych obszarach prowadząc do całkowitego ich zniszczenia. Przedzielenie miejscowości wielopasmowymi ciągami komunikacyjnymi spowoduje jeszcze większą alienację mieszkańców oraz brak możliwości użytkowania nieruchomości zgodnie z ich przeznaczeniem.

Wszystko to odbywać się będzie w otulinie oraz na terenie Bielańsko – Tynieckiego parku krajobrazowego, korytarzy ekologicznych, obszaru natura 2000, użytków ekologicznych, zidentyfikowanych i zinwentaryzowanych stanowisk i siedzisk gadów, płazów, owadów i ryb, (załącznik 1), siedlisk przyrodniczych o znaczeniu europejskim (załącznik 2), obszarów występowania ogromnej ilości gatunków objętych ochroną ścisłą, częściową i chronionych na podstawie Dyrektywy Ptasiej z 2009 roku (załącznik 3) oraz ścieżek rowerowych, zielonych terenów spacerowych i rekreacyjnych. Obszary takie, szczególnie na obrzeżach dużych miast muszą podlegać nadzwyczajnej ochronie, a nie nieodwracalnej dewastacji w wyniku inwestycji drogowych. Dodatkowo planowana rozbudowa spowoduje znacznie przybliżenie krawędzi jezdni oraz infrastruktury drogowej do jedynej prawnie chronionej Źródła wody Świętojańskiej na terenie Krakowa wypływającego ze zbocza góry Duża Budzianka, co z pewnością wpłynie negatywnie na ten bardzo cenny pomnik przyrody nieożywionej i być może uniemożliwi dalsze korzystanie z tego źródła wody.

Zauważyć również należy, że na zaawansowanym etapie prac jest Audyt Krajobrazowy Województwa Małopolskiego, w którym wskazano m.in. Krajobraz Priorytetowy 12-512.33-28 Dolina Wisły (Tyniec – Kraków). W Karcie Oceny Krajobrazu jako walory kulturowe wpisano m.in. osie widokowe na klasztor Bielański i Tyniecki, ważne relacje widokowe z opactwem OO. Benedyktynów w Tyńcu i klasztorem OO. Kamedułów na Bielanach. Zaproponowane warianty W1-W3 wyraźnie przyczynią się do degradacji ww. walorów krajobrazowych i przyczynią się do zniszczenia osi widokowych łączących klasztor w Tyńcu i na Bielanach.

Wobec planów ingerencji w tak cenny środowiskowo i krajobrazowo teren opinię swoją wydała również dr inż. Olga Orman z Katedry Bioróżnorodności Leśnej Wydziału Leśnego UR:

*„Wszystkie planowane trzy warianty rozbudowy autostrady A4 będą negatywnie oddziaływać na Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy, są zagrożeniem dla zachowania ciągłości korytarzy ekologicznych (między Lasem Wolskim a Lasami Tynieckimi, pomiędzy Obszarami*

Wniosek mieszkańców w sprawie opracowania dokumentacji projektowej STEŚ dla rozbudowy autostrady A4 o trzeci pas ruchu na odcinku obwodnicy m. Krakowa

*Łąkowymi w Kostrzu, Skotnikach i Skawinie, oraz wzdłuż biegu Wisły), oraz przyczynią się do degradacji starorzeczy znajdujących się w okolicach węzła Tyniec, tzw. Kół Tynieckich. Zaproponowane trzy warianty stoją w sprzeczności z polityką Unii Europejskiej i państw członkowski UE dotyczącej „Strategii na rzecz Bioróżnorodności 2030”, w której to znajdują się założenia, że m.in. do 2030 roku 30% powierzchni lądowej i 30% powierzchni morskiej będzie miało status obszarów chronionych. Niezrozumiałym i niezasadnym zatem wydaje się próba poszerzenia i rozbudowy autostrady A4 w miejscach przyrodniczo i kulturowo dla Krakowa najcenniejszych. Bielańsko-Tyniecki Park Krajobrazowy został utworzony 02.12.1981 roku w celu zachowania i ochrony ekosystemów leśnych i obszarów łąkowych znajdujących się na terenie miasta Krakowa i przylegających do miasta gminach. Od lat stanowi dla mieszkańców ważny kompleks turystyczny, w którym mogą odpocząć od miejskiego zgiełku, a dla zwierząt stanowi przystanek i schronienie na szlakach migracyjnych. Od lat w południowych i południowo-zachodnich dzielnicach Krakowa (Zwierzyniec, Dębniki, Swoszowice i Bieżanów-Prokocim) obserwuje się większą liczbę konfliktów na linii zwierzęta-człowiek (głównie z powodu pojawiających się grup dzików). Rozbudowa autostrady w obrębie bliskich granic miasta Krakowa i Bielańsko-Tynieckiego Park Krajobrazowego spotęguje problem płoszenia zwierzyny i wkraczania jej do miasta, a także zwiększy zagrożenie od kolizji samochodowych z udziałem zwierząt. Warto również podkreślić, że planowany przebieg autostrady znajduje się w bardzo bliskim sąsiedztwie rezerwatu przyrody Skołczanka, jak również obszaru Natura 2000 Dębnicko-Tynieckiego obszaru łąkowego, który to w większości przynależy do Bielańsko-Tynieckiego Park Krajobrazowego. W latach 2018-2024 na obszarze starorzeczy zlokalizowanych w bliskiej okolicy obecnego węzła Tyniec (Kół Tynieckich) odnotowano aż 94 gatunki ptaków, w tym gatunki z Załącznika I Dyrektywy 2009/147/WE z 30 listopada 2009 r. sprawie ochrony dzikiego ptactwa (tzw. Dyrektywa Ptasia) oraz gatunki znajdujące się na Czerwonej Liście Ptaków (załącznik nr 1). Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że na obszarze Kół Tynieckich stwierdzono gniazdowanie bączka oraz odnotowano obserwacje ślepowronów. Wyniki waloryzacji projektu „Chronimy Wiśliska” prowadzonych również na terenie starorzeczy Tyńca, tj. Kół Tynieckich, w latach 2013-15 wykazały, że potencjalnym zagrożeniem dla obu stanowisk starorzeczy (na lewo i na prawo od węzła Tyniec) są planowane inwestycje (<http://www.tnz.most.org.pl/wisliska/dopobrania>). Spływ zanieczyszczeń z autostrady, wzrost zanieczyszczenia pyłami i zasolenia aerosolami będzie negatywnie oddziaływał na płazy, gady, ale też bezkręgowce odnotowane w obrębie obu starorzeczy. Inwentaryzacja roślinności tych obszarów wykazała również obecność gatunków rzadkich (*Equisetum hyemale*, *Cuscuta europaea*, *Nymphaea alba*), w tym odnotowano występowanie zespołu roślinnego grążela i grzybieni białych (*Nupharo-Nymphaeetum albae*). Biorąc pod uwagę, że zaobserwowano również wkraczanie na teren obu fragmentów starorzeczy gatunków inwazyjnych, rozbudowa autostrady i prowadzone ciężkie prace ziemno-budowlane spowodują nie tylko nieodwracalną degradację siedlisk znajdujących się w obu starorzeczach, ale również stanowią realne zagrożenie zawleczenia gatunków inwazyjnych na tamte tereny, i przylegające do nich obszary cenne przyrodniczo (rezerwat Skołczanka, obszar Natura 2000 Dębnicko-Tyniecki obszar łąkowy)”.*

Niepokój wzbudza także brak analizy zagrożenia powodziowego do zaproponowanych wariantów dla obszarów objętych inwestycją, planu odprowadzenia wód opadowych z nowego przebiegu A4 i węzłów komunikacyjnych oraz co najważniejsze nie przedstawiono analizy/symulacji natężenia ruchu samochodowego na poszczególnych odcinkach dróg i węzłach komunikacyjnych. Nie

przedstawiono również wpływu otwarcia północnej obwodnicy Krakowa na natężenie ruchu na omawianym odcinku, co stawia pod znakiem zapytania jakiegokolwiek prace projektowe.

W imię usprawniania ruchu na autostradzie A4 i rozdzielania ruchu lokalnego od tranzytowego zaproponowano całkowicie nieoptymalne społecznie i środowiskowo rozwiązania, wprowadzając dodatkowe elementy infrastruktury drogowej na terenie o szczególnych uwarunkowaniach kulturowych, widokowych i ekologicznych. Rozbudowa autostrady biegnącej w granicach miasta Krakowa, w których to granicach planuje się wprowadzenie strefy czystego transportu jest działaniem co najmniej niezrozumiałym. Z jednej strony planuje się wyeliminowanie z granic miasta samochodów nie spełniających rygorystycznych norm emisji spalin a z drugiej strony kieruje się w ten sam obszar ciężki ruch tranzytowy generując tym samym emisję spalin, którą planuje się na tymże obszarze ograniczyć powołując uchwałę sprawie ustanowienia Strefy Czystego Transportu w Krakowie.

Przedstawione warianty są tak naprawdę wariacją jednego i poza możliwością wyboru opcji złej lub bardzo złej nie przedstawiono zasadniczo różnych wariantów. Przede wszystkim nie przedstawiono wariantu poszerzenia A4 na odcinku węzeł Balice – węzeł tyniecki o trzeci pas ruchu na dotychczasowym jej przebiegu argumentując to brakiem możliwości przebudowy stopnia wodnego „Kościuszkę” jak i elektrowni wodnej, który podczas przebudowy w 2007 roku właśnie do takiej modernizacji był dostosowywany na etapie projektowym przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Krakowie obecnie Biprokom Kraków S.A. oraz na późniejszym etapie wykonawczym.

Biorąc pod uwagę aktualne trendy światowe eliminacji autostrad z przestrzeni miejskich, szczególnie widoczne w Stanach Zjednoczonych gdzie w latach 50-tych XX wieku zachęty się budową autostrad aż do samych centrów miast, tworząc tym samym silne podziały w tkance miejskiej, wprowadzając hałas, zanieczyszczenia i zaburzając krajobraz (Fahimeh Khalaj, Dorina Pojani, Neil Sipe & Jonathan Corcoran (2020): Why are cities removing their freeways? A systematic review of the literature, Transport Reviews, DOI: 10.1080/01441647.2020.1743919), trudno jest dostrzec logikę w proponowanych rozwiązaniach. Autostrada A4 na odcinku krakowskim projektowana była w latach 70-tych XX wieku i do ówczesnych standardów była dostosowana, zarówno pod względem przepustowości jak i jej przebiegu. Obecnie natężenie ruchu samochodowego jest wielokrotnie większe a standardy budowy i projektowania tras tranzytowych uległy diametralnej zmianie.

Przyszłością miast jest ich Zrównoważony Rozwój – trend ten odpowiada na żywotne potrzeby mieszkańców miast i terenów przedmiejskich ideą jest równowaga między działaniami proekologicznymi i prospołecznymi a infrastrukturą, która musi się rozwijać lecz w sposób zrównoważony i przemyślany długofalowo. Skutków pewnych działań już nie będzie można odwrócić lub będzie to niezwykle kosztowne i czasochłonne. Obszar aglomeracji krakowskiej dynamicznie się powiększa, co spowoduje to, że obszar na którym planowana jest inwestycja w najbliższych kilkunastu latach znajdzie się prawdopodobnie w jego granicach.

Niezrozumiałym dla nas jest, dlaczego w ramach ambitnego planu modernizacji najdłuższej polskiej autostrady, nie prowadzi się działań pozwalających na długoterminowe rozwiązanie problemu przepustowości jej krakowskiego odcinka. Wszyscy doskonale zdajemy sobie sprawę, że Kraków potrzebuje sprawnie działającej obwodnicy biegnącej poza lub tuż przy jego granicach. Argumentacja projektantów faworyzująca przedstawione rozwiązanie jedynie na podstawie warunków technicznych określonych dla dróg krajowych i autostrad a nie uwzględniająca warunków kulturowych dziedzictwa historycznego miasta wpisanego na listę UNESCO, potrzeb mieszkańców, środowiska naturalnego oraz rozwoju najbardziej zielonych obszarów Krakowa jest co najmniej niezrozumiała a na pewno absolutnie niedopuszczalna.

Utrzymywanie ruchu tranzytowego w biegu obwodnicy jest działaniem nielogicznym i krótkowzrocznym. Ruch tranzytowy **musi** odbywać się z dala od granic miasta, a nie tak jak to jest obecnie i jak to próbuje się nadal utrzymać, w odległości 9-ciu kilometrów w linii prostej od Rynku Głównego miasta będącego na światowej liście UNESCO.

Dlatego też, biorąc pod uwagę fakt że najwyższym priorytetem wszelkich podejmowanych działań powinno być ograniczenie już poczynionych strat na tym obszarze a nie jego dalszą destrukcję, aktualne możliwości techniczne, poziom rozwoju naszego kraju a tym samym jego możliwości finansowe oraz dobro przyszłych pokoleń i samego miasta Krakowa postulujemy **zaprojektowanie i wykonanie całkowicie nowego przebiegu A4 z dala od granic miasta w znacznej, uzasadnionej analizami ruchu kołowego odległości od tej granicy, bez wyznaczania nowego przebiegu autostrady A4 zarówno na terenie gminy Liszki jak i Krakowa.**

Mając na uwadze długotrwałość takiego procesu, postulujemy zmianę biegu A4 na obecnie budowaną północną obwodnicę Krakowa, będącą drogą o przekroju 2x3 i **zaprzestania destrukcji Bielańsko-Tynieckiego parku krajobrazowego, terenów rekreacyjnych, korytarzy ekologicznych, naszych domostw, społeczności lokalnej i przyszłości jednego z najpiękniejszych obszarów Krakowa.**

Rozwiązanie takie pozwoli na eliminację (lub też znaczne ograniczenie) ruchu tranzytowego na zachodniej obwodnicy Krakowa, co spełni wymóg oddzielenia ruchu lokalnego od tranzytowego. W ramach inwestycji nadal aktualna pozostanie kwestia przebudowy węzła mirowskiego oraz skawińskiego, węzły te jako ważne łącznice z DW780 i DK44 wymagają pilnej przebudowy w celu eliminacji występujących na nich znacznych utrudnień ruchu. Działanie takie pozwoli również na ogromne oszczędności środków finansowych, które to mogły by być przeznaczone na budowę ekranów dźwiękochłonnych na odcinku węzeł Balice – węzeł Zakopiański, inwestycja ta jest oczekiwana już od ponad dwudziestu lat.

Jeżeli takie rozwiązanie nie jest możliwe to **w drugiej kolejności** postulujemy rozbudowę odcinka A4 biegnącego na terenie Bielańsko-Tynieckiego Parku Krajobrazowego **w formie tunelu**, co pozwoli na zachowanie walorów krajobrazowych, ekologicznych i użytkowych tego zielonego obszaru, ale przede wszystkim po zakończonej już inwestycji nie wpłynie tak destrukcyjnie na lokalną społeczność zarówno po zachodniej jak i wschodniej stronie obecnego przebiegu A4 na tym odcinku.

Dodatkowo wnosimy, abyśmy my jako Mieszkańcy terenów przyległych do planowanej inwestycji, na każdym etapie przygotowywania STEŚ byli informowani na bieżąco o postępach prac oraz abyśmy byli zawiadamiani o prowadzonych rozmowach i spotkaniach m.in. z przedstawicielami RDOŚ oraz Wód Polskich w formie elektronicznej na adres email [informacje@a4-rozbudowa.pl](mailto:informacje@a4-rozbudowa.pl)

Z poważaniem  
Mieszkańcy

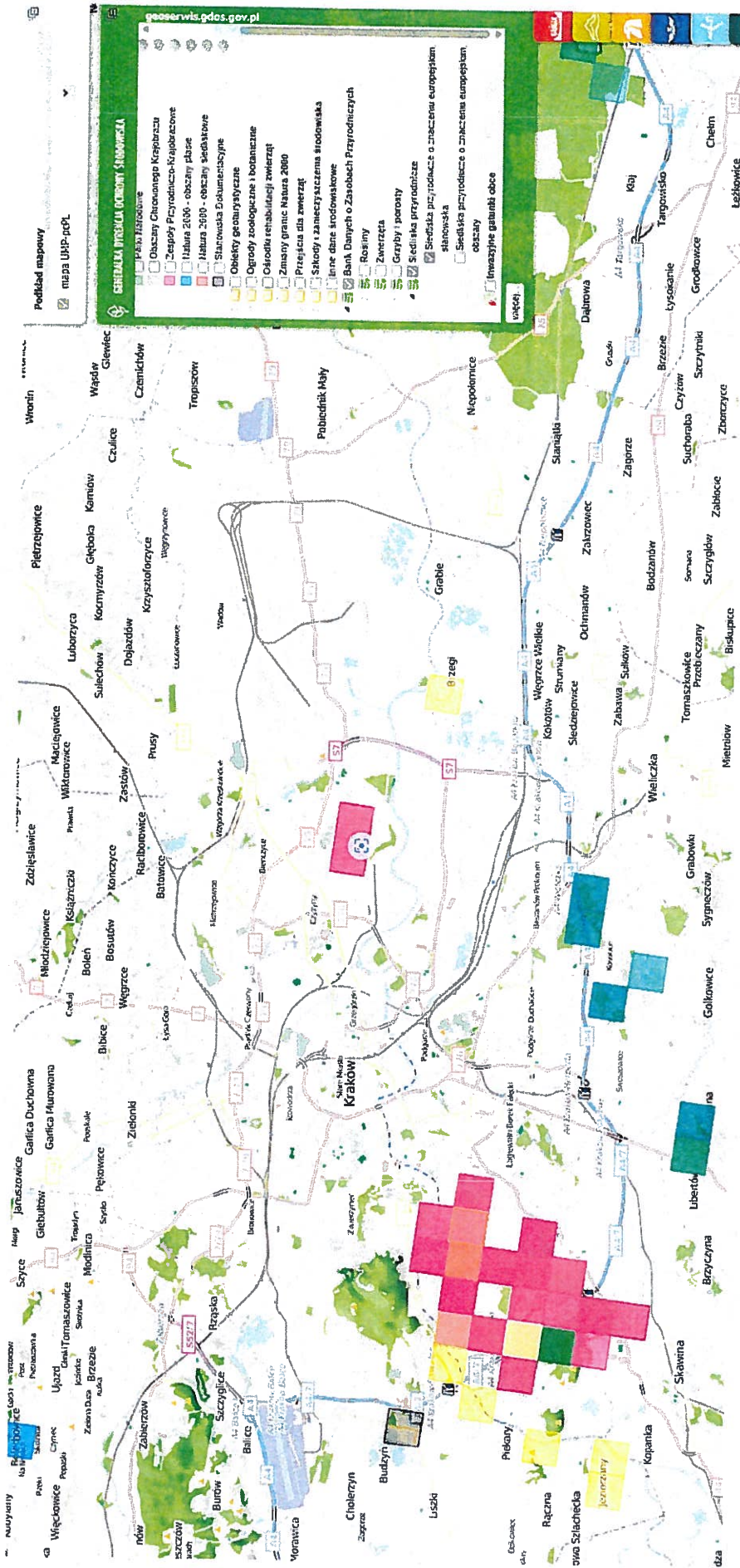
Otrzymują:

1. Adresat
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Krakowie
3. IVIA S.A.
4. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Krakowie
5. Wójt Gminy Liszki
6. Prezydent Miasta Krakowa





## Załącznik 2



Mapa siedlisz przyrodniczych o znaczeniu europejskim, stanowiska

Wniosek mieszkańców w sprawie opracowania dokumentacji projektowej SITEs dla rozbudowy autostrady A4 o trzeci pas ruchu na odcinku obwodnicy m. Krakowa

### ZAŁĄCZNIK NR 3

Lista gatunków zaobserwowanych w obrębie starorzecza Koło Tynieckie i najbliższego sąsiedztwa w latach 2018-2024. Opracowanie przygotowała mgr Katarzyna Kusał na podstawie danych z serwisu ornitho.pl:

1. bażant *Phasianus colchicus*
2. bączek *Ixobrychus minutus* \*\* Zał. I DP
3. błotniak stawowy *Circus aeruginosus* \*\* Zał. I DP
4. bogatka *Parus major* \*\*
5. brodziec piskliwy *Actitis hypoleucos* \*\*
6. cierniówka *Curruca communis* \*\*
7. cyranka *Spatula querquedula* \*\* CLPP VU (narażone)
8. czajka *Vanellus vanellus* \*\* CLPP EN (zagrożone)
9. czapla biała *Ardea alba* \*\* Zał. I DP
10. czapla siwa *Ardea cinerea* \*
11. czarnogłówek *Poecile montanus* \*\*
12. czeczotka *Acanthis flammea* \*\*
13. czyż *Spinus spinus* \*\*
14. drożdżik *Turdus iliacus* \*\* CLPP EN (zagrożone)
15. dymówka *Hirundo rustica* \*\*
16. dzięcioł czarny *Dryocopus martius* \*\* Zał. I DP
17. dzięcioł duży *Dendrocopos major* \*\*
18. dzięcioł zielonosiwy *Picus canus* \*\* Zał. I DP
19. dzięcioł zielony *Picus viridis* \*\*
20. dzięciołek *Dryobates minor* \*\*
21. dziwonka *Carpodacus erythrinus* \*\*
22. dzwonek *Chloris chloris* \*\*
23. gawron *Corvus frugilegus* \* CLPP VU (narażone)
24. gąsiorek *Lanius collurio* \*\* Zał. I DP
25. gil *Pyrrhula pyrrhula* \*\*
26. grzywacz *Columba palumbus*
27. jastrząb *Accipiter gentilis* \*\*
28. jer *Fringilla montifringilla* \*\*
29. jerzyk *Apus apus* \*\*
30. kapturka *Sylvia atricapilla* \*\*
31. kawka *Coloeus monedula* \*\*
32. kłaskawka *Saxicola rubicola* \*\*
33. kokoszka *Gallinula chloropus* \*\*
34. kopciuszek *Phoenicurus ochruros* \*\*
35. kormoran *Phalacrocorax carbo* \*
36. kos *Turdus merula* \*\*
37. kowalik *Sitta europaea* \*\*
38. krogulec *Accipiter nisus* \*\*
39. kruk *Corvus corax* \*
40. krzyżówka *Anas platyrhynchos*



41. kukułka *Cuculus canorus* \*\*
42. kulczyk *Serinus serinus* \*\*
43. kwiczoł *Turdus pilaris* \*\*
44. łabędź niemy *Cygnus olor* \*\*
45. łożówka *Acrocephalus palustris* \*\*
46. łyska *Fulica atra*
47. mazurek *Passer montanus* \*\*
48. mewa białogłowa *Larus cachinnans* \*
49. mewa siwa *Larus canus* \*\* CLPP VU (narażone)
50. modraszka *Cyanistes caeruleus* \*\*
51. muchołówka szara *Muscicapa striata* \*\*
52. mysikrólik *Regulus regulus* \*\*
53. myszołów *Buteo buteo* \*\*
54. nurogęs *Mergus merganser* \*\*
55. oknówka *Delichon urbicum* \*\*
56. pełzacz leśny *Certhia familiaris* \*\*
57. pełzacz ogrodowy *Certhia brachydactyla* \*\*
58. piecuszek *Phylloscopus trochilus* \*\*
59. piegża *Curruca curruca* \*\*
60. pierwiosnek *Phylloscopus collybita* \*\*
61. pleszka *Phoenicurus phoenicurus* \*\*
62. pliszka siwa *Motacilla alba* \*\*
63. pokląskwa *Saxicola rubetra* \*\* CLPP NT (bliskie zagrożenia)
64. pokrzywnica *Prunella modularis* \*\*
65. pustulka *Falco tinnunculus* \*\*
66. raniuszek *Aegithalos caudatus* \*\*
67. rokitniczka *Acrocephalus schoenobaenus* \*\*
68. rudzik *Erithacus rubecula* \*\*
69. rybitwa rzeczna *Sterna hirundo* \*\* Zał. I DP
70. sierpówka *Streptopelia decaocto* \*\*
71. siniak *Columba oenas* \*\*
72. słowik rdzawy *Luscinia megarhynchos* \*\*
73. słowik szary *Luscinia luscinia* \*\* CLPP NT (bliskie zagrożenia)
74. sójka *Garrulus glandarius* \*\*
75. sroka *Pica pica* \*
76. srokoz *Lanius excubitor* \*\*
77. strumieniówka *Locustella fluviatilis* \*\*
78. strzyżyk *Troglodytes troglodytes* \*\*
79. szczygieł *Carduelis carduelis* \*\*
80. szpak *Sturnus vulgaris* \*\*
81. ślepowron *Nycticorax nycticorax* \*\* Zał. I DP
82. śmieszka *Chroicocephalus ridibundus* \*\*
83. śpiewak *Turdus philomelos* \*\*
84. świergotek drzewny *Anthus trivialis* \*\*
85. świerszczak *Locustella naevia* \*\*
86. trzciniak *Acrocephalus arundinaceus* \*\*
87. trzmielojad *Pernis apivorus* \*\* Zał. I DP

- 88. trznadel *Emberiza citrinella* \*\*
- 89. wilga *Oriolus oriolus* \*\*
- 90. wrona siwa *Corvus cornix* \*
- 91. zaganiacz *Hippolais icterina* \*\*
- 92. zięba *Fringilla coelebs* \*\*
- 93. zimorodek *Alcedo atthis* \*\* Zał. I DP

Legenda:

Załącznik I DP – gatunek wymieniony w Załączniku I Dyrektywy 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (Dyrektywa Ptasia)

CLPP – Wilk T., Chodkiewicz T., Sikora A., Chylarecki P., Kuczyński L. 2020. Czerwona lista ptaków Polski. OTOP, Marki.

\*\* - gatunek objęty ochroną ścisłą na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt

\* - gatunek objęty ochroną częściową na podstawie Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt