



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE**

Szczecin, dnia 09 lipca 2010 r.

RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/2-29/2010/at,ac

**DECYZJA NR 15/2010
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt a, tiret pierwsze, a także art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) oraz § 2 ust. 1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Pawła Cieśla Dyrektora ds. Rozwoju Ochrony Środowiska Halcrow Group Sp. z o. o. Oddział w Polsce w Warszawie, pełnomocnika inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie)

ustalam środowiskowe uwarunkowania

dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie) wg wariantu wnioskowanego V/Va w podwariancie I i jednocześnie określam poniższe warunki realizacji przedsięwzięcia.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od węzła Goleniów (km 21+608) do początku obwodnicy Słupska (km 201+840), z wyłączeniem odcinka północnej obwodnicy Nowogardu (km 40+675 do km 49+770), dla której wydana została decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 22.07.2008 r., znak: SR-Ś-4/6613/6-23/2007.

Planowany korytarz drogowy łączy największe miasta północnej Polski: Szczecin, Koszalin, Słupsk, Gdynię i Gdańsk. Stanowi połączenie dróg portów morskich od Świnoujścia i Szczecina do portów Trójmiasta. Odchodzi od niej na północ drogi obsługujące tereny turystyczne. Stanowi ona część korytarza transportowego łączącego obwód Kaliningradzki z

Europą Zachodnią oraz połączenie na Litwę. Korytarz ten przebiega na wschód od Gdańska, częścią drogi nr 7, a od Elbląga drogami nr 22 i 54.

Wnioskowany przebieg drogi przebiegał będzie przez niżej wymienione powiaty i gminy obu województw:

Gmina	Powiat	Województwo
Goleniów	goleniowski	zachodniopomorskie
Osina		
Nowogard		
Ploty	gryficki	
Brojce		
Rymań	kołobrzeski	
Siemyśl		
Kołobrzeg		
Kołobrzeg - miasto		
Dygowo		
Ustronie Morskie	koszaliński	
Będzino		
Biesiekierz		
Sianów	koszaliński - grodzki	
Koszalin - miasto		
Malechowo	sławieński	
Sławno		
Sławno - miasto		
Kobylnica	śląski	pomorskie

Budowę drogi ekspresowej planuje się w przekroju dwujezdniowym z trzema pasami ruchu w każdą stronę, każdy o szerokości 3,5 m. Wszystkie skrzyżowania drogi ekspresowej z innymi drogami przewiduje się jako dwupoziomowe. Dostępność do drogi występuje w planowanych węzłach drogowych. Dla obsługi przyległego terenu projektuje się drogi zbiorcze. Przebieg trasy planowanej inwestycji obrazuje Załącznik Nr 5 niniejszej decyzji.

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

1. Zminimalizować powierzchnie przeznaczone pod zaplecze budowy, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów oraz drogi technologiczne, a po zakończeniu budowy teren uporządkować i zrekultywować.

2. Przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowlane, bazę materiałowo-sprzętową i miejsca składowania 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 granicach siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarach Natura 2000, innych obszarach cennych przyrodniczo, stanowiskach roślin, zwierząt i grzybów podlegających ochronie prawnej,
 - c. na obszarach mineralnych gleb chronionych.
3. Unikać lokalizacji placów składowych i zaplecza budowlanego w obrębie zasięgu koron drzew.
4. Zorganizować zaplecze budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, a w szczególności:
 - a. preferować wykorzystanie istniejących powierzchni utwardzonych,
 - b. uszczelnić nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp.,
 - c. zadaszyć powierzchnie, na których składowane będą materiały budowlane i odpady niebezpieczne, np. zanieczyszczone grunty,
 - d. dostarczyć pomieszczenia socjalno-bytowe dla pracowników (np. kontener),
 - e. ustawić przenośne toalety dla pracowników.
5. Zapewnić prowadzenie robót budowlanych w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego odpadami stałymi i ciekłymi, w tym:
 - a. utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza,
 - b. zapewnić zaplecze socjalne dla pracowników,
 - c. stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie,
 - d. podczas prowadzenia prac nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów szczególnie substancjami ropopochodnymi,
 - e. 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,
 - f. nie dokonywać w obszarze przedsięwzięcia żadnych napraw sprzętu mechanicznego oraz w przypadku konieczności tankowania sprzętu w miejscu realizacji inwestycji, zachować szczególne środki ostrożności zabezpieczające przed rozlewem paliw,
 - g. nie wprowadzać bezpośrednio do odbiorników ścieków socjalnych powstających na terenie zaplecza budowy.
6. Prowadzić prawidłową gospodarkę odpadową, w tym:
 - a. organizować prace w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów,
 - b. wytworzone odpady magazynować selektywnie, w miejscach do tego przystosowanych, w sposób najmniej zagrażający środowisku, a następnie zagospodarować zgodnie z przepisami,
 - c. zapewnić regularny odbiór odpadów przez uprawnione firmy.
7. Ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów.
8. Masy ziemne, w jak największym stopniu zagospodarować na terenie inwestycji.
9. Przy wykonywaniu wykopów warstwę humusową gleby, tj. ok. 20 cm, odkładać w osobne miejsce, a po zakończeniu przedsięwzięcia wykorzystać do rekultywacji terenu.

10. Po zakończeniu prac ziemnych niezbędne jest przeprowadzenie rekultywacji terenu całego pasa roboczego, w celu doprowadzenia tego terenu do stanu możliwie najbliższego stanowi pierwotnemu.
11. W maksymalnym stopniu ograniczyć czas prowadzonych odwodnień wykopów budowlanych, w tym na terenach bagiennych i silnie uwilgoconych i stosować metody ograniczające ich zasięg.
12. Zachować ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie systemów drenarskich, a w przypadku zniszczenia obiektów melioracyjnych należy przewidzieć ich odbudowę, a prace prowadzić w uzgodnieniu z odpowiednimi oddziałami Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urzędzeń Wodnych.
13. W celu ograniczenia emisji hałasu należy m. in.:
 - a. prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do godz. 22.00,
 - b. przewidzieć lokalizację dróg dojazdowych do placu budowy, bazy obsługi planowanego przedsięwzięcia i miejsc gromadzenia sprzętu w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi,
 - c. w miejscowościach, gdzie trasa drogi przebiega w odległości kilkudziesięciu metrów od zabudowań mieszkalno - gospodarczych przed rozpoczęciem robót budowlanych uprzedzić mieszkańców o planowanych pracach,
 - d. stosować nowoczesny, odpowiednio wyciszony i sprawny technicznie sprzęt oraz najmniej uciążliwe pod względem akustycznym technologie prowadzenia prac budowlanych,
 - e. wyłączać zbędne, nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas,
 - f. unikać nakładania się i piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek i pojazdów transportowych.
14. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia należy m. in.:
 - a. ograniczać czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym,
 - b. ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
 - c. zraszanie wodą placu budowy w okresach suszy,
 - d. w przypadku pracy z materiałami sypkimi postępować w sposób uważny, np. przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie (również ziemię z wykopów).
15. Prace ziemne prowadzić pod nadzorem archeologicznym, ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk zlokalizowanych na południe od Kołobrzegu w rejonie Budzistowa i Starego Miasta.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

1. Uwzględniając rozpoznane warunki środowiska gruntowo-wodnego zaprojektować, zrealizować i eksploatować przedsięwzięcie w sposób wykluczający przedostawanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do tego środowiska.

2. W celu ograniczenia wpływu projektowanych prac na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody powierzchniowe, należy przed rozpoczęciem realizacji inwestycji wykonać projekty organizacji i technologii prowadzenia robót ziemnych i fundamentowych.
3. W projektowaniu i wykonawstwie wskazany jest taki wybór technologii oraz prac, który w najmniejszym stopniu będzie ingerował w środowisko gruntowo-wodne i siedliska przyrodnicze oraz siedliska gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których powołano obszary Natura 2000 oraz inne cenne siedliska gatunków, w tym podlegających ochronie prawnej, poprzez:
 - a. określenie sposobu zagospodarowania gleb organicznych (torfów) powstałych podczas wymiany na grunty nośne,
 - b. zaprojektowanie planowanego w fazie budowy odwodnienia jedynie w niezbędnym zakresie, w miarę możliwości metodami zapewniającymi utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz w sposób ograniczającym oddziaływanie odwodnień na tereny sąsiednie,
 - c. odprowadzanie wody z odwodnień do pobliskiego cieków wodnego w taki sposób, aby nie zaburzyć lokalnych stosunków hydrologicznych,
 - d. przekraczanie drogi przez występujące na trasie jego przebiegu przeszkody terenowe w postaci rzek, cieków naturalnych oraz rowów melioracyjnych zaprojektować w sposób minimalizujący zanieczyszczenie płynących wód spowodowane naruszeniem osadów dennych, zamuleniem lub zanieczyszczeniem spowodowanym pracami budowlanymi przestrzegając zasady zachowania istniejącego reżimu przepływu wód,
 - e. wykonanie przejść wodnych dla przepływów miarodajnych w ciekach z uwzględnieniem spływów powierzchniowych z drogi określanych dla opadu obliczeniowego,
 - f. nie wprowadzanie nieoczyszczonych ścieków do ziemi oraz do wód powierzchniowych mogących zasilać wody podziemne, na trasie przebiegu drogi przez obszar GZWP 123,
 - g. nie wprowadzanie wód opadowych i roztopowych bezpośrednio z jezdni do ziemi na odcinkach o wysokim zagrożeniu wód podziemnych (rejon Malechowa km 170+450 do km 172+500); należy zapewnić stosowanie szczelnych rowów drogowych lub szczelnych systemów kanalizacji z podczyszczeniami wód opadowych i roztopowych przed odprowadzeniem do gruntu,
 - h. przy bardzo płytko występujących wodach gruntowych, w dolinach cieków (w okolicach: Płotów, Modlimowa, Sianowa, Malechowa, Sławna i Byszewa) wskazane jest zebranie wód opadowych w szczelny system; na pozostałych odcinkach wskazane jest wykorzystanie rowów trawiastych,
 - i. wykonanie szczelnego systemu odwodnieniowego na odcinku drogi przebiegającym przez strefę ochronną ujęcia wód podziemnych w Płotach oraz podczyszczanie zebranych wód przed ich odprowadzeniem do wód powierzchniowych lub gleby,
 - j. zaprojektowanie indywidualnych systemów odwadniania dla poszczególnych odcinków trasy oraz obiektów inżynierskich (mostów, czy wiaduktów),
 - k. w uszczelnionym systemie odwodnienia dróg przed wylotami do wód powierzchniowych lub do gruntu zastosowanie urządzeń podczyszczających sedymentacyjno-flotacyjnych z zabezpieczeniem przed przeciążeniem hydraulicznym,
 - l. w przypadku konieczności redukcji maksymalnego natężenia zrzutu do odbiorników, wynikającej z ekspertyzy melioracyjnej, przewidzieć retencjonowanie wód opadowych, np. w zbiornikach retencyjnych, retencyjno-infiltracyjnych,
 - m. wszystkie obiekty towarzyszące drodze, w tym głównie: obwody utrzymania drogi (OUD), MOP-y, stacje paliw, restauracje, miejsca postojowe, stanowiska obsługi

pojazdów, wyposażyć w infrastrukturę uniemożliwiającą przenikanie zanieczyszczeń do warstw wodonośnych,

- n. zastosować w systemach odprowadzania ścieków urządzeń do oczyszczania i retencjonowania, tj. oczyszczalni ścieków bytowo-gospodarczych (mechaniczno-biologicznej), podczyszczalni ścieków z myjni i z warsztatu (mechanicznej: osadnik, separator koalescencyjny substancji ropopochodnych), zbiorników na ścieki zasolone odprowadzane ze stanowiska mycia pojazdów (solarek) z przeznaczeniem do mycia pojazdów do transportu roztworu soli (solanki) oraz odstojników wód popłucznych (ze stacji SUW) na MOP-ach i obwodach drogowych,
- o. ścieki deszczowe i roztopowe odprowadzane do gruntu lub wód powierzchniowych przed ich wprowadzeniem do odbiornika powinny być podczyszczone do wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 ze zm.),
- p. zaprojektowanie i wykonanie zabezpieczeń przeciwdziałających skażeniom wód powierzchniowych i podziemnych na skutek potencjalnej sytuacji awaryjnej ze względu na potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych oraz wód podziemnych, w tym:
 - system odwadniający drogę, przed odbiornikiem powierzchniowym (rów melioracyjny, ciek, zbiornik) zakończyć zabezpieczeniem awaryjnym, a dno rowu uszczelnić na długości kilku metrów przed urządzeniem w celu wyeliminowania procesu podsiąkania; zabezpieczenia takie przewidzieć m. in. w obszarach: chronionych i rzek zasilających zbiorniki wodne,
 - niedopuszczać do przeciążenia hydraulicznego oczyszczalni ścieków opadowych, poprzez zaprojektowanie obejść burzowych, którymi odprowadzany będzie nadmiar wód opadowych bezpośrednio do odbiornika,
 - ukształtować stanowiska postojowe dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne w sposób uniemożliwiający rozprzestrzenianie się ewentualnego rozlewiska materiałów niebezpiecznych,
 - wyposażyć obwód utrzymania w system odwodnienia wokół magazynu soli oraz w zbiornik do ewentualnego zatrzymania awaryjnego rozlania roztworu solanki.

4. Zaprojektować odpowiednie pochylenie skarp i wykopów, szczególnie w miejscach najbardziej podatnych na erozję (za mostami i wylotami przepustów).

5. Skarpy utrwalić poprzez zadarnienie, humusowanie i hydroobsiew.

6. Zaprojektować nasadzenia zieleni izolacyjnej, ograniczającej emisję pyłów z jezdni.

7. Zastosować środki ochrony akustycznej, zapewniające dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem. W projekcie budowlanym należy uszczegółowić położenie i parametry ekranów akustycznych biorąc pod uwagę m. in. dokładny kilometrąz drogi i infrastrukturę techniczną oraz ustalone obliczeniowo w raporcie ich parametry:

Numer ekranu w raporcie	Lokalizacja ekranów wg kilometraża wskazanego w raporcie, ustalone go od węzła „Goleniów”		Strona drogi L – lewa P – prawa
	Początek ekranu [km]	Koniec ekranu [km]	
Ekran akustyczny			
Ekran wg kilometrażu podanego w raporcie dla wariantu II			
E2-1	38,500	39,150	L

E2-9	52,693	53,493	L
E2-11	57,060	57,590	P
E2-12	62,243	62,693	L
E2-13	62,250	62,650	P
E2-14	62,810	63,430	L
E2-15	63,050	63,600	P
E2-16	65,320	65,680	L
E2-17	65,920	66,400	L
E2-18	71,540	72,720	L
E2-19	72,660	73,200	L
E2-20	74,215	74,630	L
Zieleń izolacyjna			
Z2-1	27,720	28,490	P
Z2-2	33,850	34,490	L
Z2-5	59,940	60,800	P
Według kilometrażu podanego w raporcie dla wariantu V			
Ekrany			
E5-22	89,300	89,650	P
E5-23	89,750	90,300	L
E5-24	90,40	91,000	P
E5-25	94,000	94,375	P
E5-26	94,150	94,500	L
E5-27	95,180	95,520	P
E5-28	95,620	95,940	P
E5-29	96,360	97,700	P
E5-30	102,020	102,650	P
E5-36	116,070	117,290	L
E5-37	122,575	123,040	L
E5-38	124,760	125,210	P
E5-39	125,250	125,770	L
E5-40	133,460	133,810	L
E5-41	135,000	136,550	L
E5-42	136,080	136,570	P
E5-43	137,095	137,710	P
E5-44	139,770	140,190	L
E5-45	140,210	140,780	P
E5-46	141,190	141,950	P
E5-47	143,000	145,660	P
E5-48	143,000	143,550	L
E5-49	146,600	147,350	P
Zieleń izolacyjna			
Z5-7	78,885	79,465	L
Z5-8	88,050	88,500	P
Według kilometrażu podanego w raporcie dla Wariantu V podwariant I (km 83,500-97,000, km 144,000 w5 – 146 w2)			

Zieleń izolacyjna			
Z5-pl-1	85,180	85,810	P
Ekrany akustyczne			
E5-pl-1	146,680	147,200	L
E5-pl-2	146,950	147,480	P
Według kilometraża podanego w raporcie dla Wariantu Va podwariant I (km111-116)			
E5-pII-1	108,750	109,215	L
E5-pII-2	111,770	112,155	P
Ekrany wg kilometraża podanego w raporcie dla Wariantu II			
E2-52	149,430	149,950	P
E2-53	150,630	151,050	L
E2-54	151,040	151,090	L
E2-55	151,080	151,770	L
E2-56	154,570	155,260	P
E2-57	156,590	157,170	L
E2-59	170,835	171,315	P
E2-60	171,735	172,280	P
E2-61	175,145	175,765	L
E2-62	175,145	175,765	P
E2-63	177,345	178,390	L
E2-64	179,425	180,050	P
E2-65	179,630	180,200	L
E2-66	184,000	184,300	L
E2-67	184,190	184,325	P
E2-68	184,310	184,360	P
E2-69	184,340	184,545	P
E2-70	186,920	187,630	L
E2-71	192,225	192,915	L
E2-72	193,130	193,625	P
E2-73	193,245	193,595	L
E2-74	197,360	197,770	P
E2-75	198,235	199,515	P
E2-76	201,915	202,780	L
E2-77	203,440	204,030	P
Zieleń izolacyjna			
Z2-12	156,515	157,000	P
Z2-13	180,960	181,860	L
Z2-14	201,915	202,330	P

- IV. Warunki w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego, w tym obszarów Natura 2000 do uwzględnienia w fazie budowy, eksploatacji i projektowaniu przedsięwzięcia. Działania minimalizujące i łagodzące wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze.**
1. Realizacja inwestycji, jak i działań ochronnych oraz monitoringowych prowadzona musi być pod nadzorem przyrodniczym, tj. specjalistów w dziedzinie ochrony przyrody.

2. Nadzór specjalistyczny powinien być prowadzony w okresie przedinwestycyjnym i inwestycyjnym.
3. Specjalista w dziedzinie ochrony przyrody musi mieć udokumentowane doświadczenie w tym zakresie oraz posiadać wyższe wykształcenie w dziedzinie ochrony środowiska lub pokrewnej.
4. Nadzór przyrodniczy, realizowany przez ww. specjalistów, obejmować powinien:
 - a. szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę,
 - b. wskazania ochronne w trakcie realizacji prac,
 - c. kontrolę placów budowy,
 - d. sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowlanych,
 - e. wskazania dla monitoringu,
 - f. ocenę sprawozdawczości z prowadzonego monitoringu przyrodniczego,
 - g. wskazania dla wszelkich działań ochronnych i sprawozdania z przeprowadzonych działań ochronnych.
5. W przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniami nadzoru przyrodniczego, a kierownictwem budowy, ostateczne rozwiązania wypracowywane będą przy udziale Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie i inwestora.
6. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę powierzchni leśnych i zadrzewień, poprzez oszczędną gospodarkę terenem oraz adaptować istniejącą zieleń.
7. Wycinkę drzew na terenach leśnych oraz w zwartych pasach zadrzewień śródpolnych (będących środowiskiem życia licznych gatunków ptaków), należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym tj. poza sezonem 1 marca - 31 sierpnia.
8. Wszystkie drzewa i krzewy przeznaczone do adaptacji należy na czas budowy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
9. Roślinność należy chronić przed uszkodzeniami termicznymi oraz zmianami warunków wegetacji wynikającymi ze zmiany poziomu gruntu, zagęszczenia gleby czy zmiany nawierzchni sąsiadującego z nimi terenu (wykonywanie ciągów pieszych, ścieżek rowerowych z eliminacją niepotrzebnych wycinek, przez ominięcie).
10. W pobliżu drzew, które nie będą wycinane lub przesadzane, zasięg prowadzonych prac musi być jak najmniejszy, a czas trwania robót jak najkrótszy.
11. W obrębie systemu korzeniowego w promieniu minimum 5 m od pnia drzewa (nie mniej, niż zasięg korony) niedopuszczalne jest składowanie materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby, jak np. cement, wapno, chemikalia, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe.
12. W *Projekcie zieleni* stanowiącym element *Projektu budowlanego* należy uwzględnić wprowadzenie nasadzeń zieleni liniowej, odtwarzając rozcięte robotami szpalery drzew oraz nasadzenia grupowe, wszędzie tam, gdzie nie koliduje to ze względami bezpieczeństwa ruchu, według poniżej propozycji nasadzeń:

Wariant V/Va w podwariancie I	
Pikietaż	Strona drogi L – lewa; P - prawa
km 23+650 – 24+330	L
km 34+740 – 35+100	L/P
km 54+210 – 55+000	P
km 66+800 – 69+050	L/P

km 67+500 – 67+900	L/P
km 75+910 – 77+770	P
km 85+000 – 85+400	L/P
km 92+000 – 92+750	P
km 96+760 – 97+660	L
km 96+700 – 97+540	P
km 97+950 – 98+720	L/P
km 100+880 – 102+320	L
km 100+880 – 102+020	P
km 110+530 – 111+690	L
km 128+600 – 132+330	L
km 128+600 – 132+330	L/P
km 137+710 – 139+770	L/P
km 145+350 – 146+680	L
km 157+600 – 158+650	P
km 162+360 – 163+175	L/P
km 165+800 – 166+800	L
km 178+400 – 178+840	P
km 178+350 – 178+900	L
km 180+000 – 181+480	L/P
km 183+400 – 186+520	P
km 185+500 – 186+750	L
km 187+820 – 189+250	P
km 196+900 – 198+850	L/P
km 202+400 – 203+350	L/P

13. Urządzanie zieleni w otoczeniu drogi S6 powinno być dostosowane do wiodących funkcji terenów przyległych i przewidzianego zakresu ochrony komponentów, z kształtowaniem krajobrazu, warunków bezpieczeństwa ruchu oraz estetyki obiektu. Dopuszcza się zastosowanie zieleni wzdłuż wybudowanych ekranów akustycznych (typ: *zielona ściana*), jako zieleń ozdobna, wewnątrz węzłów oraz na MOP-ach.
14. Zieleń powinna zostać urządzona z największym udziałem rodzimych gatunków drzew i krzewów dostosowanych do miejscowych warunków siedliskowych i zadanych funkcji, w tym szybko rosnących oraz wykazujących odporność na zanieczyszczenia komunikacyjne. W nasadzeniach należy unikać gatunków obficie owocujących, przyciągających na żerowisko różne gatunki zwierząt.
15. W *Projekcie zieleni* należy w maksymalnym stopniu wprowadzić do zagospodarowania terenu, charakterystyczne dla krajobrazu kulturowego Pomorza nasadzenia liniowe (szpalery i aleje przydrożne) – spotykane liczne szpalery dębów, lip, klonów (często będących pomnikami przyrody), pełniące poza funkcją krajobrazową istotną rolę przyrodniczą.
16. W miejscach przecięć przez drogę kompleksów leśnych należy wprowadzić nasadzenia drzew lub krzewów zgodnych z miejscowym siedliskiem, odgradzających otwartą ścianę lasu.
17. W fazie budowy przedsięwzięcia należy dążyć do maksymalnego odsunięcia się od granic rezerwatów przyrody „Jodły Karnieszewickie” oraz „Bielice”.
18. Podczas realizacji przedsięwzięcia obowiązuje zakaz zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor i lęgówisk, innych schronień i miejsc rozrodu.

19. W przypadku podjęcia decyzji o przełożeniu koryta cieków prace wykonać poza sezonem lęgowym ptaków i innych zwierząt, tj. poza okresem 1 marca – 31 sierpnia. Harmonogram robót musi uwzględniać minimalizację naruszania warunków przepływu wód i powinien być uzgodniony z eksploatatorem obiektów.
20. Należy zastosować takie rozwiązania, które nie doprowadzą do zmian stosunków wodnych (osuszenie zbiorników wodnych lub ich likwidacji, obniżenie zwierciadła wody gruntowej), które spowodowałyby znaczące zmiany warunków siedliskowych otaczających terenów.
21. Należy zachować stałe i okresowe zbiorniki wodne w sąsiedztwie trasy (mokradła, oczka, potorfia itp.), zaś przed ich ewentualnym zasypaniem, należy wyłapać bytujące w nich płazy i przenieść w bezpieczne miejsce (inny zbiornik wodny niezagrożony realizacją inwestycji).
22. Przed ewentualnym zniszczeniem zbiornika będącego miejscem rozrodu płazów, przeprowadzić analizę składu gatunkowego i liczebności populacji płazów w nim występujących, co pozwoli na znalezienie odpowiedniego zbiornika zastępczego dla odławianych osobników bądź odpowiednie zaprojektowanie nowego zbiornika.
23. W przypadku, gdy w najbliższej okolicy nie ma takiego zbiornika, należy utworzyć zbiornik zastępczy w celu odtworzenia płazom straty miejsc rozrodu.
24. Na etapie budowy, w trakcie prowadzenia wykopów należy zabezpieczyć je przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt, a przed likwidacją (zasypaniem) należy je sprawdzić pod kątem obecności płazów i innych zwierząt.
25. Plac budowy należy w miarę możliwości wygrodzić lub zastosować inne metody zapobiegające przedostawaniu się zwierząt, a w szczególności płazów na teren budowy.
26. W celu wykonania przejść wodnych nad ciekami i rowami (przepustów, mostów) oraz przełożenia koryt należy przestrzegać zasadę zachowania istniejącego reżimu przepływów w sieci hydrograficznej.
27. Z koryt rzek i cieków należy usunąć wszelkie pozostałości dotychczasowych obiektów mostowych (rozbieranych, przebudowywanych) po uprzednim sprawdzeniu, czy nie gniazdują w nich ptaki. W przypadku stwierdzenia gniazd ptasich prace te wykonać po wylocie z nich młodych osobników.
28. Umocnienia brzegów należy wykonać z materiałów naturalnych – kamień, faszyna – niedopuszczalne jest używanie gruzu lub betonu. W obrębie mostów rzeki powinny mieć charakter jak najbardziej zbliżony do naturalnego (bez prostowania i betonowania koryt).
29. W celu zapobieżenia niekorzystnym zmianom stosunków wodnych (naturalnych przepływów wody, poziomów wody) należy wdrażać zasadę pozostawiania wód opadowych odprowadzonych z drogi nr 6 w rejonie ich powstawania. Stosowanie rowów trawiastych oraz urządzeń infiltracyjnych, w tym zbiorników, pozwala realizować powyższe cele.
30. Zastosować szczelny system odwodnienia m. in. na: odcinkach przejścia przez doliny cieków, obszary źródłiskowe, strefy ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych.
31. W celu przekroczenia szerokich dolin rzek zaprojektować długie estakady oraz poszerzone mosty. Pozwoli to na utrzymanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych dolin i ich funkcji jako korytarzy ekologicznych, zwłaszcza dla dużych ssaków, a także zapewni również drożność korytarzy migracyjnych nietoperzy.
32. Zaprojektować konstrukcję przepustów pod drogą, zwłaszcza w miejscu jej krzyżowania się z drobnymi ciekami, umożliwiającą przejście drobnych ssaków; wymagane minimalne parametry obiektów: szerokość 1,5 m, wysokość 1 m; każdy przepust powinien mieć wybudowaną minimum jednostronną, suchą kładkę, zachodzącą na skarpy wykopu.
33. Zaprojektować i zrealizować przejścia dla średnich zwierząt o parametrach min. 3,0 m x 15 m).

34. Na terenach dużych kompleksów leśnych, stanowiących element korytarzy migracji, wskazana jest budowa przejść dla zwierząt (rodzaj powinien zostać dostosowany do lokalnych uwarunkowań), w połączeniu z wygradzeniami naprowadzającymi, zabezpieczającymi dodatkowo drogę przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię.
35. Na terenach leśnych zaleca się wprowadzenie rozwiązań stale minimalizujących czynnik „światlny”, wywołany przez przemieszczające się pojazdy, w postaci nasadzeń dogęszczających otwartą ścianę lasu w trakcie prac budowlanych.
36. Należy odpowiednio zagospodarować zaprojektowane przejścia dla zwierząt, w tym: dokonać nasadzeń, zainstalować osłony przeciwośnieniowe oraz pokryć je właściwym podłożem przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy).
37. W celu zwiększenia skuteczności przejść dla dużych i średnich zwierząt, należy wykonać wygradzenia naprowadzające dobrane długością do warunków lokalnych (minimum 250-300 m). Wygradzenie należy wykonać na całej długości trasy po obu jej stronach, z wyłączeniem terenu zabudowanego. Dla ssaków będzie to odpowiednia siatka druciana, dla płazów zaś ścianka betonowa lub blaszana, naprowadzająca, o wysokości ok. 80 cm.
38. Ze względu na zróżnicowane wymagania poszczególnych grup zwierząt stosować siatki o zmiennych parametrach średnicy oczek. Na dole (do wysokości ok. 50 - 60 cm) oczka siatki muszą być zagęszczone (ok. 0,5 – 0,5 cm średnicy) w celu uniemożliwienia przejścia drobnym zwierzętom. Aby ograniczyć możliwość przejścia dołem, siatka powinna zostać zagłębiona w grunt na ok. 30 centymetrów. Powyżej oczka mogą mieć średnicę 10 i więcej centymetrów. Wysokość siatki powinna być zmienna w zależności od lokalizacji i wynosić min. ok. 2,3 m. Wymiary oczek siatki zabezpieczającej płazy przed dostępem do drogi powinien wynosić poniżej 0,5x0,5 cm. Siatka powinna być trwała, wkopana w grunt, szczelnie łączona, zaopatrzona w przewieszki.
39. Przy przejściach (przepustach) dla małych zwierząt, obecność wygradzeń powinna być uzależniona od konkretnej lokalizacji przejścia (należy brać pod uwagę m. in. wysokość korony drogi, otoczenie, np. sąsiedztwo cieków wodnych oraz zwierząt, dla których są przeznaczone).
40. Na trasie należy wybudować nowe przejścia dla zwierząt (dużych średnich i małych), zgodnie z załącznikiem nr 4 niniejszej decyzji.
41. Zastosować przepusty o przekroju prostokątnym. W przypadku przebudowywanych obiektów przeanalizować możliwość zmiany przekroju istniejących przepustów na prostokątne i uwzględnić w miejscach, gdzie będzie to możliwe.
42. Aby zlikwidować wzmocnienie barierowego oddziaływania drogi S6 i biegnącej równolegle linii kolejowej Nr 402 Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów na odcinku Wojcieszyn – Wyszogóra na lokalne migracje zwierząt, należy wybudować wspólne przejście dla zwierząt, w kompleksie leśnym, na wschód od Wojcieszyna, w formie dwóch niezależnych obiektów, rozdzielonym pasem doświetlającym.
43. Dla wybudowanych przejść dla zwierząt należy zastosować następujące działania adaptacyjne otoczenia polegające m. in. na:
 - a. preferowaniu jednofunkcyjności obiektu (bez prowadzenia dróg lokalnych, szczególnie utwardzonych);
 - b. zaprojektowaniu zieleni niskiej i wysokiej, dostosowanej do rodzimych gatunków występujących na danym terenie, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego;

- c. pokryciu przejścia właściwym podłożem (piasek, żwir – przejścia dolne, urodzajna gleba – przejścia górne), przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy itp.);
 - d. „przyjazne”, niezabetonowane i nieutwardzone wykończenie przyczółków i skarp;
 - e. stosowaniu przesłon przeciwoślśnieniowych (np. palisada, wał ziemny);
 - f. zastosowaniu właściwej kolorystyki (ciemne tonacje szarości, zieleni).
44. Należy prowadzić monitoring funkcjonalności zaproponowanych przejść dla zwierząt, w tym przepustów dla płazów.
 45. Należy wybudować przejścia dla płazów, zgodnie z załącznikiem nr 4 niniejszej decyzji.
 46. W miejscach, gdzie planowana inwestycja wykorzystuje „stary” ślad drogi krajowej nr 6, wszystkie przepusty znajdujące się na obecnie istniejącej DK nr 6 muszą zostać przebudowane. W tym celu, ich przyszłe wymiary (szerokość i wysokość) powinny wynosić minimum ok. 1,5 x 1,5 m, aby można było zainstalować suche półki przełazowe o szerokości ok. 0,5 m. Z uwagi na fakt, że przejścia te wykorzystywane są głównie przez norowce (borsuk, lis, tchórz itp.) i płazy, których aktywność przejawia się przeważnie w ciągu nocy, obiekty te nie muszą być doświetlane.
 47. W miejscach gdzie projektowana droga S6 przebiegać będzie w biskim sąsiedztwie DK6 wprowadzić znaki ostrzegawcze o możliwości wtargnięcia zwierząt na drogę lub/i wprowadzić ograniczenie prędkości w postaci fotoradarów.
 48. W przypadku suchych przepustów, przewidzianych, jako przejście dla płazów, w miejsce jednego większego otworu, należy wybudować kilka mniejszych (1,5 x 1,0 m) w odległości 40 - 50 m od siebie, uzbrojonych w kilkudziesięciometrowe, pochyle murki naprowadzające. Dno obiektów powinno być jednostronnie nachylone i pokryte materiałem piaszczystym.
 49. Skarpy związane z przeprawami mostowymi powinny mieć maksymalnie pionowe nachylenie od strony drogi i maksymalnie poziome od strony otoczenia mostu. Dzięki temu migrujące w okresie wiosennym płazy nie będą wchodzić na drogę, a przemieszczać się wzdłuż jej podstawy.
 50. Wszelkie urządzenia związane z odprowadzeniem wód należy zaprojektować w ten sposób, aby były szczelne i by nie stawały się „pułapkami bez wyjścia”. Muszą zapewniać możliwość wydostania się z nich płazom.
 51. Konstrukcja przepustów pod drogą, zwłaszcza w miejscu krzyżowania się jej z drobnymi ciekami, powinna umożliwiać przejście płazom; wymagane minimalne parametry obiektów: szerokość 1,5 m, wysokość 1 m, zaś każdy przepust powinien mieć wybudowaną minimum kładkę po jednej stronie.
 52. W okresie wzmożonej aktywności płazów (szczególnie w okresie wiosennym i jesiennym), należy prowadzić monitoring placu budowy, pod kątem obecności płazów i w miarę potrzeby ich bezpieczne usuwanie poza obszar zagrożony pracami.
 53. W celu ochrony zasobów ichtiofauny należy zapobiegać ingerencji w drożność rzeki oraz zapewnić brak trwałego wpływu na jakość wody i środowiska wodnego.
 54. W fazie eksploatacji inwestycji należy podjąć wszelkie możliwe zabezpieczenia, które istotnie ograniczą niekorzystne oddziaływania na cel ochrony rezerwatów.
 55. Należy podjąć działania minimalizujące dla cennych obiektów przyrodniczych nie objętych ochroną prawną, które są położone w bezpośrednim sąsiedztwie trasy przedsięwzięcia, bądź są przez nią przecinane, stanowią siedliska roślin i zwierząt chronionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.

56. Należy podając działania minimalizujące dla siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których powołano obszary Natura 2000 zgodnie z załącznikiem nr 3 do decyzji.
57. Należy wybudować ekrany tłumiące hałas wywołany ruchem kołowym dla ochrony zabudowy mieszkaniowej. W miejscach zastosowania przezroczystych ekranów należy je odpowiednio oznakować tak, aby zminimalizować rozbijania się ptaków o urządzenia ochrony akustycznej.
58. W odniesieniu do gatunków chronionych, co do których istnieje możliwość kolizji planowanej inwestycji z ich stanowiskami, inwestor zobligowany jest do uzyskania zezwoleń na odstępnie od zakazów w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.).

V. Prowadzenie monitoringu środowiska abiotycznego.

1. W fazie budowy prowadzić ewidencję zużywanych surowców, paliw oraz wytwarzanych odpadów, kontrolować prawidłowy stan utrzymania sprzętu budowlanego oraz pojazdów transportowych, prowadzić ewidencję ilościowo-jakościową odpadów, zgodnie z przyjętą klasyfikacją odpadów.
2. Podczas prowadzenia prac odwodnieniowych prowadzenie obserwacji poziomu zwierciadła wody przez okres wykonywania prac, poprzez wyznaczenie zestawu punktów pomiarowych (obserwacyjnych), które należy monitorować podczas całego czasu prowadzenia prac odwodnieniowych. Punktami pomiarowymi powinny być budynki i obiekty budowlane (nasypy drogowe i kolejowe) oraz drzewa, ujęcia wody itp.
Jeżeli w trakcie prowadzenia prac odwodnieniowych zostaną stwierdzone jakiejkolwiek odstępstwa od stanów normalnych (pęknięcia budynków, obsuwanie się nasypów, usychanie drzew) prace odwodnieniowe należy przerwać i w ramach nadzoru autorskiego podjąć decyzję o prowadzeniu dalszych prac związanych z odwodnieniem wykopów.
3. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia monitoring powinien obejmować:
 - a. pomiary poziomu hałasu w środowisku – dwa razy w roku kalendarzowym w okresie pierwszych trzech lat, począwszy od dnia oddania drogi do eksploatacji, następnie co pięć lat równocześnie z generalnym pomiarem ruchu, przy uwzględnieniu miejsc pomiarowych zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, a w przypadku, gdy kolejne pomiary monitoringowe hałasu wykażą przekroczenia poziomów dopuszczalnych na terenach leżących za ekranami akustycznymi zamontować na górnej krawędzi ekranów akustycznych dyfraktory w celu zwiększenia skuteczności ekranów lub zastosować inne rozwiązania o podobnej skuteczności,
 - b. wyniki pomiarów określonych w pkt 3a, w formie sprawozdania, należy przekazywać właściwemu organowi ochrony środowiska. Zakres wymaganych pomiarów określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392),
 - c. badania zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych dla odcinków, z których spływy ujmowane są w systemy kanalizacyjne, 2 razy w ciągu roku po oddaniu drogi do eksploatacji; wyniki uwzględnić w analizie porealizacyjnej.

VI. Prowadzenie monitoringu przyrodniczego.

1. Inwestor jest zobowiązany zapewnić prowadzenie monitoringu oddziaływania na środowisko w zakresie środowiska przyrodniczego w następujących okresach:
 - a. monitoring przedinwestycyjny - prowadzony przed rozpoczęciem prac budowlanych w celu ustalenia wartości referencyjnych obejmujący stan środowiska przyrodniczego przed rozpoczęciem inwestycji, w szczególności w odniesieniu do dynamicznych składników środowiska, wyniki tego monitoringu należy odnieść do informacji zebranych podczas prac nad raportem oddziaływania inwestycji na środowisko oraz innych danych dotyczących środowiska przyrodniczego na tym terenie,
 - b. monitoring inwestycyjny - prowadzony w trakcie realizacji inwestycji i zakończony zgodnie z terminami zakończenia prac inwestycyjnych,
 - c. monitoring poinwestycyjny - prowadzony po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia przez okres co najmniej 5 lat. W ramach tego monitoringu sprawdzona i ewentualnie zoptymalizowana zostanie m. in. skuteczność działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze.
2. Monitoringiem należy objąć teren inwestycji i obszar jej oddziaływania.
3. Celem monitoringu jest:
 - a. ocena stanu różnorodności biologicznej, w tym typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty (w szczególności priorytetowych) w obszarze potencjalnego oddziaływania inwestycji,
 - b. ocena zachodzących zmian różnorodności biologicznej oraz integralności obszaru Natura 2000 na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia i jego użytkowania,
 - c. ocena skuteczności działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji, której efektem będzie w celu modyfikowania lub rozszerzania zakresu działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji,
 - d. gromadzenie informacji o stanie środowiska umożliwiających informowanie społeczeństwa o przebiegu inwestycji i rzeczywistych zagrożeniach ekologicznych.
5. Przedmiotem monitoringu przyrodniczego są:
 - a. siedliska przyrodnicze ze szczególnym uwzględnieniem siedlisk będących przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000 i priorytetowych,
 - b. gatunki będące przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000 i będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej,
 - c. gatunki zagrożone, rzadko spotykane i chronione prawnie w związku z monitorowaniem stanu różnorodności biologicznej oraz zapewnieniem przestrzegania wymagań prawnych z tym związanych (w środowisku lądowym i wodnym),
 - d. integralność obszarów Natura 2000 rozumiana, jako spójność czynników strukturalnych i funkcjonalnych warunkujących zrównoważone trwanie populacji gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których zaprojektowano lub wyznaczono te obszary,
 - e. inne gatunki, grupy ekologiczne organizmów lub procesy ekologiczne istotne dla oceny oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze (wskaźnikowe, cenne ze względu na znaczenie dla ochrony walorów przyrodniczych, krajobrazowych lub użytkowych).
6. Metodyka monitoringu ma obejmować ogólne zasady oceny stanów składników środowiska przyrodniczego przyjęte na bazie wytycznych stosowanych m. in. w monitoringu przyrody państwowego, monitoringu środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ). W ustalaniu metodyki wykorzystać m. in. publikacje GIOŚ wskazujące standardy, kryteria,

wskaźniki i metody oceny stanów siedlisk przyrodniczych i gatunków ważnych dla Wspólnoty.

7. Zakres monitoringu obejmujący cele, przedmiot, obszar i metodykę należy przedłożyć do akceptacji właściwemu terenowo regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska. Zakres ten może podlegać weryfikacji przez właściwego terenowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska i w razie potrzeby zostanie uzupełniony o kwestie wskazane przez ten organ.
8. Wyniki i wnioski monitoringu przedinwestycyjnego i inwestycyjnego z oceną nadzoru przyrodniczego oraz poinwestycyjnego należy przedstawiać właściwemu terenowo regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska do końca I kwartału następnego roku kalendarzowego od rozpoczęcia badań monitoringowych, w formie sprawozdania.
9. Właściwy terenowo regionalny dyrektor ochrony środowiska na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzje, np. o zastosowaniu innych działań minimalizujących lub ochronnych.

VII. Obowiązek wykonania i przedłożenia analizy porealizacyjnej.

Zobowiązuje się inwestora do przeprowadzenia **analizy porealizacyjnej** w terminie 12 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. Analiza porealizacyjna swoim zakresem powinna obejmować:

1. ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem,
2. określenie poziomu emisji hałasu drogowego z określeniem rzeczywistego oddziaływania akustycznego i wpływu eksploatacji zrealizowanego układu drogowego na klimat akustyczny na granicy terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi,
3. ocenę sprawności systemu odwodnieniowego,
4. ocenę wpływu przedsięwzięcia na ujęcia wód podziemnych,
5. określenie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego.

W przypadku, gdyby wyniki analizy porealizacyjnej wskazywały na przekroczenia norm środowiskowych, należy podjąć działania techniczno-technologiczne albo organizacyjne w celu ograniczenia bądź wyeliminowania tych przekroczeń.

Analizę porealizacyjną przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

VIII. Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Nakłada się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.).

U z a s a d n i e

Pan Paweł Cieśla z Halcrow Group Sp. z o.o. w Warszawie, jako pełnomocnik inwestora tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, wystąpił z wnioskiem z dnia 26.01.2010 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do organu został przekazany zostały poniższe dokumenty:

- „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj.

zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie)”, opracowany przez zespół autorski pod kierunkiem mgr inż. Waldemara Madeja (grudzień, 2009 r.),

- Pełnomocnictwo dla Pana Pawła Cieśli do występowania w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie z dnia 25.01.2010 r.

Wezwaniem z dnia 2.02.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/21/2010/at i z dnia 25.02.2010 r. organ wystąpił o uzupełnienie braków formalno-prawnych, tj. o przedłożenie brakujących załączników:

- wypisy z ewidencji gruntów obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Obowiązek przedłożenia powyższych dokumentów wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika z art. 74 ust. 1 pkt. 3 i pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Ponieważ ww. dokumenty stanowią integralną część wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, poprowadzenie postępowania było możliwe po usunięciu braków tak, aby podanie czyniło zadość innym wymaganiom ustalonym w przepisach prawa.

W dniu 22.02.2010 r. do tut. organu wpłynęło pismo zawierające wypisy z ewidencji gruntów dla starostw: Gryfickiego i Koszalińskiego oraz dodatkowy egzemplarz raportu o oddziaływaniu na środowisko (z wersją na płycie CD). Kolejne dokumenty wpłynęły w dniach: 01.03.2010 r., 04.03.2010 r., 09.03.2010 r., 12.03.2010 r. oraz 30.06.2010 r.

W dniu 12.03.2010 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, po stwierdzeniu kompletności przedłożonego wniosku, wszczął postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie).

W toku prowadzonego postępowania niezbędnym było przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego. Wezwaniem z dnia 16.03.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/2-7/2010/at, wystąpiono o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W uzupełnieniu wnioskodawca przedłożył pismem z dnia 31.03.2010 r., znak: EPDK6/25/MK/03/2010/095, „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie), opracowany przez zespół autorski pod kierownictwem mgr Waldemara Madeja (marzec 2010 r.).

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przedłożony w postępowaniu, został sporządzony w zakresie określonym w art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.).

W toku prowadzonego postępowania wnioskodawca przedkładał dodatkowe uzupełnienia i wyjaśnienia w zakresie zagadnień merytorycznych, w tym pismami: z dnia 31.03.2010 r., z dnia 11.05.2010 r., z dnia 14 i 15.06.2010 r., z dnia 24.06.2010 r., 7.07.2010 r.

Ww. dokumenty, przedłożone w myśl art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), były

podstawą do analizy i oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz do zdefiniowania warunków realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia zapewniających ochronę środowiska.

Zgodnie z art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych:

- 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,
- 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedsięwzięcia mogące zawsze i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione są w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z klasyfikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.), zgodnie z art. 173 ust. 2 ww. ustawy. W przedmiotowym rozporządzeniu wymienione są w § 2 ust. 1 pkt 29 „autostrady i drogi ekspresowe, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg”. W świetle tego przepisu przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko wymagających sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Z tego też względu przedmiotowe przedsięwzięcie zakwalifikowano do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, określonych w art. 59 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227 ze zm.), to jest do przedsięwzięć, dla których wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1 tej ustawy.

Zgodnie z art. 61 ust. 2 oraz art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt a, tiret pierwsze w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jest organem właściwym do przeprowadzenia postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko i wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Z przedłożonych dokumentów, w tym z raportu wynika, co następuje.

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od węzła Goleniów (km 21+608) do początku obwodnicy Słupska (km 201+840), z wyłączeniem odcinka północnej obwodnicy Nowogardu (km 40+675 do km 49+770), dla której wydana została decyzja Wojewody Zachodniopomorskiego o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 22.07.2008 r., znak: SR-Ś-4/6613/6-23/2007. Budowę drogi ekspresowej planuje się w przekroju dwujezdniowym z trzema pasami ruchu w każdą stronę, każdy o szerokości 3,5 m. W związku z tym pas rozdziału będzie miał szerokość 12 m. Wszystkie skrzyżowania drogi ekspresowej z innymi drogami przewiduje się jako dwupoziomowe. Dostępność do drogi występuje w planowanych węzłach drogowych. Dla obsługi przyległego terenu projektuje się drogi zbiorcze.

Charakterystyka przedsięwzięcia wraz z danymi dotyczącymi podstawowych parametrów technicznych przedsięwzięcia przedstawiona jest na załączniku Nr 1 niniejszej decyzji.

Planowany przebieg trasy drogi.

Przebieg planowanej inwestycji rozpoczyna się od węzła „Goleniów” (km 21+489) do miejscowości Wicimice, który jest elementem przedmiotowego przedsięwzięcia. Miasto Goleniów będzie od strony Koszalina obsługiwane za pomocą węzła drogowego „Żółwia Błoc” zlokalizowanego km 24+614 na końcu obwodnicy Goleniowa. Węzeł ten uwzględnia również bezkolizyjną obsługę portu lotniczego Goleniów od strony Szczecina oraz podłączenie planowanej wschodniej obwodnicy Goleniowa. Od km 29+391 do km 32+390 droga ekspresowa poprowadzona została z wykorzystaniem istniejącej jezdni prawej. Od ok. km 33+800 do ok. km 36+200 (rejon m. Kikorze) odsunięto przebieg drogi, w celu ominięcia chronionych siedlisk przyrodniczych leżących w obszarze Natura 2000 Ostoja Goleniowska PLH320013 (w dolinie rzeki Stepnicy).

Pomiędzy Wicimicami, a Koszalinem droga będzie po zupełnie nowym śladzie, co pozwoli na poprawę obsługi komunikacyjnej Kołobrzegu i stworzenia faktycznej alternatywy dla przebiegu drogi krajowej nr 6. Od Kołobrzegu do Koszalina trasa drogi poprowadzona została zgodnie z rozwiązaniami technicznymi, opracowanymi przez biuro KARO dla drogi S11. W sąsiedztwie Kołobrzegu zaproponowano także – na odcinku kilku kilometrów – możliwość alternatywnego przebiegu drogi S6 (podwariant Va). W km ok. 75+200 trasa drogi kieruje się na północ przechodząc pomiędzy miejscowościami: Wicimice i Natolewice.

Projektuje się budowę węzła „Wicimice” w km 75+682, w rejonie rozwidlenia istniejącej drogi nr 6 i projektowanej drogi ekspresowej. W km 82+552 planuje się budowę poszerzonego mostu nad rzeką Brodziec, który pełnić będzie także funkcję przejścia dla zwierząt. W miejscu przecięcia trasy z drogą wojewódzką nr 105 zaprojektowano w km 83+612 budowę węzła „Kiełpino”. Od ok. km 83+500 do km 88+000 (rejon miejscowości Kiełpino), w celu ominięcia chronionych priorytetowych siedlisk przyrodniczych leżących w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320001 (w dolinie rzeki Mołstowy), wyznaczono przebieg drogi przechodzący do 400 m na południowy-wschód od wariantu wyjściowego.

W km 85+547 planuje się budowę mostu ponad rzeką Mołstową. W km 87+449 planuje się budowę mostu ponad rzeką Lnianką. Oba mosty planuje się jako poszerzone, dające możliwość jednoczesnego wykorzystania jako przejście dla zwierząt.

W km 88+143 planuje się budowę przejazdu drogowego (wiadukt WD-58) wraz z odcinkiem drogi zbiorczej Dz 27 w ciągu lokalnej drogi gruntowej do m. Kinowo. W km 89+172 po prawej stronie drogi zaprojektowano lokalizację MOP II, a w km 89+194 po lewej stronie drogi zaprojektowano lokalizację MOP III.

W km 91+850 planuje się budowę mostu ponad lokalnym ciekim wodnym na obszarze podmokłej łąki. Most projektuje się jako poszerzony, w celu jednoczesnego wykorzystania jako przejście dla zwierząt. W km 95+251 planuje się budowę mostu ponad rzeką Dębosznicą. Most projektuje się jako poszerzony, w celu jednoczesnego wykorzystania jako przejście dla zwierząt. Projektowana trasa omija od strony wschodniej miejscowość Byszewo. W sąsiedztwie tej miejscowości, na przecięciu z drogą powiatową nr 0257Z Głęb - Gościno, zaprojektowano w km 98+906 lokalizację węzła drogowego „Byszewo”. W km 100+413 zaprojektowano obustronnie lokalizację MOP I.

W km 103+206 planuje się budowę mostu ponad rzeką Błotnicą. Most projektuje się jako poszerzony, w celu jednoczesnego wykorzystania jako przejście dla zwierząt.

Od ok. km 104 do ok. km 116 wyznaczono alternatywny przebieg drogi S6 (określany w raporcie jako wariant Va), preferowany przez miasto Kołobrzeg. W wariantcie tym trasa będzie początkowo, na długości około 2,5 km, skrajem rozległego kompleksu leśnego w kierunku miejscowości Rościęcino. W miejscu przecięcia trasy z drogą wojewódzką nr 162, zaprojektowano w km 107+755 budowę węzła „Kołobrzeg – Zachód”. Po ominięciu planowanego

węzła drogowego trasa w wariantcie Va przecina na długości ok. 2,0 km obszar Natura 2000 Dorzecze Parsęty. Projektowana trasa, począwszy od węzła „Kołobrzeg-Zachód”, stanowi jednocześnie południową obwodnicę Kołobrzegu. W ciągu obwodnicy zaprojektowano budowę mostu przez rzekę Parsętę. Most projektuje się jako poszerzony, w celu jednoczesnego wykorzystania jako przejście dla zwierząt. Po przecięciu rzeki Parsęty trasa drogi przebiega pomiędzy meandrami rzeki, przecinając jednocześnie na długości ok. 700 m obszary leśne. Następnie droga poprowadzona została pomiędzy miejscowościami: Stare Miasto i Kolonia Obroty.

Od km 107+500 – rejon węzła „Kołobrzeg-Zachód” – do ok. km 116 (na wysokości miejscowości Strażniczka), w celu ominięcia chronionych siedlisk priorytetowych występujących w obszarze Natura 2000 Dorzecze Parsęty PLH320007 oraz terenu dawnego składowiska odpadów komunalnych dla miasta Kołobrzeg, wyznaczono przebieg oddalający się na odległość ok. 400 m od wariantu wyjściowego. Przebieg ten omija także cenne stanowiska archeologiczne, leżące w sąsiedztwie miejscowości Budzistowo oraz obszary górnicze Kołobrzeg II i Mirowice (torfy lecznicze).

W km 110+394 po prawej stronie drogi zaprojektowano lokalizację MOP III, zaś MOP-II w km 110+415 po lewej stronie. W km 111+942 planuje się budowę wiaduktu w ciągu drogi ekspresowej nad istniejącą drogą wojewódzką nr 163. W niniejszym opracowaniu zakłada się na długości ok. 4 km przełożenie drogi nr 163 na nowy korytarz, na wschód od korytarza istniejącego, w pobliżu istniejącej linii kolejowej Kołobrzeg - Białogard. Istniejąca droga wojewódzka stanie się na tym odcinku drogą lokalną. W km 112+889 projektowana trasa łączy się z projektowanym przebiegiem drogi ekspresowej S11 (wg wariantu I -preferowanego). Wg kilometracji drogi S11 punkt włączenia drogi S6 zlokalizowany jest w km 3+747.

Węzeł „Kołobrzeg-Wschód” zlokalizowany w km 113+404, umożliwia połączenie drogi ekspresowej S6 z ww. drogą wojewódzką (po jej przełożeniu), a także dojazd do wschodniej części Kołobrzegu. W km 122+446, na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 275 projektuje się kolejny węzeł („Ustronie Morskie”). Kolejne węzły projektowane są już na terenie gminy Będzino: węzeł „Borkowice” (km 133+671) i węzeł „Dobre” (km 142+662). W km 130+150 zlokalizowano po stronie lewej i prawej MOP I. Na terenie tej gminy trasa drogi przebiega przez kompleks dobrych gleb (IIIa, IIIb i IVa, IVb klasy) i kompleksu przydatności rolniczej

Na terenie gminy Koszalin, w km 147+768 zlokalizowany jest węzeł „Koszalin”.

Od ok. km 144+500 (rejon m. Gniazdowo) do węzła „Skwierzyna” (km 153+242), w celu uniknięcia kolizji z obszarem Natura 2000 Bukowy Las Górki PLH320016, wyznaczono dodatkowy przebieg, biegnący w odległości do 300 m, od wariantu wyjściowego.

W sąsiedztwie Koszalina przebieg drogi S6 wykorzystuje przebieg wariantu II drogi S11. Za węzłem „Koszalin”, droga S6 włącza się w wariant II w km 148+871 (km 141+766 drogi S6 wg wariantu II). Przeprojektowano węzeł „Bielice”.

Dalszy przebieg drogi wytyczono za obwodnicą Sianowa, w km 157+972, na terenie gminy Sianów. Na odcinku od km 157+346 do km 160+869 droga ekspresowa poprowadzona została z wykorzystaniem w części istniejącej trasy. Obsługa miejscowości Karnieszewice odbywać się będzie z najbliższych węzłów drogowych („Sianów” i „Kawno”), za pomocą dróg wspomagających.

Od km 160+869 do km 172+550 zaprojektowano wspólną północną obwodnicę m. Pękanino, Niemica i Malechowo. Na początku obwodnicy, w km 161+950, tj. na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 0391Z zaprojektowano węzeł drogowy „Kawno”.

W rejonie Niemicy, od km 167+500 do km 170+500, w celu ominięcia priorytetowych siedlisk przyrodniczych usytuowanych w obszarze Natura 2000 Dolina Bielawy PLH320006,

wyznaczono przebieg biegnący w odległości do 400 m na północny-zachód od wariantu wyjściowego.

W sąsiedztwie m. Malechowo, na odcinku zbliżenia obwodnicy do istniejącej trasy w km 169+534, zaprojektowano lokalizację węzła drogowego „Malechowo”.

Od km 172+550 do km 177+645 droga ekspresowa poprowadzona została z wykorzystaniem istniejącej trasy. Na przecięciu z drogą krajową nr 37 do Darłowa w miejscowości Karwice, w km 174+894, projektuje się lokalizację węzła drogowego „Karwice”. W km 176+000 po lewej stronie drogi zaprojektowano lokalizację MOP III, zaś po prawej, lokalizację MOP II.

Od km 177+645 do km 189+798 projektuje się południową obwodnicę miasta Sławno, wraz z budową południowej obwodnicy miejscowości Bobrowice. W ciągu projektowanej obwodnicy Sławna zaprojektowano trzy węzły drogowe: w km 180+280 węzeł „Bobrowice”, na przecięciu z drogą powiatową 0521Z, w km 184+187 węzeł „Sławno”, na przecięciu z drogą wojewódzką nr 205 Darłowo - Bobolice i na końcu obwodnicy, węzeł „Warszkowo”, w km 188+147 na przecięciu z drogą wojewódzką nr 209 do Bytowa.

Na odcinku obwodnicy Sławna, od ok. km 184+500 do węzła „Warszkowo” (km 188+897), w celu uniknięcia kolizji z obszarem Natura 2000 Dolina Wieprzy i Studnicy PLH220038, wyznaczono dodatkowe dwa przebiegi drogi, z których: jeden przebiega w odległości do 500 m na południowy-wschód, a drugi w odległości do 200 m na północny-zachód, od wariantu wyjściowego.

Na odcinku od km 189+798 do km 191+644 droga ekspresowa poprowadzona została z wykorzystaniem istniejącej trasy.

Od km 191+644 do km 194+047 projektuje się budowę południowej obwodnicy miejscowości Wrześnica. Na przecięciu z drogą powiatową nr 0538Z w km 192+295 projektuje się lokalizację węzła drogowego „Wrześnica”, wraz z budową przedłużenia ww. drogi do węzła. Od km 194+047 do km 196+604 droga zaprojektowana została z wykorzystaniem istniejącej drogi krajowej nr 6. W km 196+400 zaprojektowano obustronnie lokalizację MOP I.

Na odcinku od km 196+604 do km 200+157 projektuje się budowę północnej obwodnicy m. Sycevice. Na końcu obwodnicy projektuje się lokalizację węzła drogowego „Sycevice”, w km 199+643.

Od km 200+157 do km 203+972 droga ekspresowa ponownie poprowadzona została z wykorzystaniem trasy istniejącej, przy czym na odcinku przejścia przez m. Ręblinko projektuje się prowadzenie drogi ekspresowej obok drogi istniejącej. Istniejąca droga będzie na tym odcinku pełnić funkcję drogi wspomagającej. Planowany przebieg drogi S6 kończy się w gminie Kobylnicy włączając się w obwodnicę Słupska (km 201+840).

W załączniku Nr 5 niniejszej decyzji przedstawiony jest przebieg planowanej trasy drogi ekspresowej S6.

Analizowane warianty przedsięwzięcia.

W raporcie przedstawiono analizę związaną z niepodejmowaniem przedsięwzięcia, czyli tzw. wariant zerowy. Przytoczone w dokumentacji argumenty wskazują, że wariant ten jest nieracjonalny. W niniejszym przypadku mielibyśmy do czynienia z sytuacją, gdy w związku ze zwiększonym natężeniem ruchu komunikacyjnego wzrosły by również uciążliwości związane z eksploatacją drogi. Oddziaływania te obejmowałyby tereny wokół aktualnie użytkowanej drogi krajowej nr 6, w tym tereny zabudowy mieszkaniowej miast: Nowogard, Płoty, Kołobrzeg, Koszalin, Sianów.

W raporcie rozpatrywano pięć wariantów przebiegu drogi ekspresowej S6: I, II, III, IV i V/Va oraz podwarianty I i II na przejściu przez wybrane obszary Natura 2000.

W wariantcie I - zaprojektowany w tym wariantcie przebieg drogi, na przeważającej długości nie odbiega od korytarza istniejącej trasy, w związku, z czym, na wielu odcinkach nie uwzględnia on uwarunkowań ekologicznych terenu. Ponadto lokalizacja trasy wg wariantu I, na wielu odcinkach pokrywa się z istniejącymi przejściami przez obszary zabudowane, co przy wyborze wariantu prowadziłoby do konieczności wyburzeń budynków, budowy dodatkowych obiektów inżynierskich, jak również stosowania zabezpieczeń pozostałych budynków przed hałasem.

W wariantcie II - proponuje się częściowe wykorzystanie istniejącej drogi. Na znacznej długości projektowana trasa posiada nową lokalizację. Dotyczy to przede wszystkim obwodnic napotykanich na drodze do miejscowości. Szczególną uwagę zwrócono na przyległe cenne tereny przyrodnicze i środowiska kulturowego.

Wariant III i IV przedstawiono jako warianty porównawcze w stosunku do wariantu II. Wykorzystują one w mniejszym stopniu istniejący przebieg drogi krajowej nr 6.

Trasa przebiegu wariantu V i V/Va, w części początkowej w rejonie węzła „Goleniów” (km 21+489) oraz w części końcowej ze węzłem „Koszalin” (km 148+871), pokrywa się z przebiegiem drogi wg wariantu II. Jednak z uwagi na konieczność ominięcia chronionych siedlisk przyrodniczych oraz uwzględniając pozostałe uwarunkowania środowiskowe i zagospodarowania terenu, trasa planowanej drogi S6 przebiega przez gminy północne woj. zachodniopomorskiego.

Ze względu na potencjalne najmniejsze zagrożenie środowiska wód podziemnych, za najbardziej korzystny do realizacji należy uznać wariant V/Va, a w dalszej kolejności pozostałe warianty inwestycyjne. Jak wynika, z przedstawionych w raporcie analiz droga nr 6, zarówno istniejąca, jak również w projektowanych wariantach prawie na całej długości przechodzi przez tereny, na których głównym użytkowym poziomem wodonośnym są pod- i międzyglinowe utworzy czwartorzędu. Obszar przebiegu wariantu V/Va charakteryzuje się generalnie dużą odpornością na oddziaływanie inwestycji drogowych. Pomiędzy Wicimicami, a węzłem „Koszalin” opiniowana droga przebiega przez obszary o niskim stopniu zagrożenia głównego poziomu użytkowego (GPU) w wariantcie V na długości ok. 85%, a przez obszary o średnim stopniu zagrożenia na długości 15 %. W pozostałych wariantach przedstawia się to odpowiednio: 48 % obszary GPU i 49 % obszary o średnim stopniu zagrożenia. Ponadto w wariantcie V droga nie przecina obszarów o wysokim stopniu zagrożenia.

Analiza wariantowa oddziaływania drogi na środowisko wód powierzchniowych wykazała, że najkorzystniejszy jest wariant I. Najmniej korzystny dla środowiska jest wariant V/Va, jednak jego realizacja jest możliwa przy zastosowaniu większej ilości zabezpieczeń i rozwiązań techniczno-technologicznych na etapie budowy i projektowania.

Z uwagi na emisję substancji do powietrza atmosferycznego wszystkie rozpatrywane warianty są możliwe do realizacji.

Z przedstawionych w raporcie analiz akustycznych przeprowadzonych dla wszystkich wariantów wynika, że najlepszymi wariantami są wariant V lub Va z podwariantami. Warianty te wypadają najlepiej pod względem konieczności i możliwości ochrony akustycznej. Ponadto, na odcinku od Kołobrzegu do Koszalina planowana droga S6 (wg wariantu V/Va) przebiega po jednym z wariantów planowanej drogi S11. Spowoduje to zmniejszenie oddziaływania akustycznego w środowisku, niż gdyby budowane były dwie drogi ekspresowe, każda po innym śladzie. Skumulowany oddziaływanie na środowisko w zakresie wpływu na klimat akustyczny obejmowałoby znacznie większy teren.

Z przedstawionych analiz dotyczących oddziaływania wariantów na zabytki wynika, że realizacja przedsięwzięcia wg wariantu II lub V/Va pozwoli na ograniczenia do minimum wystąpienia kolizji z nimi.

Z uwagi na oddziaływanie na powierzchnię ziemi wykazano w raporcie, że najkorzystniejszy dla środowiska będzie wariant V/Va. Realizacja przebiegu drogi wg tego wariantu pozwala na łączny przebieg drogi S6 i S11 na odcinku Koszalin – Kołobrzeg. Spowoduje to ograniczenie zajęcia powierzchni gruntu, gleb chronionych, siedlisk, lasów itp.

Analiza oddziaływania wariantów drogi na szatę roślinną wskazuje, że najkorzystniejszy jest wariant V/Va, szczególnie w podwariantcie I. W przypadku tego wariantu przewidziana jest najmniejsza utrata powierzchni leśnych (niestanowiących siedlisk).

Warianty analizowane w przedstawionej dokumentacji przecinają bądź sąsiadują (odległość do 2 km po obu stronach jezdni) z 10 obszarami Natura 2000: Ostoja Goleniowska PLH320013, Dorzecze Regi PLH320001, Kemy Rymańskie PLH320012, Dorzecze Parsęty PLH320007, Dolina Radwi, Chocieli i Chotli PLH320022, Bukowy Las Górki PLH320016, Dolina Bielawy PLH320006, Dolina Wieprzy i Studnicy PLH220038, Wybrzeże Trzebiatowskie PLB320010, Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski PLH320017.

Wariant V/Va w podwariantcie I nie przecina 3 z ww. obszarów Natura 2000: PLH320012 Kemy Rymańskie, PLH320022 Dolina Radwi, Chocieli i Chotli oraz PLB320010 Wybrzeże Trzebiatowskie. W związku z tym, inwestycja poprowadzona tym wariantem nie wpłynie negatywnie na przedmioty ochrony, dla których ww. obszary Natura 2000 zostały utworzone. Nie wystąpią oddziaływania bezpośrednie, ani pośrednie na ww. obszary sieci Natura 2000. Dodatkowo zaproponowany podwariant I jeszcze bardziej oddala planowaną inwestycję od obszaru „ptasiego” Wybrzeże Trzebiatowskie.

W obrębie obszaru objętego analizą stwierdzono występowanie 15 siedlisk przyrodniczych wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Poniżej przedstawiono ich wykaz.

Lp.	Kod	Nazwa siedliska	Lokalizacja, podana zgodnie z oznaczeniami znaczników graficznych do raportu
1.	3150	Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nymphaeion</i> , <i>Potamion</i>	002, 017, 018, 027, 031, 032, 034, 040, 044, 047, 054, 055, 057, 058, 084, 093, 095, 104, 105, 111, 115
2.	3260	Nizinne i pogórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników <i>Ranunculo fluitantis</i>	103, 111,
3.	6410	Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (<i>Molinion</i>)	077
4.	6430	Górskie i niżowe ziołoroślą nadrzeczne i okrajkowe	Dolina Wieprzy
5.	6510	Niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (<i>Arrhenatherion elatioris</i>)	022, 023, 067,
6.	7110*	Torfowiska wysokie z roślinnością torfotwórczą (żywe)	015, 114
7.	7140	Torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z <i>Scheuchzeria-Caricetea nigrae</i>)	001, 003, 004, 008, 019, 025, 029, 033, 039, 059, 069, 070, 076, 089, 093, 099, 105, 112,
8.	9110	Kwaśne buczyny (<i>Luzulo-Fagenion</i>)	013, 014, 016, 017, 105,
9.	9130	Żyzne buczyny (<i>Galio-Fagetum</i>)	Bukowy Las Górski, Trzebnisko-Kołobrzeski Pas Nadmorski
10.	9160	Grąd subatlantycki (<i>Stelario-Carpinetum</i>)	Dorzecze Regi, Dorzecze Parsęty, Dolina Radwi, Bukowy Las

			Górski, Dolina Bielawy,
11.	9190	Dąbrowy acydofilne i acydofilny las brzoźowo-dębowy (<i>Betulo-Quercetum</i>)	Dorzecze Parsęty, Dolina Radwi, Bukowy Las Górki, Dolina Bielawy
12.	9170	Grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (<i>Galio-Carpinetum</i> , <i>Tilio-Carpinetum</i>)	072,
13.	91E0*	Lęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (<i>Salicetum albae</i> , <i>Populetum albae</i> , <i>Alnenion glutinoso-incanae</i> , olsy źródłiskowe)	026, 028, 048, 060, 061, 077, 103,
14.	91F0	Lęgowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (<i>Filario-Ulmetum minoris</i>)	Dolina Parsęty, Bukowy Las Górski
15.	91D0*	Bory i lasy bagienne (<i>Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis</i> , <i>Vaccinio uliginosi-Pinetum</i> , <i>Pino mugo-Sphagnetum</i> , <i>Sphagno grigensohnii-Piceetum</i> i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne)	010, 033,

* - siedliska priorytetowe

Bez względu na to, jak wytrasuje się przebieg drogi, zawsze dojdzie do przecięcia obszarów Natura 2000, wytyczonych w biegnących z południa na północ dolinach rzek, które liczą dziesiątki kilometrów długości. Dodatkowo należy się liczyć z naruszeniem arealów tych siedlisk przyrodniczych, które są charakterystycznym elementem dolin rzecznych i podobnie jak one rozciągają się południkowo. Należy do nich przede wszystkim priorytetowe siedlisko *91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe). W tym przypadku, ze względu na liniowy charakter występowania (równoległe do koryta rzeki), nie ma możliwości jego ominięcia. Jedynym działaniem minimalizującym jest znalezienie jak najwęższego pasa siedliska, by straty powierzchni zajętej pod pas drogowy były jak najmniejsze. Zasada ta obowiązywała również względem innych siedlisk, których nie dało się ominąć.

Wariant V/Va (podwariant I) charakteryzuje się mniejszą, w porównaniu z innymi wariantami, liczbą i gorszym stanem zachowania siedlisk przyrodniczych. Cechuje go mniejszy obszar wpływu na środowisko przyrodnicze. Ponadto szata roślinna wykazuje tu szereg form degeneracji związanych z szeroko rozumianą synantropizacją. Należy podkreślić, że realizacja wariantu V pozwoli zachować ciągłość układu przestrzennego ściśle powiązanych ze sobą za pomocą korytarzy ekologicznych obszarów przyrodniczo funkcjonalnych. Również ze względu na skład gatunkowy i rozmieszczenie przestrzenne gatunków zwierząt wymienianych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, Załączniku II i Załączniku IV Dyrektywy Siedliskowej, najkorzystniejszym jest wariant V/Va. Pozostałe warianty spowodują straty w środowiskach zajmowanych obecnie przez największą liczbę par ptaków ważnych z europejskiego punktu widzenia, wykorzystujących dobrze zachowane siedliska przyrodnicze. Za wyborem wariantu V dla przebiegu drogi nr 6 przemawia również fakt, iż na odcinku rzeki Parsęty spowoduje on stosunkowo najmniejsze przekształcenia w dolinie, co nie jest bez znaczenia uwzględniając jej rolę, jako korytarza ekologicznego. Reasumując, należy stwierdzić, iż realizacja inwestycji polegającej na budowie drogi S6 zgodnie z wariantem wnioskowanym wpłynie w najmniejszym stopniu z rozpatrywanych wariantów na główne przedmioty ochrony w obrębie obszarów Natura 2000, jak również pozwoli na zachowanie stanowisk gatunków chronionych zwierząt i roślin w najlepszym stanie.

Poniższe zestawienie przedstawia powierzchnie siedlisk chronionych, zinventaryzowane w pasie o szerokości 1500 m (licząc po 750 m po obu stronach od osi drogi i w pasie ok. 1 km wokół

węzłów) Przyjętym wskaźnikiem jest powierzchnia w ha, zestawiona dla wszystkich siedlisk, w tym dla siedlisk priorytetowych.

Obszar	Kod siedliska	WARIANTY				
		I	II	III	IV	V/Va
Ostoja Goleniowska	3150	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
	3260	1,1	1,4	1,2	1,4	1,4
	6510	31,7	21,9	32,8	21,9	21,9
	7110*	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
	7140	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
	9110	3,4	2,6	3,3	2,6	2,6
	91D0*	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
	91E0	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3
Dorzecze Regi	3150	3,3	3,1	3,7	3,1	3,1
	9160	40,9	40,5	5,0	40,5	48,8
	91E0*	78,3	66,2	66,3	66,2	74,7
Kemy Rymańskie	-	-	-	-	-	-
Dorzecze Parsęty	9160*	-	-	3,9	-	-
	9190*	-	-	5,3	-	-
	91E0*	85,8	92,1	69,8	85,6	4,3/8,9
	91F0	13,4	13,4	3,3	13,4	-
Dolina Radwi Chocieli i Chotli	3260	0,3	0,3	0,3	0,3	-
	6410	17,5	21,5	21,3	21,4	-
	9160	5,9	5,9	5,9	5,9	-
	9190	5,8	5,6	5,7	5,7	-
	91E0*	20,2	20,3	19,8	19,7	-
Bukowy Las Górki	9130	-	113,7	80,7	113,7	143,7
	9160	-	4,6	3,1	4,6	4,6
	91E0*	-	3,4	3,4	3,4	3,4
	91F0	-	12,6	12,6	12,6	12,6
Dolina Bielawy	9160	1,1	-	1,1	1,1	-
	9190	-	8,8	-	-	8,8
	91E0*	1,2	3,6	3,7	1,2	3,6
Dolina Wieprzy i Studnicy	3260	-	-	0,2	-	-
	6430	0,9	0,9	0,8	0,8	0,9
	6510	22,2	22,2	37,3	37,3	22,2
Trzebiatowsko-Kołobrzski Pas Nadmorski	7110*	-	-	-	-	40,7
	9130	-	-	-	-	14,0
	91D0*	-	-	-	-	43,0
Wybrzeże Trzebiatowskie (nie wyznacza się siedlisk przyrodniczych)	-	-	-	-	-	-

* - siedliska priorytetowe

Jak wynika z powyższego zestawienia, w rozpatrywanej strefie, najmniejsze oddziaływania na siedliska przyrodnicze występują w przypadku realizacji wariantu IV lub I. Jednak w przypadku wariantu V/Va siedliska przyrodnicze o znaczeniu priorytetowym podlegające niekorzystnym oddziaływaniom stanowią jedynie 33% wszystkich siedlisk, co znacznie odbiega od pozostałych wariantów.

Z analiz przedstawionych w raporcie wynika, iż utrata siedlisk przyrodniczych na terenie ww. obszarów Natura 2000 w ha, w pasie drogowym o szerokości 60 m) przedstawia się następująco:

Obszar	Kod	Pow.	WARIANTY
--------	-----	------	----------

	siedliska	siedliska	I	II/p.I/p.II*	III	IV	V(Va)/p.I/p.II*
Ostoja Goleniowska	6510	151,3 ha	0,2 ha 0,13 %	1,8/0,5 ha 1,19/0,33 %	1,8 ha 1,19 %	1,8 ha 1,19 %	1,8/0,5 ha 1,19/0,33 %
Dorzecze Regi	3150	366,3 ha	- -	- -	0,1 ha 0,03 %	- -	- -
	9160	1312,5 ha	0,1 ha 0,01 %	2,0/1,2/0,9 ha 0,15/0,09/0,07 %	0,1 ha 0,01 %	2,0 ha 0,15 %	2,0/1,2/0,9 ha 0,15/0,09/0,07 %
	⁹ 1E0	1694,1 ha	1,5 ha 0,09 %	0,9/0,1/0,9 ha 0,05/0,01/0,05 %	2,4 ha 0,14 %	0,9 ha 0,05 %	2,1/0,3/0,7 ha 0,12/0,02/0,04 %
Kemy Rymańskie	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Dorzecze Parsęty	⁹ 190	1801,2 ha	- -	- -	0,7 ha 0,04 %	- -	- -
	⁹ 1E0	4516,8 ha	4,5 ha 0,10 %	3,5 ha 0,08 %	2,5 ha 0,06 %	2,1 ha 0,05 %	0,3(0,2)/0,1 ha 0,01(0,004)/0,002 %
	91F0	63,7 ha	2,5 ha 3,92 %	0,6 ha 0,94 %	- -	1,6 ha 2,51 %	- -
Dolina Radwi Chocieli i Chotli	⁹ 1E0	3419,2 ha	0,1 ha 0,003 %	0,1 ha 0,003 %	0,1 ha 0,003 %	0,1 ha 0,003 %	- -
Bukowy Las Górki	9130	461,8 ha	- -	3,2 ha 0,69 %	0,5 ha 0,10 %	3,2 ha 0,69 %	6,7/1,4 ha 1,45/0,30 %
Dolina Bielawy	9160	76,0 ha	- -	- -	0,1 ha 0,13 %	- -	- -
	9190	17,4 ha	- -	1,2/- ha 6,90/- %	- -	- -	1,2/- ha 6,90/- %
	⁹ 1E0	69,3 ha	- -	- -	0,2 ha 0,29 %	- -	- -
Dolina Wieprzy i Studnicy	6430	16,0 ha	0,08 ha 0,5 %	0,08/0,08/0,08 ha 0,5/0,5/0,5 %	0,08 ha 0,5 %	0,08 ha 0,5 %	0,08/0,08/0,08 ha 0,5/0,5/0,5 %
	6510	1124,9 ha	1,6 ha 0,14 %	1,6/0,6/0,9 ha 0,14/0,05/0,08 %	3,0 ha 0,27 %	1,6 ha 0,14 %	1,6/0,6/0,9 ha 0,14/0,05/0,08 %
Trzebiatowsko- Kołobrzski Pas Nadmorski	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
Wybrzeże Trzebiatowskie**	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -
ogółem:			10,6 ha	15,0/6,7/9,0 ha	11,6 ha	13,4 ha	15,8(15,7)/4,2/5,9 ha
w tym priorytetowe:			6,1 ha	4,5/3,7/4,5 ha	5,2 ha	3,1 ha	2,4(2,3)/0,4/0,8 ha

* p.I – podwariant I, p.II – podwariant II; ** ostoja ptasia – nie wyznacza się siedlisk przyrodniczych

Jak wynika z powyższego zestawienia utrata siedlisk przyrodniczych wyniesie odpowiednio:

- V – 2,4 ha (przy powierzchni ogółem – 15,8),
- (Va) – 2,3 ha (przy powierzchni ogółem – 15,7),
- p.I – 0,4 ha (przy powierzchni ogółem – 4,2),
- p.II – 0,8 ha (przy powierzchni ogółem – 5,9).

Najmniej strat w obrębie chronionych siedlisk przyrodniczych w granicach obszarów Natura 2000 wystąpi więc w przypadku realizacji wariantu V/Va w podwariancie I (4,2 ha), w tym tylko 0,4 ha siedlisk o znaczeniu priorytetowym.

Droga krajowa nr 6 przebiega obecnie po granicy dwóch rezerwatów przyrody: *Jodły Karnieszewickie* i *Bielice*. Rozpatrywane warianty jej przebudowy „odsuną się” od rezerwatu *Bielice*, zaś ich przebieg na wysokości rezerwatu *Jodły Karnieszewickie* nie ulegnie zmianie. Druga jezdnia zostanie dobudowana w tym przypadku po północnej stronie istniejącej drogi, a

wskazane zabezpieczenia pozwolą na istotne ograniczenie niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia w fazie eksploatacji.

Droga krajowa nr 6 i projektowane warianty jej rozbudowy przechodzą także przez obszar chronionego krajobrazu zlokalizowany pomiędzy Koszalinem a doliną rzeki Grabowej, tj. Obszar Chronionego Krajobrazu Koszaliński Pas Nadmorski (powierzchnia 36229 ha), położony w gminach: Kołobrzeg, Ustronie Morskie, Dygowo, Będzino, Mielno, Koszalin, Manowo, Sianów, Darłowo i miście Koszalin. Obszar ten obejmuje swym zasięgiem zróżnicowane przyrodniczo i krajobrazowo tereny: od wybrzeży Morza Bałtyckiego z wałami wydmyowymi, poprzez jeziora przybrzeżne i towarzyszące im obniżenia, po mozaikę terenów rolno-leśnych na wysoczyźnie, w tym kompleks leśny na wzgórzach morenowych na wschód od Koszalina. Na mocy Uchwały nr XXXII/375/09 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 15 września 2009 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu wprowadzono zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, ale zgodnie z art. 24, ust. 2 cytowanej ustawy *o ochronie przyrody*, zakaz ten nie dotyczy m. in. realizacji inwestycji celu publicznego.

Dodatkowo, w sąsiedztwie opiniowanej drogi i wariantów jej przebiegu znajdują się obszary chronione o znaczeniu lokalnym, powołane na mocy uchwał rad gmin, przede wszystkim w gminie Nowogard (obszar chronionego krajobrazu Las Czernicki, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe Sarni Las, Dolina rzeki Sapółnem i Dolina rzeki Pileszy oraz kilkanaście użytków ekologicznych (m. in. Szuwały Nowogardzkie) i w gminie Płoty 6 użytków ekologicznych (m. in.: Źródłiskowe Wąwozy koło Kocierza, Bagno w Wyszogórze I i Welniankowy Mszar).

Analizie poddano również obszary cenne przyrodniczo inne niż chronione prawem występujące w zasięgu oddziaływaniu inwestycji. W celu pełnego przedstawienia informacji o rzeczywistych i potencjalnych zagrożeniach związanych z przebudową drogi krajowej nr 6 na siedliska oraz gatunki roślin i zwierząt, poniżej przedstawiono cenne obszary, inne niż chronione prawem, położone w bezpośrednim sąsiedztwie rozpatrywanych wariantów przebudowy drogi krajowej nr 6 (w pasie o szerokości 100 m, licząc po 50 m od osi drogi). Jak podają autorzy raportu, spośród 120 obiektów zidentyfikowanych jako cenne w trakcie szerokiej inwentaryzacji przyrodniczej, na potrzeby raportu wybrano tylko 22, leżące ww. wnioskowanym pasie drogi, w którym można mówić o bezpośrednim wpływie związanym z realizacją inwestycji. W tabeli obiekty położone na wspólnym przebiegu (dla wszystkich wariantów) zostały połączone w jedną komórkę, co wskazuje na występujący podobny rodzaj oddziaływań, nie pozwalający na ich różnicowanie. Kolorem zielonym zaznaczono obiekty położone w pasie konkretnego wariantu (-ów), lecz nie we wszystkich pięciu wyznaczonych propozycjach.

Nr na mapie inwentaryzacyjnej / km		Cenne obiekty przyrodnicze nie objęte ochroną prawną, położone w bezpośrednim sąsiedztwie rozpatrywanych wariantów przebudowy drogi krajowej nr 6 (50 m od osi wariantu, licząc po obu stronach).				
		Charakterystyka przyrodnicza obiektu				
		Variant				
		I	II	III	IV	V/Va
004	26+500	torfowisko przejściowe (kod 7140) z bogatym stanowiskiem kruszyny pospolitej <i>Frangula alnus</i>				
005	27+325	mokradło o charakterze olsu: gniazdowanie samotyka <i>Tringa ochropus</i> , krzyżówki <i>Anas platyrhynchos</i> ; ostoja zwierzęcy łownej (sama <i>Capreolus capreolus</i> , dzik <i>Sus scrofa</i>) żerowisko kruk <i>Corvus corax</i> i jastrzębia <i>Accipiter gentilis</i>				
011	29+150 – 29+380	kompleks łąk w dolinie Gwienicy; gniazdowanie: gąsiorek <i>Lanius collurio</i> , świerszczak <i>Locustella naevia</i> , słowik szary <i>Luscinia luscinia</i> , strumieniówka <i>Locustella fluviatilis</i> , kapurka <i>Sylvia atricapilla</i> , trznadel <i>Emberiza citrinella</i> , świergotek łąkowy <i>Anthus pratensis</i> , skowronek <i>Lauda arvensis</i> , pokląska <i>Saxicola rubetra</i> , żerowisko gadożera <i>Circus aeruginosus</i>				
025	36+875	torfowisko przejściowe (kod 7140) w płytkim śródlęsnym, zarastającym zbiorniku asiatycznym, dominuje zbiorowisko z ezerminią błotną <i>Calla palustris</i> , często w postaci pla z kępami sitów w kompleksie z inicjalnymi fazami brzeziny bagiennej, udział torfowców jest mały, od strony północnej wkracza olsza <i>Alnus glutinosa</i> , od strony wschodniej rosną dęby <i>Quercus robur</i> znaczących rozmiarów; ostoja zwierzęcy czarnej (dzik)				
026	37+750 – 38+500	niżowy łęg jesionowo-olszowy <i>Fraxino-Alnetum</i> (kod *91E0), na większości obszaru jest to postać juvenilna wzdłuż uregulowanego cieku (osuszenie, brak zalewów, występowanie brzozy brodawkowatej <i>Betula pendula</i> i paproci orlicy <i>Pteridium aquilinum</i>), w części środkowej otoczony przez zrab, lepszy stan występuje w części zachodniej, w części północnej rośnie i odnawia się wiąz szypułkowy <i>Ulmus laevis</i> ; w roku 2009 stwierdzono gniazdowanie m. in.: kosa, zięby <i>Fringilla coelebs</i> , pierwiosnka <i>Phylloscopus collybita</i> , bogatki <i>Parus major</i> i trznadla <i>Emberiza citrinella</i>				
038	54+425 (I) 54+750 (II-V)	żerowisko z niewielkim oczkiem wodnym, miejsce rozrodu płazów				
042	59+700 – 60+000	silnie podtopiony zamierzający drzewostan olsowy; w roku 2009 stwierdzono łęgi m. in.: czyża <i>Carduelis spinus</i> , kwiczoła <i>Turdus pilaris</i> , krzyżówki <i>Anas platyrhynchos</i> i łyski <i>Fulica atra</i> ; miejsce żerowania żurawi <i>Grus grus</i> i ptaków drapieżnych				
051	71+540	dwa obiekty w pobliżu Modlimowa – oczka wodne powstałe po eksploatacji żwiru i piasku otoczone pasem wierzb białych <i>Salix alba</i> , ważne miejsce rozrodu płazów				
053	73+800	torfowisko niskie z szuwarem trzcinowym i turzycowym; w sezonie 2008/2009 miejsce gniazdowania m. in.: błotniaka stawowego <i>Circus aeruginosus</i> , rokitniczki <i>Acrocephalus schoenobaenus</i> , potrzosa <i>Emberiza schoeniclus</i>				
062	87+375	kłon zwyczajny <i>Acer platanoides</i> o wymiarach drzewa pomnikowego – obwód 330 cm				
064	88+900	zagłębienie śródpolne otoczone szuwarem trzcinowym <i>Phragmites australis</i> i łożowiskiem: bogate stanowisko kruszyny; w 2009 gniazdowanie m. in.: trznadel <i>Emberiza citrinella</i> , potrzosa <i>Emberiza calandra</i> , kapurka <i>Sylvia atricapilla</i> , cierniówka <i>Sylvia communis</i> , piecuszka <i>Phylloscopus trochilus</i> , muchotłoka szara <i>Muscicapa striata</i> , kos <i>Turdus merula</i>				
081	133+000 – 133+250 (I,II)	śródpolne oczko wodne, w otoczeniu łożowiska: miejsce rozrodu płazów, głównie żaby moczarowej i wodnej; w 2009 roku stwierdzono gniazdowanie m. in.: czajki <i>Vanellus vanellus</i> , gęgawy <i>Anser anser</i> , błotniaka stawowego <i>Circus aeruginosus</i> i kokoszki <i>Gallinula chloropus</i>				
082	135+000 (III)	zarastający zbiornik wodny: stanowisko rozrodu płazów, głównie żab zielonych; w 2008 stwierdzono gniazdowanie m. in.: łabędzia niemeo <i>Cygnus olor</i> , krzyżówki <i>Anas platyrhynchos</i> , łyski <i>Fulica atra</i> , perkoza dwuczubego <i>Podiceps cristatus</i> , błotniaka stawowego <i>Circus aeruginosus</i> ; z chronionych gatunków roślin objęcie występuje m. in.: grzybień białe <i>Nymphaea alba</i>				

Z powyższego zestawienia wynika, iż rozpatrywane warianty inwestycyjne zostały wytrasowane w sposób maksymalnie omijający tereny cenne przyrodniczo. Liczba kolidujących z przedsięwzięciem cennych obiektów (poza 7 obiektami wspólnymi dla wszystkich wariantów) waha się od 4 w wariantach III, 5 w wariantach I, II i IV oraz 9 - w wariantach V/Va. Znaczenie wydzielonych obiektów dla różnorodności biologicznej terenów sąsiadujących z drogą nr 6 jest duże, lecz liczba i rodzaj wykazanych kolizji nie będzie decydować o wyborze wariantu.

Z informacji przedstawionych w raporcie wynika, iż w sąsiedztwie analizowanych wariantów I-V/Va zidentyfikowano niżej wymienione pomniki przyrody:

Nr na mapie inwentaryzacyjnej	Pomnik przyrody	Kolizja z projektowaną drogą S6	Charakterystyka obiektu
024	gmina Osina	nie	starodrzew z cennymi egzemplarzami drzew, w tym pomnikami przyrody: lipą drobnolistną <i>Tilia cordata</i> , świerkiem pospolitym <i>Picea abies</i> i dwoma dębami szypułkowymi <i>Quercus robur</i> ; bogate stanowisku bluszczu <i>Herdera helix</i> ; w roku 2009 gniazdowały m. in.: kapturka <i>Sylvia atricapilla</i> , zięba <i>Fringilla coelebs</i> , rudzik <i>Erithacus rubecula</i> , kowalik <i>Sitta europaea</i>
037	gmina Nowogard	nie	dęby szypułkowe <i>Quercus robur</i> w o średnicy 330-370 cm w starodrzewiu we wsi Żabówko
046	gmina Płoty	nie	kasztanowiec biały <i>Aesculus hippocastanum</i> o obwodzie ponad 400 cm w parku dworskim w Płotach
063	gmina Rymań	nie	zadrzewienie w pobliżu zabytkowego parku w Rymaniu – w skład obiektu wchodzi 15 pomnikowych dębów o obwodach 240-450 cm
078	gmina Biesiekierz	nie	szpaler dębów szypułkowych <i>Quercus robur</i> o obwodach 220-600 cm rosnących wzdłuż istniejącej drogi nr 6 (na odcinku leśnym)
079	gmina Biesiekierz	nie	park dworski w Nosowie – starodrzew z drzewami uznanymi za pomniki przyrody: sośnica japońska <i>Sciadopitys verticillata</i> o obwodzie 790 cm i daglezwia zielona <i>Pseudotsuga menziesii</i> o obwodzie 380 cm; w roku 2008 stwierdzono gniazdowanie m. in.: dzięcioła dużego <i>Dendrocopos major</i> , wilgi <i>Oriolus oriolus</i> , kapturki <i>Sylvia atricapilla</i> , pierwiosnka <i>Phylloscopus collybita</i> , zięby <i>Fringilla coelebs</i>
096	gmina Malechowo	nie	starodrzew i aleja klonowa na starym cmentarzu w Karwicach – liczne drzewa o wymiarach pomnikowych: buki <i>Fagus sylvatica</i> , lipy drobnolistne <i>Tilia cordata</i> , klony zwyczajne <i>Acer platanoides</i>

Stwierdza się, że nie występują kolizje przedsięwzięcia z ww. pomnikami przyrody w żadnym z przedstawionych wariantów.

Rozpatrując warianty przedsięwzięcia pod kątem ich wpływu na szatę roślinną, jako jeden ze wskaźników uwzględniano wskaźnik zajętości powierzchni leśnych i zadrzewionych bezpośrednio pod pas drogowy. Lasy leżące wzdłuż opiniowanej drogi krajowej nr 6 zarządzane są przez Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych w Szczecinie, Nadleśnictwa: Goleniów, Nowogard i Resko oraz Regionalną Dyрекcję Lasów Państwowych w Szczecinku, nadleśnictwa: Gościno, Białogard, Karnieszewice, Sławno i Ustka.

Zajętość terenów leśnych na potrzeby pasa drogowego w wariantach przebudowy drogi krajowej nr 6 przedstawia się następująco:

Charakteryzowany parametr	Wariant I	Wariant II/p.I/p.II	Wariant III	Wariant IV	Wariant V(Va)/p.I/p.II
długość wariantu	173,98 km	174,53 km	173,63 km	174,70 km	183,98 km
długość drogi przecinającej lasy i zadrzewienia	41,7 km 23,9 %	37,15/37,15/37,15 km 21,3/21,3/21,3 %	32,4 km 18,6 %	34,95 km 20,0 %	26,65(27,45)/25,83/27,45 km 14,5(14,9)/14,0/14,9 %

powierzchnia lasów i zadrzewień przewidziana do wycinki	98,9 ha	94,7/94,7/94,7 ha	93,8 ha	106,5 ha	69,4(77,4)/67,7/77,4 ha
długość drogi przecinającej lasy w obszarach Natura 2000	4,94 km 2,8 %	3,90/3,90/3,90 km 2,2/2,2/2,2 %	3,73 km 2,1 %	4,54 km 2,6 %	2,68(3,48)/1,86/3,48 km 1,5(1,9)/1,0/1,9 %

Porównując przytoczone powyżej wartości odnoszące się do poszczególnych wariantów należy stwierdzić, iż utrata powierzchni leśnych (nie siedlisk), jest najmniejsza w przypadku realizacji wariantu V z fragmentem przebiegu wg podwariantu Va.

Stwierdzono także 26 gatunków roślin naczyniowych objętych na terenie kraju ochroną prawną, w tym 16 ścisłą i 10 częściową. Wśród gatunków objętych ścisłą ochroną stwierdzono: bagno zwyczajne *Ledum palutre*, fiołek mokradłowy *Viola stagnina*, kukulkę szerokolistną *Dactylorhiza majalis*, lilie złotogłów *Lilium martagon*, orlika pospolitego *Aquilegia vulgaris*, paprotkę zwyczajną *Polypodium vulgare*, pływacza zwyczajnego *Utricularia vulgaris*, podkolana białego *Platanthera bifolia*, przyłaszczkę pospolitą *Hepatica nobilis*, rosiczkę okrągłolistną *Drosera rotundifolia*, śniedka baldaszkowatego *Ornithogalum umbellatum*, wiciokrzew pomorski *Lonicera periclymenum*, włosienicznika skąpopręcikowego *Batrachium trichophyllum*, włosienicznika wodnego *Batrachium aquatile*, wrzośca bagiennego *Erica tetralix*, zawilec wielkokwiatowy *Anemone sylvestris*. Natomiast gatunki objęte ochroną częściową to: bluszcz pospolity *Hedera helix*, bobrek trójlistkowy *Menyanthes trifoliata*, grążel żółty *Nuphar lutea*, grzybienie białe *Nymphaea alba*, kalina koralowa *Viburnum opulus*, kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium*, konwalia majowa *Convallaria majalis*, kruszyna pospolita *Frangula alnus*, marzanka wonna *Galium odoratum*, naparstnica purpurowa *Digitalis purpurea*. W odniesieniu do gatunków chronionych, co do których istnieje możliwość kolizji planowanej inwestycji z ich stanowiskami, inwestor zobligowany został do uzyskania zezwoleń na odstąpienie od zakazów w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.).

W obrębie analizowanych wariantów, nie stwierdzono stanowisk roślin z Załączników II i IV do Dyrektywy Siedliskowej.

Przy analizie gatunków ginących i zagrożonych wraz ze stopniem zagrożenia uwzględniono informacje zawarte w Czerwonej liście dla Pomorza Zachodniego (Żukowski i Jackowiak 1995) oraz Polskiej czerwonej liście roślin naczyniowych (Zarzycki i Szelaąg 2006). Z raportu wynika, iż ustalono występowanie łącznie 7 gatunków zagrożonych wymarciem, w tym trzy w skali kraju. Są to:

Lp.	Nazwa gatunkowa	Kategoria zagrożenia	
		Pomorze Zachodnie	Polska
1.	Fiołek mokradłowy <i>Viola stagnina</i>		V
2.	Lilia złotogłów <i>Lilium martagon</i>	V	
3.	Orlik pospolity <i>Aquilegia vulgaris</i>	V	
4.	Podkolan biały <i>Platanthera bifolia</i>	V	
5.	Rosiczka okrągłolistna <i>Drosera rotundifolia</i>	I	V
6.	Wrzosec bagienny <i>Erica tetralix</i>	V	V
7.	Zawilec wielkokwiatowy <i>Anemone sylvestris</i>	V	

Oznaczenia:

V- gatunek zagrożony, I – gatunek o nieokreślonym zagrożeniu

Analiza przedstawiona w przedłożonych dokumentach wskazuje, że najbardziej charakterystycznymi zwierzętami strefy dominujących lasów liściastych w rejonie inwestycji, są z ssaków jeleni i sarna. Sprzyjające warunki terenowe (liczne zabagnienia i podmokłe doliny) przyczyniły się do licznego występowania dzika, we wszystkich nadleśnictwach leżących wzdłuż drogi nr 6. Podobne siedlisko sprzyja łosiowi, wędrującemu ze wschodnich ostoj Polski, którego liczba w całym regionie może dochodzić do dziesięciu sztuk.

Ssaki drapieżne reprezentowane są przez nieliczne watahy wilków (10-11 szt. w 2007 r. w granicach woj. zachodniopomorskiego) oraz najpospolitszego lisa. Często występującymi gatunkami są: łasica, tchórz i kuna leśna, rzadszym zaś borsuk. Coraz liczniej reprezentowany jest bóbr (ok. 2000 szt. w 2007 r. w granicach woj. zachodniopomorskiego), powodujący lokalnie szkody w rolnictwie (podtapianie łąk) oraz wydra. Bogactwo lasów liściastych (głównie rejon Koszalina) sprzyja występowaniu gryzoni, w tym bardzo rzadkiej orzesznicy i popielicy. Liczebność zajęcy, podobnie jak na terenie całego kraju, systematycznie spada.

Obszar objęty opracowaniem zasiedla powszechnie kilka gatunków nietoperzy, w tym gacek brunatny i mroczek późny.

Z informacji przedstawionych w raporcie wynika, że przeprowadzona inwentaryzacja wykazała występowanie 26 gatunków ssaków, w tym 9 objętych ochroną prawną tj. wiewiórka, karczownik, wydra, jeż, kret, ryjówka aksamitna, bór europejski, gacek brunatny, mroczek późny, w tym dwa gatunki umieszczone w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

Do pospolicie występujących gadów zaliczyć należy jaszczurkę zwinkę, jaszczurkę żyworodną i padalca, nad wodami zaś zaskrońca. Z płazów najpospolitsze są: żaba wodna, żaba jeziorowa, żaba trawna i moczarowa. Z ropuch spotkać można ropuchę szarą i zieloną.

Charakterystycznym elementem fauny regionu są ryby. Wiąże się to z charakterem przepływających rzek (czystość wody, szybki przepływ, liczne pływizny i bystrza, dobre natlenienie), kwalifikowanych do krainy lipienia i pstrąga (Rega, Parsęta, Radia, Grabowa i Wieprza). Wśród spotykanych gatunków wymienić należy: pstrąga potokowego, troć wędrowną, lipienia, śliza, strzeble strumieniową i kielbia. Powszechnie w wodach stojących (jeziorach, gliniankach) występują takie gatunki jak: płoć, krap, leszcz, lin, szczupak.

Bardzo bogata jest fauna bezkręgowców, w tym owadów.

Duża różnorodność krajobrazów, z licznymi wodami płynącymi i jeziorami, poprzeplatanyymi zwartymi kompleksami leśnymi sprzyja występowaniu licznych gatunków ptaków. Wśród ptaków wodnych wymienić można kaczki krzyżówki, głowienkę, czernicę, czy łyski. Coraz bardziej pospolicie występuje kormoran, czapla siwa oraz żuraw. Z ptaków drapieżnych pospolicie występuje myszołów zwyczajny i błotniak stawowy. W dokumentacji wykazano występowanie 100 gatunków ptaków, w tym 13 gatunków uznano za zagrożone. Spośród stwierdzonych na analizowanym terenie gatunków ptaków wytypowano grupę gatunków najsilniej zagrożonych i rzadkich, a jednocześnie najcenniejszych. Zaliczono do niej wszystkie stwierdzone gatunki ptaków wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej według poniższego zestawienia.

Lp.	Gatunek	Status ochronny	Stopień zagrożenia	Wartość przyrodnicza

1	bocian biały <i>Ciconia ciconia</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
2	blotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
3	gadożer <i>Circaetus gallicus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
4	żuraw <i>Grus grus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
5	gąsior <i>Lanius collurio</i>	OS, DP, Bern	4	D
6	derkacz <i>crex crex</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
7	zimorodek <i>Alcedo atthis</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
8	srokosz <i>Lanius excubitor</i>	OS, DP, Bon, Bern	3	D
9	dzięcioł czarny <i>Dryocopus martius</i>	OS ¹ , DP, Bern	4	D
10	bielik <i>Haliaeetus albicilla</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
11	lerka <i>Lullula arborea</i>	OS, DP, Bon, Bern	3	D
12	bąk <i>Botaurus stellaris</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
13.	kania ruda <i>Milvus milvus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D

Stan siedliska D - płaty siedlisk silnie zdegradowane o dużym udziale gatunków obcych dla asocjacji, zanikające.

Stopień zagrożenia:

- 3 – gatunek silnie zagrożony wyginięciem,
- 4 – gatunek zagrożony w ciągu długiego okresu czasu

Jak już wspomniano powyżej, spośród analizowanych wariantów planowanego przedsięwzięcia wariant V/Va w podwariancie I charakteryzuje się mniejszą liczbą i gorszym stanem zachowania chronionych siedlisk przyrodniczych. Ponadto szata roślinna wykazuje tu szereg form degeneracji związanych z szeroko rozumianą synantropizacją. Za jego wyborem przemawia również fakt, iż w najmniejszym stopniu narusza chronione siedliska przyrodnicze, w tym priorytetowe. W przypadku wariantu V/Va w podwariancie I utrata siedlisk priorytetowych jest niewielka i dotyczy jedynie dwóch obszarów: *Dorzecze Regi* i *Dorzecze Parsęty*. W każdym z nich, po wprowadzeniu korekty przebiegu, utracona powierzchnia łąg jest niższa niż 0,5 %, a to oznacza, że nie dochodzi w tym przypadku do znaczącego negatywnego oddziaływania. W przeciwieństwie do pozostałych wariantów, wariant V/Va w podwariancie I w ogóle nie narusza arealu łąg w obszarach Natura 2000: Dolina Radwi, Chocieli i Chotli oraz Dolina Bielawy.

Za wyborem wariantu V/Va w podwariancie I przemawia również fakt, iż na odcinku rzeki Parsęty spowoduje on stosunkowo najmniejsze przekształcenia w dolinie (przejście w najwęższym miejscu za pomocą estakady), co nie jest bez znaczenia, uwzględniając jej rolę jako korytarza ekologicznego.

Ze względu na konieczność zachowania integralności obszarów Natura 2000, przewiduje się w przypadku przejścia drogi S6 przez doliny rzeczne, wybudowanie estakad (w przypadku węższych dolin, tzw. poszerzonych mostów) lub odsuwanie drogi jak najdalej od granic obszaru, jak to miało miejsce w przypadku *Bukowego Lasu Górki*. Szczególnie ważna okazała się drożność korytarzy ekologicznych w dolinach rzek, którą uda się zachować zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji. Utrzymane zostaną bowiem szlaki migracyjne zwierząt, zwłaszcza gatunków z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej, które są przedmiotem ochrony w obszarach. Są to przede wszystkim ryby oraz wydra. I w tym przypadku, najkorzystniejszym okazuje się wariant V/Va w podwariancie I.

Jak wynika z analizy przedstawionej w raporcie, żaden z wyznaczonych wariantów nie ma negatywnego oddziaływania na gatunki ptaków będące przedmiotem ochrony w obszarze Wybrzeże Trzebiatowskie. W wyniku budowy trasy nie ulegną

zniszczeniu miejsca gniazdowania oraz żerowiska tych ptaków, a wybór wariantu V/Va w podwariancie I pozwoli na całkowite ominięcie tego obszaru.

Na podstawie przeprowadzonego w raporcie podsumowania analizowanych 5 wariantów inwestycyjnych wynika, że najwyżej oceniony został wariant V/Va w podwariancie I. W ocenie organu, w oparciu o przedstawione w raporcie analizy obejmujące:

- uwarunkowania lokalizacyjne proponowanych wariantów, a w szczególności ich wpływ na otaczające środowisko, głównie na obszary Natura 2000,
- możliwości techniczno-technologiczne realizacji wariantów,
- skalę niezbędnych do zastosowania środków ograniczających wpływ na środowisko, a także możliwość ich realizacji,

wariant V/Va w podwariancie I jest wariantem optymalnym i najkorzystniejszym dla środowiska.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000.

Z przedstawionego raportu wraz z uzupełnieniami wynika, co następuje.

Wnioskowana trasa planowanego drogi przechodzi przez bardzo różnorodną mozaikę siedlisk: przecina na pewnych odcinkach powierzchnie siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie, obszary industrialne, tereny użytkowane rolniczo, wody, w niektórych miejscach przebiega również przez miejsca występowania (siedliska) gatunków roślin i zwierząt, w tym podlegających ochronie prawnej zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi.

Trasa planowanej drogi, dla której wydano niniejszą decyzję, przecina bądź sąsiaduje (odległość do 2 km po obu stronach jezdni) z następującymi obszarami Natura 2000: Ostoja Goleniowska PLH320013, Dorzecze Regi PLH320001, Dorzecze Parsęty PLH320007, Bukowy Las Górki PLH320016, Dolina Bielawy PLH320006, Dolina Wieprzy i Studnicy PLH220038, Trzebiatowsko-Koło-brzeski Pas Nadmorski PLH320017.

Poniżej przedstawiono powierzchnie siedlisk chronionych [ha] w obszarach Natura 2000, zinwentaryzowanych w pasie o szerokości 1500 m (licząc po obu stronach od osi drogi i pasie ok. 1 km wokół planowanych węzłów:

Obszar Natura 2000	Kod siedliska	Wariant V/Va w podwariancie I [ha]
Ostoją Goleniowska	3150	3,8
	3260	1,4
	6510	21,9
	7110	3,7
	7140	0,8
	9110	2,6
	91D0	4,5
	91E0	2,3
Dorzecze Regi	3150	3,1
	9160	48,8
	91E0	74,7
Kemy Rymańskie	-	-
Dorzecze Parsęty	9160	-
	9190	-
	91E0	4,3/8,9
	91F0	-
Dolina Radwi Chocieli i Chotli	3260	-
	6410	-

	9160	-
	9190	-
	91E0	-
Bukowy Las Górki	9130	143,7
	9160	4,6
	91E0	3,4
	91F0	12,6
Dolina Bielawy	9160	-
	9190	8,8
	91E0	3,6
Dolina Wieprzy i Studnicy	3260	-
	6430	0,9
	6510	22,2
Trzebiatowsko-Kołobrzeski Pas Nadmorski	7110	40,7
	9130	14,0
	91D0	43,0

Analizie wpływu wnioskowanego przebiegu trasy poddano także inne formy ochrony przyrody. Droga krajowa nr 6 przebiega obecnie po granicy dwóch rezerwatów przyrody: *Jodły Karnieszewickie* i *Bielice*. Rozpatrywany przebieg przebudowy drogi, we wnioskowanym wariantcie spowoduje „odsunięcie się” od rezerwatu *Bielice*, zaś przebieg drogi na wysokości rezerwatu *Jodły Karnieszewickie* nie ulegnie zmianie. Druga jezdnia zostanie dobudowana w tym przypadku po północnej stronie istniejącej drogi, a zaplanowane zabezpieczenia pozwolą na istotne ograniczenie niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia w fazie eksploatacji. Trasa drogi przechodzi także przez Obszar Chronionego Krajobrazu „Las Czermnicki” oraz Obszar Chronionego Krajobrazu Koszaliński Pas Nadmorski. Obszar chronionego krajobrazu obejmuje tereny chronione ze względu na wyróżniający się krajobraz o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowy ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z turystyką i wypoczynkiem lub pełnioną funkcję korytarzy ekologicznych. W ich granicach obowiązują stosunkowo łagodne rygory ochronne, polegające m. in. na zakazie wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, zakazie wydobywania do celów gospodarczych skał, zakazie dokonywania zmian stosunków wodnych, zakazie likwidowania i niszczenia zadrzewień oraz zakazie zabijania dziko występujących zwierząt. Na mocy art. 24, ust. 2 ustawy o ochronie przyrody, zakazy te nie dotyczą m. in. realizacji inwestycji celu publicznego.

Przy analizie wpływu przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej o dużym natężeniu ruchu, należy mieć ponadto na uwadze jej niekorzystne oddziaływanie na szlaki migracji zwierząt, określane często jako korytarze ekologiczne. Zachowanie strukturalnej i funkcjonalnej ciągłości tych korytarzy uznawane jest powszechnie za podstawę stabilnego i trwałego funkcjonowania populacji migrujących zwierząt.

Opiniowany odcinek drogi krajowej nr 6 przecina następujące korytarze uzupełniające, należące do głównego Korytarza Północnego:

- KE Nowogard Południowy (na odcinku Żółwia Błoc – Kikorze),
- KE Puszcza Goleniowska – Puszcza Koszalińska (na odcinku Wyszogóra – Płoty),
- KE Gryfice Północny (na odcinku Płoty – Bądkowo),
- KE Dolina Parsęty Północny (na odcinkach Dębica – Ramlewo, Karlino – Nosowo, na południe od Kołobrzegu),
- KE Pomorze 1 (pomiędzy Koszalinem i Sianowem oraz na odcinku Dobrze – Koszalin),

- KE Pobrzeże Słowińskie (od Sianowa do Niemicy).

Korytarze: Puszcza Goleniowska – Puszcza Koszalińska i Gryfice Północ, w rejonie miejscowości Płoty, odgrywają istotną rolę w zapewnieniu możliwości migracji wilków na terenie Polski północno-zachodniej (według danych Zakładu Badania Ssaków PAN w Białowieży). W celu udrożnienia ww. korytarzy migracyjnych zaprojektowano przejścia dla zwierząt, zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej decyzji środowiskowej.

Działania minimalizujące wpływ budowy dwujezdniowej drogi ekspresowej S6, na odcinku od węzła *Goleniów*, do początku obwodnicy m. Słupska, podjęte były już na etapie trasowania wariantów, gdy poszczególne przebiegi prowadzono z myślą o maksymalnej ochronie korytarzy migracji, obszarów cennych przyrodniczo (m. in. z sieci Natura 2000), siedlisk i miejsc bytowania zwierząt. Kolejne czynności wiążą się z wyznaczeniem odpowiedniej liczby przejść, z dobraną wielkością (szerokością i wysokością) dla konkretnych grup zwierząt, zlokalizowanych na głównych kierunkach przemieszczania, w miejscach predestynowanych do ich wyznaczenia. Podstawowym kryterium było: przecięcie przez drogę korytarza migracji (krajowego, regionalnego lub innego), przecinanie zwartego kompleksu leśnego, przecięcie doliny rzecznej, sąsiedztwo zbiorników wodnych oraz informacje z nadleśnictw o takiej potrzebie. W dokumentacji przedstawiono realizację dużych przejść dolnych, które w rzeczywistych uwarunkowaniach rzeźby, wilgotnościowych gruntów, siedliskowych oraz istniejącym zagospodarowaniu terenu, wydawały się korzystniejsze. Aby zwiększyć skuteczność przejść dla dużych i średnich zwierząt, należy wykonać dobrane długością do warunków lokalnych (minimum 250-300 m), wygradzenia naprowadzające. Na terenie dużych kompleksów leśnych wygradzenie należy wykonać na całej długości trasy. Przy przejściach (przepustach) dla małych zwierząt, obecność wygradzeń powinna być uzależniona od konkretnej lokalizacji przejścia (należy brać pod uwagę m. in. wysokość korony drogi, otoczenie, np. sąsiedztwo cieku wodnego) oraz zwierząt, dla których są przeznaczone. Na etapie sporządzania projektu budowlanego długość i rozmieszczenie wygradzeń ochronnych należy dostosować do szczegółowych rozwiązań projektowych (obiektów mostowych, dróg serwisowych, ekranów akustycznych, urządzeń podczyszczających itd.) i przecinanych kompleksów leśnych. Wzdłuż autostrad stosowane są obustronne wygradzenia, na całej długości drogi. W przypadku opiniowanej drogi krajowej nr 6, natężenie ruchu w roku 2009 (od ok. 7300 do 14000 poj./dobę) oraz prognozowane natężenia na drodze S6 dla roku 2015 (od ok. 8600 do 17500 poj./dobę), nie uzasadniają wystarczająco potrzeby obustronnego wygradzania drogi na całej jej długości. W chwili wzrostu natężenia ruchu w kolejnych latach do ok. 20000 pojazdów/dobę, w roku 2030 prognoza mówi o przedziale wartości od ok. 13000 do 27000 pojazdów/dobę, wygradzenia takie będą mogły zostać uzupełnione.

W celu zachowania drożności korytarzy ekologicznych rangi krajowej, regionalnej i lokalnej, na proponowanym przez wnioskodawcę wariantcie przebiegu drogi nr 6 wyznaczono w raporcie łącznie 35 dużych, średnich i łączonych (dla małych i wybranych średnich zwierząt) przejść, głównie w kompleksach leśnych i dolinach rzecznych. Jednak w toczącym się postępowaniu ilości i parametry przepustów zostały zweryfikowane. Wykaz przejść dla zwierząt dużych, średnich i małych, w tym dla płazów został przedstawiony w załączniku nr 4 niniejszej decyzji i obejmuje:

- planowane nowe przejścia dla zwierząt na projektowanej drodze ekspresowej S6 na odcinku Goleniów – Słupsk oraz remonty i udrożnienia istniejących przepustów w ilości 45,
- planowane przepusty dla płazów w ilości 11.

Podając w niniejszej decyzji wymiary przejść, posłużono się wartościami minimalnymi, wskazanymi w raporcie, które zapewniają prawidłowe funkcjonowanie

przejsć dla danej grupy zwierząt. Ostateczne ilości przepustów oraz ich parametry wymagają jednak dodatkowych analiz, uwzględniających następujące warunki: jak największe wymiary i dostosowane do warunków przyrodniczych i technicznych (technologii realizacji obiektu). Dotyczy to szczególnie przejść przez doliny rzeczne: Regi, Parsęty, Mołstowy, Grabowej i Wieprzy, dla których wskazane byłoby wybudowanie maksymalnie długich, poszerzonych mostów, eliminując długość wbudowywanych nasypów ziemnych (szczególnie w zatorfionych dolinach). O wykorzystywaniu przejść przez zwierzęta decyduje głównie ich właściwa lokalizacja, następnie sposób wykonania oraz zaproponowane działania adaptacyjne otoczenia: polegające m. in. na: preferowaniu jednofunkcyjności obiektu (bez prowadzenia dróg lokalnych, szczególnie utwardzonych), zaprojektowaniu zieleni niskiej i wysokiej, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego, pokryciu przejścia właściwym podłożem, przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy itp.), „przyjazne”, niezabetonowane i nieutwardzone wykończenie przyczółków i skarp, stosowaniu przesłon przeciwołśnieniowych (np. palisada, wał ziemny), zastosowaniu właściwej kolorystyki (ciemne tonacje szarości, zieleni).

Po realizacji przebudowy drogi nr 6, sytuacja zwierząt, powinna być lepsza niż obecnie, gdyż wymiary nowych obiektów umożliwią swobodne przemieszczanie się zwierząt pod nimi. Równolegle z budową nowych odcinków drogi S6, na których powstaną wymiarowe przejścia dla zwierząt, obiekty leżące na przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 6 (w miejscach, gdzie planowana S6 będzie przebiegać w sąsiedztwie „starej” DK nr 6), muszą zostać dostosowane do funkcji przejść dla zwierząt, poprzez budowę dwustronnych suchych półek przelazowych. Proponowane wymiary nowych obiektów mostowych, w połączeniu z zakładanym brakiem istotnej ingerencji na etapie budowy w koryta rzeczne oraz występujące nad brzegami siedliska, gwarantują utrzymanie sprzyjających warunków dla bytowania tak zwierząt lądowych, jak i wodnych (należy mieć na uwadze środowisko ryb łososiowatych).

Na projektowanej drodze S6 zaproponowano także budowę przepustów dla płazów. Ponadto w miejscach, gdzie planowana inwestycja wykorzystuje „stary” ślad drogi krajowej nr 6, wszystkie przepusty znajdujące się na obecnie istniejącej DK nr 6 muszą zostać przebudowane. W tym celu, ich przyszłe wymiary (szerokość i wysokość) powinny wynosić minimum ok. 1,5 x 1,5 m, aby można było zainstalować suche półki przelazowe o szerokości ok. 0,5 m. Wskaźnik ciasnoty dla 35 m długości przepustu wyniesie od 0,03 do 0,26, co jest wartością wystarczającą dla grupy zwierząt, dla której są przewidziane. W przypadku suchych przepustów, przewidzianych jako przejście dla płazów, w miejsce jednego większego otworu, należy wybudować kilka mniejszych (1,5 x 1,0 m) w odległości 40 – 50 m od siebie, uzbrojonych w kilkudziesięciometrowe, pochyłe murki naprowadzające. Dno obiektów powinno być jednostronnie nachylone i pokryte materiałem piaszczystym. Po zastosowaniu zalecanych działań minimalizujących (budowa nowych przejść i przepustów, wygrodzenie trasy, adaptacja obiektów zielenią itp.) zagwarantowana zostanie drożność wyznaczonych korytarzy migracji.

Analizując wpływ przedsięwzięcia na różne grupy zwierząt, odniesiono się również do bezpośrednich kolizji z ich udziałem, powodujących ubytek w danej populacji, jak również do zamknięcia drożności korytarzy migracji, utrudnień w przemieszczaniu w poszukiwaniu pożywienia, miejsc rozrodu, czy miejsc zimowania, w konsekwencji dające ten sam efekt. Ssaki w dużym stopniu przyzwyczajają się do negatywnych skutków antropopresji jaka wiąże się z ruchem kołowym. Jednakże, przy planowaniu inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej do parametrów drogi ekspresowej należy brać pod uwagę dwa dodatkowe elementy:

- powiększenie obszaru oddziaływań w czasie poszczególnych etapów budowy,
- zwiększenie ruchu drogowego po zrealizowaniu przedsięwzięcia.

Wzmożony ruch pojazdów wpływa na śmiertelność zwierząt, zwłaszcza pod koniec sezonu rozrodczego. W tym czasie młode osobniki rozpoczynają migrację i żerują w pobliżu ruchliwych tras, a tym samym narażone są na częste kolizje z szybko poruszającymi się pojazdami. Po modernizacji drogi zwiększą się parametry śmiertelności gatunków ssaków. Największy wpływ na inwentaryzowaną grupę zwierząt będzie mieć realizacja inwestycji na obszarach leśnych i dolinach rzecznych. W celu ochrony tych gatunków ssaków zaproponowano następujące działania minimalizujące obejmujące m. in.: stały nadzór przyrodniczy na placu budowy, przekroczenie szerokich dolin rzek długimi estakadami (3,0m x 50m) oraz poszerzonymi mostami (3,5m x 15m). Pozwoli to na utrzymanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych dolin i ich funkcji jako korytarzy ekologicznych, zwłaszcza dla dużych ssaków. Budowa estakad i poszerzonych mostów zapewni również drożność korytarzy migracyjnych nietoperzy, konstrukcja przepustów pod drogą, zwłaszcza w miejscu jej krzyżowania się z drobnymi ciekami, powinna umożliwić przejście drobnych ssaków; wymagane minimalne parametry obiektów: szerokość 1,5 m, wysokość 1 m; każdy przepust powinien mieć wybudowaną minimum jednostronną, suchą kładę, zachodzącą na skarpy wykopu, budowa przejść dla średnich zwierząt (min. 3,0m x 15m), na terenach dużych kompleksów leśnych, stanowiących element korytarzy migracji, wskazana jest budowa przejść dla zwierząt (rodzaj powinien zostać dostosowany do lokalnych uwarunkowań), w połączeniu z wygradzzeniami naprowadzającymi, zabezpieczającymi dodatkowo drogę przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię, na terenach leśnych zaleca się wprowadzenie rozwiązań stale minimalizujących czynnik „światłny”, wywołany przez przemieszczające się pojazdy, w postaci nasadzeń dogęszczających otwartą ścianę lasu w trakcie prac budowlanych, odpowiednie zagospodarowanie zaprojektowanych przejść dla zwierząt (nasadzenia, osłony przeciwośnieniowe) oraz pokrycie ich właściwym podłożem przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy).

W sąsiedztwie opiniowanej drogi stwierdzono dwa gatunki nietoperzy. Są to: mroczek późny *Eptesicus serotinus* i gacek brunatny *Plecotus auritus*. Efekt oddziaływania inwestycji na te gatunki nietoperzy, zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, jest trudny do przewidzenia i w zasadzie niemierzalny. Są to osiadłe gatunki eurotropowe, tzn. o małych wymaganiach środowiskowych, związane głównie z osiedlami ludzkimi (zwłaszcza mroczek późny), zadrzewieniami i lasami. Długość sezonowych przelotów, jeśli takie mają miejsce, nie przekracza kilkudziesięciu kilometrów. Zwierzęta te zimują w piwnicach i studniach (gacek brunatny) oraz na strychach (mroczek późny). W związku z tym, istnieje duże prawdopodobieństwo, że zmiany w środowisku spowodowane budową i istnieniem w przyszłości nowej drogi, nie będą na tyle istotne, aby nastąpił spadek ich liczebności lub aby gatunki te wycofały się z analizowanego terenu. Budowa drogi nie zakłóci również lokalnych korytarzy ekologicznych, które wykorzystywane są przez te gatunki do mikromigracji. Stanowią je bowiem doliny rzek, zadrzewienia, kompleksy leśne, jak również szpalery drzew.

Większość gatunków ptaków, podobnie jak ssaki, w dużym stopniu przyzwyczajają się do negatywnych skutków antropopresji. Przy planowaniu inwestycji obejmującej rozbudowę drogi krajowej nr 6 należy brać pod uwagę zwiększenie obszaru oddziaływań na awifaunę w czasie poszczególnych etapów budowy. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia nastąpi zwiększenie ruchu drogowego, co będzie mieć wpływ na stan lokalnej awifauny. Wzmożony ruch pojazdów wpływa na śmiertelność ptaków, zwłaszcza pod koniec sezonu lęgowego. W tym czasie młode osobniki opuszczają gniazda i żerując w pobliżu ruchliwych tras, narażone są na częste kolizje z szybko

poruszającymi się pojazdami. Wzrost natężenia ruchu spowoduje wzrost natężenia hałasu, który jest jednym z głównych czynników powodujących spadek liczebności poszczególnych populacji ptaków. Im większy jest jego poziom, tym mniejsze zagęszczenie par lęgowych. Ocenia się, że ptaki reagują silnym spadkiem liczebności w odległości do około 350 m od drogi. Poszczególne gatunki różnią się zakresem tolerancji na zmiany w środowisku. Najwrażliwsze są ptaki z rzędów: siewkowych *Charadriiformes* i szponiastych *Falconiformes*. Najmniej podatne na stres są gatunki z rzędu wróblowych *Passeriformes*. Spośród stwierdzonych na analizowanym terenie gatunków ptaków, wytypowano grupę gatunków najsilniej zagrożonych i rzadkich, a jednocześnie najcenniejszych. Zaliczono do niej wszystkie stwierdzone gatunki ptaków wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej.

W raporcie wykazano występowanie w rejonie przedsięwzięcia 100 gatunków ptaków, w tym 13 gatunków uznano za zagrożone. Poniżej przedstawiono wykaz stwierdzonych gatunków ptaków:

Lp.	Gatunek	Status ochronny	Stopień zagrożenia	Wartość przyrodnicza
1.	bąk <i>Botaurus stellaris</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
2.	bielik <i>Haliaeetus albicilla</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
3.	blotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
4.	bocian biały <i>Ciconia ciconia</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
5.	bogatka <i>Parus major</i>	OS, Bern	5	M
6.	brzegówka <i>Riparia riparia</i>	OS, Bon, Bern	4	M
7.	brzęczka <i>Locustella luscinioides</i>	OS, Bon, Bern	4	M
8.	cierniówka <i>Sylvia communis</i>	OS, Bern	5	M
9.	cyranka <i>Anas querquedula</i>	OS ¹ , Bon, Bern	4	D
10.	czajka <i>Vanellus vanellus</i>	OS, Bon	4	M
11.	czernica <i>Aythya fuligula</i>	OS, Bon	4	M
12.	czyżyk <i>Carduelis spinus</i>	OS, Bon	4	M
13.	derkacz <i>Crex crex</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
14.	dymówka <i>Hirundo rustica</i>	OS, Bern	4	M
15.	dzięcioł czarny <i>Dryocopus martius</i>	OS ¹ , DP, Bern	4	D
16.	dzięcioł duży <i>Dendrocopos major</i>	OS ¹ , DP, Bern	4	D
17.	dzięcioł zielony <i>Picus viridis</i>	OS, Bon, Bern	4	M
18.	dziwonica <i>Carpodacus erythrinus</i>	OS, Bon, Bern	4	M
19.	dzwoniec <i>Carduelis chloris</i>	OS, Bern	5	M
20.	gadożer <i>Circaetus gallicus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
21.	gagoł <i>Bucephala clangula</i>	OS ¹ , Bon, Bern	3	D
22.	gąsiorek <i>Lanius collurio</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
23.	gęgawa <i>Anser anser</i>	OS ¹ , Bon, Bern	3	D
24.	głowienka <i>Aythya ferina</i>	OS, Bon, Bern	4	M
25.	grubodziób <i>Coccothraustes coccothraustes</i>	OS, Bern	4	M
26.	grzywacz <i>Columba palumbus</i>	L	5	M

27.	jastrząb <i>Accipiter gentilis</i>	OS, Bon, Bern	4	M
28.	kania ruda <i>Milvus milvus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
29.	kapturka <i>Sylvia atricapilla</i>	OS, Bern	5	M
30.	kokoszka <i>Gallinula chloropus</i>	OS, Bern	5	M
31.	kopciuszek <i>Phoenicurus ochruros</i>	OS, Bern	5	M
32.	kos <i>Turdus merula</i>	OS	5	M
33.	kowalik <i>Sitta europaea</i>	OS, Bon, Bern	4	M
34.	kruk <i>Corvus corax</i>	OS	4	M
35.	krzyżówka <i>Anas platyrhynchos</i>	L	5	M
36.	kukulka <i>Cuculus canorus</i>	OS, Bon, Bern	4	M
37.	kulczyk <i>Serinus serinus</i>	OS, Bon, Bern	4	M
38.	kulik wielki <i>Numenius arquata</i>	OS, Bon, Bern	3	D
39.	kwiczoł <i>Turdus pilaris</i>	OS	5	M
40.	lerka <i>Lullula arborea</i>	OS, DP, Bon, Bern	3	D
41.	labędź niemy <i>Cygnus olor</i>	OS, Bon, Bern	4	M
42.	łozówka <i>Acrocephalus palustris</i>	OS, Bern	5	M
43.	łyska <i>Fulica atra</i>	OS, Bon, Bern	4	M
44.	makolągwa <i>Carduelis cannabina</i>	OS, Bern	5	M
45.	mazurek <i>Passer montanus</i>	OS	5	M
46.	mewa pospolita <i>Larus canus</i>	OS, Bern	4	M
47.	modraszka <i>Parus caeruleus</i>	OS, Bern	5	M
48.	mucholówka szara <i>Muscicapa striata</i>	OS, Bern	4	M
49.	mysikrólik <i>Regulus regulus</i>	OS, Bon, Bern	4	D
50.	myszólów <i>Buteo buteo</i>	OS, Bon, Bern	5	M
51.	oknówka <i>Delichon urbica</i>	OS, Bern	4	M
52.	paszkot <i>Turdus viscivorus</i>	OS, Bern	4	M
53.	pelzacz leśny <i>Certhia familiaris</i>	OS, Bon, Bern	4	M
54.	perkoz dwuczuby <i>Podiceps cristatus</i>	OS, Bern	4	D
55.	perkoz rdzawoszyi <i>Podiceps grisegena</i>	OS, Bon, Bern	4	D
56.	perkozek <i>Tachybaptus ruficollis</i>	OS, Bern	4	D
57.	piecuszek <i>Phylloscopus trichilus</i>	OS, Bern	5	M
58.	piegża <i>Sylvia curruca</i>	OS, Bern	5	M
59.	pierwiosnek <i>Phylloscopus collybita</i>	OS, Bern	5	M
60.	pliszka siwa <i>Motacilla alba</i>	OS, Bern	5	M
61.	pliszka żółta <i>Motacilla flava</i>	OS, Bern	5	M
62.	pokląskwa <i>Saxicola rubetra</i>	OS, Bern	5	M
63.	potrzeszcz <i>Emberiza calandra</i>	OS, Bern	4	M
64.	potrzos <i>Emberiza schoeniclus</i>	OS, Bern	4	M
65.	przepiórka <i>Coturnix coturnix</i>	OS, Bon	4	D

66.	pustulka <i>Falco tinnunculus</i>	OS ¹ , Bon, Bern	4	D
67.	puszczyk <i>Strix aluco</i>	OS ¹ , Bon, Bern	4	D
68.	raniuszek <i>Aegithalos caudatus</i>	OS, Bern	4	M
69.	rokitniczka <i>Acrocephalus schoenobaenus</i>	OS, Bern	4	M
70.	rudzik <i>Erithacus rubecula</i>	OS, Bern	5	M
71.	rycyk <i>Limosa limosa</i>	OS, Bon, Bern	4	D
72.	samotnik <i>Trinia ochropus</i>	OS ¹ , Bon, Bern	4	M
73.	sierpówka <i>Streptopelia decaocto</i>	OS	5	M
74.	sikora uboga <i>Poecile palustris</i>	OS, Bern	4	M
75.	siniak <i>Columba oenas</i>	OS	5	M
76.	skowronek <i>Alauda arvensis</i>	OS	5	M
77.	słowiak szary <i>Luscinia luscinia</i>	OS, Bon, Bern	5	M
78.	sosnowka <i>Periparus ater</i>	OS	4	M
79.	sójka <i>Garrulus glandarius</i>	OS	5	M
80.	srokosz <i>Lanius excubitor</i>	OS, DP, Bon, Bern	3	D
81.	strumieniówka <i>Locustella fluviatilis</i>	OS, Bon, Bern	4	M
82.	strzyżyk <i>Troglodytes troglodytes</i>	OS, Bern	5	M
83.	szczygieł <i>Carduelis carduelis</i>	OS, Bern	5	M
84.	szpak <i>Sturnus vulgaris</i>	OS	6	M
85.	śmieszka <i>Larus ridibundus</i>	OS, Bern	5	M
86.	śpiewak <i>Turdus philamelos</i>	OS	5	M
87.	świergotek łąkowy <i>Anthus pratensis</i>	OS, Bern	5	M
88.	świerszczak <i>Locustella naevia</i>	OS, Bon, Bern	4	D
89.	świstunka <i>Phylloscopus sibilatrix</i>	OS, Bern	5	M
90.	trzciniak <i>Acrocephalus arundinaceus</i>	OS, Bern	4	M
91.	trzcinniczek <i>Acrocephalus scirpaceus</i>	OS, Bon, Bern	5	M
92.	trznadel <i>Emberiza citrinella</i>	OS, Bern	5	M
93.	wilga <i>Oriolus oriolus</i>	OS, Bern	4	M
94.	wodnik <i>Fallus aquaticus</i>	OS, Bern	5	M
95.	wrona siwa <i>Corvus corone</i>	Ocz	5	M
96.	wróbel <i>Passer domesticus</i>	OS	5	M
97.	zaganiaż <i>Hippolais icterina</i>	OS, Bern	5	M
98.	zięba <i>Fringilla coelebs</i>	OS	5	M
99.	zimirdek <i>Alcedo atthis</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
100.	żuraw <i>Grus grus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D

Oznaczenia:

Status ochronny:

OS – gatunek objęty ochroną ścisłą,

OS¹ – gatunek objęty ochroną ścisłą, wymagający ochrony czynnej,

Ocz – gatunek objęty ochroną częściową,

L – gatunek łowny,
 DP – gatunek wymieniony w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej,
 Bern – gatunek chroniony na mocy Konwencji Berneńskiej,
 Bon - gatunek chroniony na mocy Konwencji Bońskiej

Stopień zagrożenia gatunków lęgowych:

1. gatunek wymarły
2. gatunek ginący lub na granicy zaniku
3. gatunek silnie zagrożony wyginięciem
4. gatunek zagrożony w ciągu długiego okresu czasu
5. gatunek aktualnie niezagrożony
6. gatunek liczny i ekspansywny

Wartość przyrodnicza w skali regionu i kraju:

D – duża, M – mała.

Spośród stwierdzonych na analizowanym terenie gatunków ptaków wytypowano grupę gatunków najsilniej zagrożonych i rzadkich, a jednocześnie najcenniejszych. Zaliczono do niej poniższe gatunki ptaków, wszystkie wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej:

Lp.	Gatunek	Status ochronny	Stopień zagrożenia	Wartość przyrodnicza
1	bocian biały <i>Ciconia ciconia</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
2	blotniak stawowy <i>Circus aeruginosus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
3	gadożer <i>Circaetus gallicus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
4	żuraw <i>Grus grus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
5	gąsiorek <i>Lanius collurio</i>	OS, DP, Bern	4	D
6	derkacz <i>crex crex</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D
7	zimorodek <i>Alcedo atthis</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
8	srokosz <i>Lanius excubitor</i>	OS, DP, Bon, Bern	3	D
9	dzięcioł czarny <i>Dryocopus martius</i>	OS ¹ , DP, Bern	4	D
10	bielik <i>Haliaeetus albicilla</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
11	lerka <i>Lullula arborea</i>	OS, DP, Bon, Bern	3	D
12	bąk <i>Botaurus stellaris</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	3	D
13.	kania ruda <i>Milvus milvus</i>	OS ¹ , DP, Bon, Bern	4	D

Część z nich stwierdzono w bliskim sąsiedztwie funkcjonującej drogi krajowej nr 6, co świadczy o ich przystosowaniu się do występującej antropopresji, wynikającej głównie z emisji hałasu. Niemniej jednak, na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej można stwierdzić, iż planowana inwestycja nie koliduje ze strefami ochronnymi ptaków. Stwierdzone gatunki mogą wykorzystywać duże areale żerowiskowe, więc prace przy budowie drogi i ewentualnym zniszczeniu (pogorszeniu stanu) fragmentów żerowisk, nie powinny w większej mierze wpłynąć na ich liczebność i osiągany sukces lęgowy. Rozpoczęcie prac przygotowawczych przed początkiem sezonu lęgowego, wyeliminuje niebezpieczeństwo zniszczenia samych lęgów. W niniejszej decyzji zaproponowano szereg działań minimalizujących, m. in. polegających na: zapewnieniu stałego nadzoru przyrodniczego na placu budowy, odpowiednim oznakowaniu ekranów akustycznych minimalizującym rozbijanie się ptaków oraz

zachowaniu istniejących stosunków wodnych. Na etapie projektu budowlanego należy przyjąć takie rozwiązania, które nie doprowadzą do takich zmian stosunków wodnych, które spowodowałyby znaczące zmiany warunków siedliskowych otaczających terenów. W fazie budowy należy dążyć do ograniczenia do niezbędnego minimum odwodnień okresowych oraz wykluczenia przejazdów i pracy ciężkiego sprzętu budowlanego na terenach bagiennych i silnie uwilgoconych.

Ponieważ wszystkie gatunki płazów i gadów podlegają w Polsce ochronie gatunkowej, jakiegokolwiek działania niszczące częściowo lub całkowicie zbiorniki rozrodcze płazów, powodować będą szkody dla gatunków prawnie chronionych. Jest to trudne do uniknięcia w przypadku tak szeroko zakrojonej inwestycji jak przebudowa opiniowanej drogi. W przypadku płazów kluczowym elementem zachowania istniejących populacji jest ochrona miejsc rozrodu, a więc utrzymanie istniejących zbiorników wodnych w niezmiennym stanie (wykluczenie regulacji koryt rzecznych, zasypywania i osuszania oraz zanieczyszczania zbiorników wodnych oraz siedlisk podmokłych i wilgotnych). Wszelkie prace budowlane mogące spowodować zmianę stosunków wodnych bądź istniejących warunków siedliskowych w zbiornikach wodnych i ich bezpośredniej bliskości będą mieć negatywny wpływ na populacje płazów. Trudniej ocenić jest wpływ inwestycji na lokalne populacje gadów, gdyż nie są one związane z miejscami rozrodu tych zwierząt. Poza tym, jako zwierzęta mniej przywiązane do konkretnego stanowiska niż płazy, mają one większą skłonność do dalszych wędrówek. Biorąc pod uwagę liniowy charakter inwestycji istnieje zagrożenie stworzenia barier dla migracji, bądź zwiększonej śmiertelności płazów na drogach. Ponadto należy prowadzić prace przy zastosowaniu m. in. następujących działań minimalizujących: stały nadzór przyrodniczy na placu budowy, należy zachować stałe i okresowe zbiorniki wodne w sąsiedztwie trasy (mokradła, oczka, potorfia itp., zaś przed ich ewentualnym zasypaniem, należy wylapać bytujące w nich płazy i przenieść w obecności zoologa w bezpieczne miejsce (inny zbiornik wodny nie zagrożony realizacją inwestycji). W przypadku, gdy w najbliższej okolicy nie ma takiego zbiornika, należy rozważyć konieczność utworzenia zbiornika zastępczego w celu zrekompensowania płazom straty miejsc rozrodu. Zbiorniki, które ulegną zniszczeniu w wyniku budowy przedmiotowej inwestycji oraz ich lokalizacja będą dokładnie znane na etapie ponownej oceny, kiedy zostanie wybrany i zatwierdzony wariant realizacyjny oraz będzie gotowy projekt budowlany. Wówczas Inwestor wystąpi do odpowiedniego organu ochrony środowiska o zgodę na zniszczenie zbiornika bądź przeniesienie płazów w nim bytujących do innego zbiornika zastępczego, na etapie budowy, w trakcie prowadzenia wykopów należy zabezpieczyć je przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt, a przed likwidacją (zasypaniem) należy je sprawdzić pod kątem obecności płazów, plac budowy należy wygrodzić, by zapobiec przedostawaniu się płazów na teren budowy, skarpy związane z przeprawami mostowymi powinny mieć maksymalnie pionowe nachylenie od strony drogi i maksymalnie poziome od strony otoczenia mostu. Dzięki temu migrujące w okresie wiosennym płazy nie będą wchodzić na drogę, a przemieszczać się wzdłuż jej podstawy, wszelkie urządzenia związane z odprowadzeniem wód należy zaprojektować w ten sposób by były szczelne i by nie stawały się „pułapkami bez wyjścia”. Muszą zapewniać możliwość wydostania się z nich płazom, konstrukcja przepustów pod drogą, zwłaszcza w miejscu krzyżowania się jej z drobnymi ciekami, powinna umożliwiać przejście płazom; wymagane minimalne parametry obiektów: szerokość 1,5 m, wysokość 1 m, zaś każdy przepust powinien mieć wybudowaną minimum kładkę po jednej stronie, w okresie wzmożonej aktywności płazów (szczególnie w okresie wiosennym i jesiennym), należy prowadzić monitoring placu budowy pod kątem obecności płazów i w miarę potrzeby ich bezpieczne usuwanie poza obszar zagrożony pracami. Działania

powyższe trzeba realizować we współpracy z kierownictwem budowy, przy zachowaniu przepisów BHP, monitoring funkcjonalności (wykorzystywania przez płazy) zaproponowanych przepustów.

Planowana droga ekspresowa przecina w wielu miejscach rzeki i bezimienne ciekły, w których bytują ryby. W trakcie prac budowlanych dojdzie do: lokalnego przekształcenia koryt rzecznych, zmacenia wody i płoszenia ryb. Będą to jednak działania przejściowe i krótkotrwałe. Zakładając jednocześnie brak ingerencji w drożność rzeki i brak trwałego wpływu na jakość wody i środowiska wodnego, inwestycja nie wpłynie na omawianą ichtiofaunę. Działania minimalizujące to m. in.: stały nadzór przyrodniczy na placu budowy, z koryt rzek i cieków należy usunąć wszelkie pozostałości dotychczasowych obiektów mostowych (rozbiieranych, przebudowywanych), umocnienia brzegów należy wykonać z materiałów naturalnych – kamień, faszyna – niedopuszczalne jest używanie gruzu lub betonu. W obrębie mostów rzeki powinny mieć charakter jak najbardziej zbliżony do naturalnego (bez prostowania i betonowania koryt), należy ograniczyć do minimum prowadzenie prac w korycie rzek, w tym sprzętem mechanicznym, w celu minimalizacji niebezpieczeństwa przedostania się zanieczyszczeń ropopochodnych oraz zamulenia i zmętnienia wody w zbiorniku (rzeki przymorza są siedliskiem życia ryb łososiowatych), zastosowanie urządzeń podczyszczających zabezpieczających wody powierzchniowe przed dopływem zanieczyszczeń pochodzących z drogi, takich jak: infiltracyjne i uszczelnione rowy trawiaste, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, osadniki, osadniki z zasyfonowanym odpływem.

Efekt oddziaływania planowanej inwestycji na owady, (motyle dzienne, chrząszcze, ważki), zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, jest trudny do przewidzenia. Nie można jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, ile osobników zginie i jaki to będzie miało wpływ na demografię poszczególnych populacji, gdyż wszelkie prace naukowe z tego zakresu są pracami opierającymi się jedynie na danych szacunkowych. Z punktu widzenia zachowania istniejącej w Polsce bioróżnorodności motyli dziennych, chrząszczy i ważek rozbudowa drogi nr 6 nie stanowi istotnego zagrożenia, gdyż stwierdzono tu gatunki pospolite i szeroko rozpowszechnione. Czasowe zakłócenie istniejącej równowagi ekologicznej spowodowane robotami budowlanymi nie spowoduje również trwałego zniszczenia lokalnych populacji bytujących tu gatunków. Zgrupowania owadów zasiedlające ten obszar to przede wszystkim gatunki eurotopowe, tzn. o małych wymaganiach środowiskowych. W związku z tym, istnieje duże prawdopodobieństwo, że zmiany w środowisku spowodowane budową nie będą na tyle istotne, aby gatunki te wycofały się z analizowanego terenu.

Przedmiotowa inwestycja wiąże się także z wycinką drzew i krzewów. Rozwiązania docelowych form urządzenia zieleni powinny w możliwie największym stopniu ograniczać wycinkę powierzchni leśnych i zadrzewień, poprzez oszczędną gospodarkę terenem oraz adaptować istniejącą zielen. W trakcie prac należy przestrzegać kilku zasad, w tym m. in.: wycinkę drzew na terenach leśnych oraz w zwartych pasach zadrzewień śródpolnych (będących środowiskiem życia licznych gatunków ptaków), należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym (od 31 sierpnia do końca lutego), zgodnie z zatwierdzonym *Projektem gospodarki zielenią*, wszystkie drzewa i krzewy przeznaczone do adaptacji należy na czas budowy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi; roślinność należy chronić przed uszkodzeniami termicznymi oraz zmianami warunków wegetacji wynikającymi ze zmiany poziomu gruntu, zagęszczenia gleby czy zmiany nawierzchni sąsiadującego z nimi terenu (wykonywanie ciągów pieszych, ścieżek rowerowych z eliminacją niepotrzebnych wycinek, przez ominięcie), w pobliżu drzew, które nie będą wycinane lub przesadzane, zasięg prowadzonych prac musi być jak

najmniejszy, a czas trwania robót jak najkrótszy (szybka likwidacja szkód), w obrębie systemu korzeniowego w promieniu minimum 5 m od pnia drzewa (ale nie mniej, niż zasięg korony) niedopuszczalne jest składowanie materiałów chemicznie i fizycznie szkodliwych dla korzeni i gleby, jak np. cement, wapno, chemikalia, oleje, środki impregnujące, paliwa ciekłe. W *Projekcie zieleni*, stanowiącym element *Projektu budowlanego* należy uwzględnić wprowadzenie nasadzeń zieleni liniowej, odtwarzając rozcięte robotami szpalery drzew oraz nasadzenia grupowe, wszędzie tam, gdzie nie koliduje to ze względami bezpieczeństwa ruchu. Urządzanie zieleni w otoczeniu opiniowanej drogi S6 powinno być dostosowane do wiodących funkcji terenów przyległych i przewidzianego zakresu ochrony komponentów, z kształtowaniem krajobrazu, warunków bezpieczeństwa ruchu oraz estetyki obiektu. Dopuszcza się zastosowanie zieleni wzdłuż wybudowanych ekranów akustycznych (typ: *zielona ściana*), jako zieleń ozdobna, wewnątrz węzłów oraz na MOP-ach. Zieleń powinna zostać urządzona z największym udziałem rodzimych gatunków drzew i krzewów dostosowanych do miejscowych warunków siedliskowych i zadanych funkcji, w tym szybko rosnących oraz wykazujących odporność na zanieczyszczenia komunikacyjne. W nasadzeniach należy unikać gatunków obficie owocujących, przyciągających na żerowisko różne gatunki zwierząt. W miejscach przecięć przez drogę kompleksów leśnych nastąpi odsłonięcie wnętrza lasu na potencjalne zanieczyszczenia. Wskazane jest tam wprowadzenie nasadzeń krzewów liściastych, zgodnych z miejscowym siedliskiem, odgradzających otwartą ścianę lasu. Problem ten powinien znaleźć odbicie w *Projekcie zieleni* i być konsultowany z leśnikami. Podstawową funkcją zieleni jest ochrona komponentów środowiska rolniczej przestrzeni produkcyjnej oraz siedlisk z zabudową mieszkaniową, przed presją imisji zanieczyszczeń komunikacyjnych, a w przypadku zabudowy mieszkaniowej, zieleń urządzona może spełniać również funkcję ochrony przeciwakustycznej. Prawidłowo zaprojektowana zieleń, po kilku (kilkunastu) latach pielęgnacji, będzie mogła służyć umacnianiu skarp nasypów i wykopów, stanowić osłony przeciwnieźne i przeciwoślśnieniowe, jak również podnosić estetykę obiektu.

Budowa drogi w wielu miejscach nieuchronnie prowadzi do powstania lokalnego konfliktu z wymogami ochrony przyrody, przejawiającego się w przekształceniu lub czasowym ograniczeniu funkcjonowania siedliska, czy biotopu. Dlatego też zalecono w niniejszej decyzji prowadzenie szeregu działań, które umożliwią zminimalizowanie negatywnych skutków budowy drogi dla siedlisk lub gatunków. Zakres tych działań i ich jakość wynikać będzie z możliwości wykorzystania/włączenia zaleceń w procesie wykonawstwa. Jednak w stosunku do siedlisk o znaczeniu priorytetowym to właśnie te działania muszą stać się jednym z podstawowych elementów uwzględnianych w technologii realizacji inwestycji. Do działań takich należą niżej wskazane, ujęte w warunkach decyzji obowiązki dla inwestora. W warunkach do decyzji środowiskowej ustalono m. in., iż realizacja całości inwestycji, jak i działań minimalizujących i ochronnych oraz monitoringowych realizowana musi być pod **nadzorem przyrodniczym**, tj. specjalistów w dziedzinie ochrony przyrody. Specjalista w dziedzinie ochrony przyrody musi mieć udokumentowane doświadczenie w tym zakresie oraz posiadać wyższe wykształcenie w dziedzinie ochrony środowiska lub pokrewnej. Nadzór przyrodniczy obejmować powinien: szkolenie dla pracowników nadzorujących budowę, wskazania ochronne w trakcie realizacji prac, kontrolę placów budowy oraz sprawozdania w postaci okresowych raportów z etapów prac budowlanych, wskazania dla monitoringu i sprawozdania z przeprowadzonego monitoringu, wszelkie działania ochronne i sprawozdania z przeprowadzonych działań ochronnych środowiska przyrodniczego.

Ponadto nałożono obowiązek prowadzenia monitoringu przyrodniczego, który obejmować będzie:

- a. monitoring przedinwestycyjny prowadzony będzie przed rozpoczęciem prac budowlanych w celu ustalenia wartości referencyjnych obrazujących stan środowiska przyrodniczego przed rozpoczęciem inwestycji, w szczególności w odniesieniu do dynamicznych składników środowiska, wyniki tego monitoringu odniesione zostaną do informacji zebranych podczas prac nad raportami oddziaływania inwestycji na środowisko oraz innych danych dotyczących środowiska przyrodniczego na tym terenie,
- b. monitoring inwestycyjny prowadzony będzie w trakcie realizacji inwestycji i zostanie zakończony zgodnie z terminami zakończenia prac inwestycyjnych,
- c. monitoring poinwestycyjny prowadzony będzie po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia przez okres co najmniej 5 lat. W ramach tego monitoringu sprawdzona i ew. zoptymalizowana zostanie m. in. skuteczność działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze.

Określono również cel monitoringu i jego zakres merytoryczny oraz określono, aby monitoringiem objąć miejsce inwestycji i obszar objęty jej oddziaływaniem. Ukierunkowano na metodykę monitoringu, która obejmie ogólne zasady oceny stanów składników środowiska przyrodniczego przyjęte na bazie wytycznych stosowanych w monitoringu przyrody państwowego, monitoringu środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska (GIOŚ). W ustalaniu metodyki wykorzystane zostaną publikacje GIOŚ wskazujące standardy, kryteria, wskaźniki i metody oceny stanów siedlisk przyrodniczych i gatunków ważnych dla Wspólnoty. Ustalono sposób i formę prezentacji wyników i termin ich przedłożenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W ocenie organu przedstawione dokumenty pozwalają na stwierdzenie, że wnioskowany przebieg drogi w fazie realizacji i eksploatacji nie wpłynie na spójność i integralność obszarów Natura 2000, przez które przebiega. Wynika to z faktu, że wypracowane w raporcie oraz wskazane w decyzji działania minimalizujące i ograniczające uciążliwość budowy drogi zostaną zrealizowane, a ich skuteczność będzie monitorowana.

Dobra materialne, zabytki i krajobraz.

W rejonie obszaru, przez który przebiegać ma trasa planowanego drogi znajdują się liczne zasoby dziedzictwa kulturowego w postaci obiektów architektonicznych oraz stanowisk archeologicznych objętych ochroną konserwatorsko – archeologiczną. Należą tutaj obiekty zabytkowe wpisane do:

- rejestru zabytków - zidentyfikowano 15 takich obiektów w pasie terenu o szerokości ok. 500 m w każdą stronę od osi jezdni,
- ewidencji zabytków – zidentyfikowano 15 takich obiektów w pasie terenu o szerokości ok. 500 m w każdą stronę od osi jezdni.
- Ponadto, w odległości do 250 m od osi po obu stronach drogi ogółem stwierdzono 223 stanowiska archeologiczne.

Z przedstawionej w raporcie analizy wynika, że realizacja inwestycji przylegać będzie prawostronnie do parku pałacowego w Noskowie (A-241) znajdującym się w rejestrze zabytków. Szczególną uwagę należy zwrócić na ważne stanowiska archeologiczne w dolinie Parsęty w rejonie Budziszowa i Starego Miasta (na południe od Kołobrzegu).

Prace budowlane na całej długości trasy powinny być prowadzone pod nadzorem archeologicznym. W przypadku odkrycia obiektów archeologicznych, konieczne będzie

podjęcie prac zabezpieczających dane stanowisko oraz wykonanie prac dokumentacyjnych.

Zagadnienia związane z obowiązkami inwestora w kwestii ochrony zabytków reguluje ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162 poz. 1568 ze zm.).

Cały odcinek planowanej drogi jest wartościowym i urozmaiconym pod względem krajobrazowym. Składają się na to zróżnicowana rzeźba terenu obejmująca: wzgórza kemowe i morenowe, szerokie podmokłe doliny, wcięte doliny rzek: Rekowy i Radwi, mozaikową strukturę użytkowania ziemi oraz zabytkowe zespoły urbanistyczne.

Wybudowanie drogi wraz z towarzyszącymi obiektami naziemnymi spowoduje, że walory krajobrazowe terenów dotychczas niezagospodarowanych obniżą się ze względu na wycięcie roślinności w pasie prowadzonych robót, przecięcie rozległych krajobrazów rozwiązaniami technicznymi oraz z uwagi na powstanie nowego obiektu w krajobrazie. Wprowadzenie nasypów ziemnych w rejonie dolin rzek i rozległych, zabagnionych równin wpływa na degradację krajobrazową terenu. Z tego też względu w raporcie wskazano na wykonywanie w maksymalnym stopniu łżejszych przestrzennie obiektów inżynierskich typu estakada. Planuje się też w maksymalnym stopniu zachowanie istniejącej zieleni i jej adaptację do potrzeb projektu. Również wprowadzenie pasów zieleni może spowodować złagodzenie skutków wizualnego pogorszenia walorów krajobrazowych, szczególnie w terenie niezagospodarowanym, cennym przyrodniczo.

Warunki gruntowo-wodne. Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.

Z przedstawionego raportu wynika, że wzdłuż przebiegu drogi krajowej nr 6 w strefie przypowierzchniowej występują czwartorzędowe:

- utwory lodowcowe: gliny zwałowe; podrzędnie piaski; żwiry i głazy lodowcowe; piaski i mułki form szczelinowych. Utwory te występują na obszarach równin wysoczyznowych i równin akumulacji lodowcowej. Miąższość ich jest bardzo zróżnicowana – od kilku do kilkudziesięciu metrów, a niekiedy, w przypadku braku osadów rozdzielających, mogą wraz ze starszymi glinami tworzyć kompleks ponad 100 m.
- utwory zastoiskowe, jeziorne, deltowe: ily warwowe, ily, mułki i piaski, sporadycznie gytie i torfy.
- utwory rzeczne: piaski różnoziarniste, mułki i namuły (mady), podrzędnie torfy w starorzeczach. Utwory te występują w dolinach rzek i cieków, tworząc najczęściej system tarasów.
- utwory deluwialno – aluwialne (pochodzące z rozmycia osadów glacialnych): gliny, piaski i mułki w układzie soczewek bądź przewarstwień.

Planowany przedbieg drogi krajowej nr 6 przebiega przez specyficzny region hydrograficzny Przymorza, którego sieć rzeczna wykazuje wyraźny związek z rzeźbą terenu.

Wszystkie większe rzeki tego regionu, m. in. Rega, Parsęta, Grabowa i Wieprza, biorą początek na wyniesionym wale Pojezierzy Południowobałtyckich i po jego północnym skłonie kierują się wprost do Morza Bałtyckiego. W górnym biegu osiągają znaczne spadki, natomiast ich dolne odcinki są kręte i płyną znacznie wolniej, wykorzystując fragmenty dawnych dolin odpływu wód polodowcowych.

Projektowana trasa drogi przecina liczne cieki i rowy melioracyjne oraz cieki, m. in.:

- w obszarze Zlewni Zalewu Szczecińskiego rzeki: Stepnicę i Dobrzycę,
- w obszarze Zlewni Przymorza rzeki: Regę, Dąbrówkę, Brodziec, Molstową, Lniankę, Dębosznicę, Błotnicę, Parsętę, Małachowską Strugę, Łopieniczkę, Tymienicę,

Czerwoną, Dopływ z Będzina, Strzeżenie, Reżkę, Strzyżyka, Dzierżęcinkę, Kanał Łabusz, Unieść, Polnicę, Bielawę, Grabową, Cierniak, Wieprzę, Pałowską Strugę. Dość wyrównane w ciągu roku opady atmosferyczne, znaczna miąższość przepuszczalnych utworów czwartorzędowych oraz liczne jeziora w górnych zlewniach sprawiają, że rzeki Przymorza zasilane są głównie wodami podziemnymi, przez co zarówno stany ich wód, jak i przepływy odznaczają się mniejszą zmiennością. Najwyższe średnie miesięczne przepływy wymienionych rzek notuje się w kwietniu, natomiast najniższe w miesiącach letnich – od czerwca do sierpnia. Najwyższym średnim rocznym przepływem odznaczają się Parsęta (około 24 m³/s w latach 1900-1970) i Rega (około 19 m³/s), a najniższym Grabowa (około 4 m³/s) i Gowienica (około 1,7 m³/s). W porównaniu z obszarem Pojezierzy Południowobałtyckich, odznaczającym się wysoką jeziornością, w sąsiedztwie drogi nr 6 nie występuje wiele dużych zbiorników wodnych. Do największych zaliczyć można Jezioro Nowogardzkie w Nowogardzie, Jezioro Kościuszki w Olchowie, jezioro Dąbie pod Modlimowem, a także jezioro Rejowiec na rzece Redze poniżej Płotów. Natomiast wzdłuż opiniowanej drogi występują w wielu miejscach rozległe obszary podmokłe, bądź skupiska mniejszych zagłębień bezodpływowych.

Droga nr 6, zarówno istniejąca, jak i planowany jej przebieg, przechodzi przez tereny, na których poza krótkimi odcinkami, głównym użytkowym poziomem wodonośnym są pod- i międzyglinowe utwory czwartorzędu. Są one izolowane od powierzchni terenu warstwami trudoprzepuszczalnymi, głównie glinami zwałowymi. Obszary, po których przebiegać będzie projektowana droga charakteryzują się generalnie dużą odpornością na oddziaływanie inwestycji drogowych. Terenami, na których może wystąpić zauważalne, realne zagrożenie wód podziemnych są obszary pozbawione izolacji od powierzchni terenu, tj. okolice Malechowa i Warszkowa.

Droga nr 6 przechodzi i przechodzić będzie przez obszar GZWP 123 (Główny Zbiornik Wód Podziemnych „Stargard-Goleniów”) i przez ustanowioną strefę ochronny pośredniej ujęcia wód podziemnych w Płotach. W pobliżu planowanego przebiegu drogi nr 6 znajdują się również inne ujęcia wód podziemnych, które nie posiadają ustanowione strefy ochrony pośredniej.

Z przeprowadzonej analizy przedłożonego raportu wynika, że wnioskowany wariant jest najbardziej korzystnym ze względu na najmniejsze zagrożenie środowiska wód podziemnych. Natomiast przebieg drogi w tym wariantcie charakteryzuje się dużą ingerencją w ekosystemy wód powierzchniowych, ze względu na występujące liczne ciekły naturalne, obszary podmokłe i zmeliorowane.

Roboty związane z budową drogi spowodują:

- wytworzenie odpadów i ścieków na terenie zaplecza budowy,
- naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi pracami przy budowie drogi (m. in.: wymianą gruntów, wyrównaniem terenu, zagęszczeniem gruntów, wykonywaniem wykopów pod kanały odprowadzające ścieki deszczowe, zbiorniki retencyjne i osadniki) i obiektów inżynierskich (m. in.: mostów, wiaduktów i przepustów),
- ewentualne, przemijające obniżenie zwierciadła wód podziemnych powstałe na skutek konieczności wykonania niezbędnych odwodnień w dolinach rzek,
- ewentualne zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego wyciekami ropopochodnych z wykorzystywanego sprzętu budowlanego i transportowego.

Raport określa warunki realizacji inwestycji oraz wskazuje na rozwiązania projektowe, które powinny zostać zrealizowane, aby zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne.

W ocenie organu zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed dewastacją w trakcie wykonywania robót budowlanych musi zostać uwzględnione już na etapie

projektowania. Prace projektowe powinny zostać poprzedzone szczegółowym rozpoznaniem środowiska gruntowo-wodnego, tj. wymagają wykonania dokumentacji hydrogeologicznej, w myśl Prawa geologicznego i górniczego. Wszystkie przedsięwzięcia ingerujące w środowisko gruntowo-wodne powinny zostać ujęte w projekcie budowlanym, a przed rozpoczęciem inwestycji powinny zostać wykonane projekty organizacji i technologii prowadzenia robót ziemnych i fundamentowych. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem i dla zachowania zasobów wód podziemnych w niniejszej decyzji narzucono szereg zaleceń realizacyjnych i projektowych.

Zagadnienia związane z zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego, jako niezwykle istotne w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia, powinny zostać poddane ponownej ocenie oddziaływania na środowisko. Z tego też względu zobowiązano w niniejszej decyzji do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Działanie takie pozwoli lepiej ocenić oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie eksploatacji i uszczegółowi warunki pozwalające jeszcze skuteczniej zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne.

Złoża kopalin.

W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi nr 6 znajdują się 23 udokumentowane złoża kopalin. W większości są to złoża kruszywa naturalnego, a ponadto surowców ilastych ceramiki budowlanej, kredy jeziornej i piasków kwarcowych do produkcji silikatów. Występują również dwa złoża gazu ziemnego (jedno dodatkowo z ropą naftową) oraz wód leczniczych. Dziesięć z nich posiada koncesje na eksploatację. Tylko niektóre z nich są eksploatowane.

W ewentualnej kolizji z modernizowaną drogą może znaleźć się złożo wód leczniczych Kołobrzeg II. Jednak wskazana w raporcie planowana trasa przebiegu drogi S3 na odcinku od km 104+608 do km 113+439 omija ten obszar górniczy. Pozostałe zalecenia realizacyjne i projektowane mają na celu niedopuszczenie do ingerencji przedsięwzięcia w środowisko gruntowo-wodne, a tym samym w złożo wód leczniczych.

Złożo ropy naftowej i gazu ziemnego zlokalizowane jest na trasie obecnej drogi nr 6. Ze względu na charakter złoża, głębokość jego występowania, technikę wydobycia oraz odległość planowanego przebiegu drogi S6, jego eksploatacja nie będzie kolidować z modernizacją i funkcjonowaniem drogi nr 6.

Warunki glebowe. Oddziaływanie na glebę.

Z raportu wynika, iż w otoczeniu drogi krajowej nr 6 występują gleby wytworzone z utworów mineralnych, gleby organiczne, jak również gleby pod lasami i zadrzewieniami, gleby terenów zabudowanych nie objęte klasyfikacją rolniczej przydatności gleb.

Na planowanym przebiegu drogi krajowej nr 6 można wskazać następujące kompleksy gleb ornych:

1. na odcinku obejmującym gminy: Goleniów, Osina, Nowogard, Płoty – gleby średniej i niskiej jakości, głównie kompleksu 5 (żytniego dobrego), 6 (żytniego słabego) i 7 (żytniego słabego), przy stopniowo wzrastającym udziale kompleksu 4 (żytniego bardzo dobrego),
2. na odcinku obejmującym gminy: Brojce, Siemysł, Kołobrzeg, miasto Kołobrzeg, Dygowo, Ustronie Morskie, Będzino: Biesiekierz, miasto Koszalin, Sianów, Malechowo, Sławno, miasto Sławno, Kobylnica – gleby w przewadze można zakwalifikować do bardzo dobrych i dobrych. Są to głównie kompleksy: 2 (pszenny dobry) i 4 (żytni bardzo dobry),

3. na odcinku obejmującym gminy: Rymań, Gościno, Karlino, Białogard – gleby średniej jakości, z przewagą kompleksu 4 (żytniego bardzo dobrego) i 5 (żytniego dobrego).

Na całym omawianym odcinku drogi nr 6, najlepsze gleby występują w granicach gmin: Dygowo, Ustronie Morskie, Będzino, Kobylnica i miasto Koszalin.

W strukturze użytkowania gruntów rolnych, poza obszarem miasta Kołobrzeg, na pozostałych terenach występuje przewaga użytków dobrych i średnich, których udział wynosi od 51% (gmina Białogard) do 90% (gmina Malechowo).

Przyjęto, że glebami chronionymi będą wszystkie pszenne dobre kompleksy przydatności rolniczej oraz użytki zielone na torfach i murszach.

Chronione gleby mineralne przecięte będą na długości drogi 42,0 km (22,8% długości drogi), a chronione gleby organiczne – 14,5 km (7,9% długości drogi).

Realizacja inwestycji będzie wiązała się z zajęciem powierzchni tych gleb, którą oszacowano (bez węzłów) na 9,28 km².

W odniesieniu do gleb zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji, w ocenie organu, w fazie budowy na użytkach rolnych, obszarach łąkowych i leśnych podczas wykonywania wykopu, a następnie jego zasypywania może dojść m. in. do wymieszania poszczególnych warstw profilu glebowego, zniekształcenia struktury gleb, utraty substancji organicznych i degradacji jej aktywności biologicznej.

Dlatego prace ziemne winny być wykonywane ze szczególną starannością, szczególnie na obszarach cennych przyrodniczo. W niniejszej decyzji zalecono również, aby na etapie projektu budowlanego określić sposób zagospodarowania gleb organicznych (torfów) powstałych podczas wymiany na grunty nośne. Zagadnienie to powinno zostać przeanalizowane w ponownej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia.

Podczas realizacji przedsięwzięcia może dojść do skażenia gleby substancjami ropopochodnymi (awaryjny wyciek paliwa z silnika). Ewentualne zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi muszą być niezwłocznie likwidowane poprzez zdjęcie zanieczyszczonej warstwy ziemi i wywóz jej poza teren budowy do utylizacji. Po zakończeniu prac ziemnych niezbędne jest przeprowadzenie rekultywacji terenu całego pasa roboczego, której zadaniem będzie doprowadzenie tego terenu do stanu możliwie najbliższego stanowi pierwotnemu.

W niniejszej decyzji narzucone zostały warunki dotyczące ochrony gleb sąsiadujących z inwestycją i podlegających jej oddziaływaniu.

Gospodarka odpadami.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych przewiduje się szeroki zakres prac ziemnych, demontażowych, rozbiórkowych i budowlanych, w tym m. in.:

- wyburzenia budynków mieszkalnych i gospodarczych zlokalizowanych w liniach rozgraniczających oraz w pasie bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia,
- rozbiórka infrastruktury towarzyszącej zabudowie mieszkalnej (ogrodzenia, zbiorniki bezodpływowe na nieczystości, kompostowniki itp.),
- rozbiórka starych nawierzchni utwardzonych dróg i placów, wiat przystankowych
- rozbiórka obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów, przepustów)
- przełożenie i przebudowa istniejących urządzeń infrastruktury technicznej (kanalizacja, wodociągi),
- demontaż i przesunięcie linii energetycznych (kable, słupy, izolatory),
- wycinka drzew i krzewów,
- niwelacja terenu (gleba urodzajna i masy ziemne).

W trakcie prowadzenia prac budowlanych, na zapleczu technicznym budowy wytwarzana będzie pewna ilość odpadów komunalnych, powstających w wyniku obsługi socjalno-bytowej pracowników, a także odpadów związanych z obsługą, konserwacją i utrzymaniem maszyn i urządzeń technicznych, magazynowaniem i przechowywaniem materiałów budowlanych itp. Podczas trwania prac budowlanych dojdzie też do wytworzenia odpadów bezpośrednio na placu budowy (uszkodzone elementy betonowe i stalowe, masy bitumiczne, opakowania – folie, drewno itp.).

W raporcie oszacowano, jakie odpady będą powstawały na etapie budowy, uwzględniając rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie katalogu odpadów z 27 września 2001 r. (Dz. U. Nr 112, poz. 1206). Będą to odpady z następujących grup i podgrup ww. rozporządzenia:

02 01	Odpady z rolnictwa, sadownictwa, upraw hydroponicznych, leśnictwa, łowiectwa i rybołówstwa
13 01	Odpadowe oleje hydrauliczne
13 02	Odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe
13 07	Odpady paliw ciekłych
15 01	Odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi odpadami opakowaniowymi)
15 02	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne
16 01	Odpady z demontażu, przeglądu i konserwacji pojazdów (z wyłączeniem grup 13 i 14 oraz podgrup 16 06 i 16 08)
16 06	Baterie i akumulatory
17 01	Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej
17 02	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych
17 03	Odpady asfaltów, smół i produktów smołowych
17 04	Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali
17 05	Gleba i ziemia
17 06	Materiały izolacyjne oraz materiały konstrukcyjne zawierające azbest
20 01	Odpady komunalne segregowane i gromadzone selektywnie(z wyłączeniem 15 01)
20 03	Inne odpady komunalne

Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się powstawanie odpadów niebezpiecznych. Największą ilościowo grupą wytwarzanych odpadów, innych niż niebezpieczne, stanowić będą odpady z grupy 17 (odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej), w tym m. in.: odpady betonu oraz gruz betonowy oraz złomy stopów metali. Znaczne ilości odpadów powstaną również w wyniku usuwania drzew i krzewów. Należy zwrócić uwagę na fakt, że duży procent pozyskanego drewna z wycinanych nasadzeń będzie miała wartość towaru, nie zaś odpadu. Drewno z wycinanych drzewostanów leśnych należy traktować jako surowiec (drewno tartaczne, dragowina, papierówka itp.), zgodnie z klasyfikacją stosowaną w leśnictwie.

W przypadku budowy (przebudowy) drogi krajowej nr 6, grunt z wykopów oraz pochodzący z niwelacji terenu zostanie wykorzystany do budowy nasypów, przyczółków wiaduktów, czy niwelacji innych powierzchni. Zgodnie z art. 2 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach, jeżeli warunki i sposób zagospodarowania mas ziemnych określa decyzja o warunkach zagospodarowania terenu lub o pozwoleniu na budowę –

wówczas przepisy o odpadach nie mają zastosowania do mas ziemnych. W przypadku planowanego przedsięwzięcia, bilans mas ziemnych jest ujemny, co oznacza, że konieczne będzie dowiezienie na budowę znacznych mas gruntu.

Z ustaleń raportu wynika, iż wpływ oddziaływania na środowisko wytwarzanych podczas realizacji inwestycji odpadów, w przypadku zorganizowania gospodarki odpadami zgodnie w wytycznymi zawartymi w przepisach ochrony środowiska, a także w warunkach właściwej organizacji prac, nie będzie znaczący i ograniczać się będzie do krótkotrwałego oddziaływania na poszczególnych odcinkach robót. Oddziaływanie to związane będzie głównie z zajętością powierzchni gruntu w miejscach czasowego gromadzenia i deponowania odpadów i nie będzie wykraczać poza teren objęty pracami budowlanymi. Dodatkowo na etapie realizacji, w wyniku nieprawidłowej eksploatacji, czy też konserwacji i napraw maszyn oraz urządzeń, może dojść do wytworzenia większych ilości odpadów olejowych i paliw (w tym olejów hydraulicznych, silnikowych i paliw ciekłych). Powstałe w ten sposób i przechowywane w nieodpowiednich warunkach odpady niezabezpieczone mogą stanowić zagrożenie dla środowiska i przedostać się do gleby, wód gruntowych lub powierzchniowych. Ich oddziaływanie w wypadku niepodjęcia działań zapobiegawczych, może mieć charakter długotrwały i zależny od ilości uwolnionych do środowiska substancji. Podobnie niekorzystne oddziaływanie, choć o mniejszym zakresie i natężeniu, może nastąpić w wyniku niewłaściwego składowania odpadów niebezpiecznych, w tym opakowań zawierających resztki substancji niebezpiecznych, baterii i akumulatorów.

Na etapie eksploatacji drogi przewiduje się powstawanie odpadów związanych z:

- utrzymaniem drogi (szlamy i osady powstające podczas czyszczenia urządzeń podczyszczających wody opadowe, odpady z czyszczenia dróg, odpady powstające podczas prac związanych z naprawami nawierzchni, odpady masy roślinnej powstające w związku z pielęgnacją zieleni urządzonej, odpady powstające w wyniku wypadków itp.),
- użytkowaniem infrastruktury towarzyszącej (zużyte źródła światła, odpady komunalne powstające w miejscach przewidzianych do postoju samochodów).

Podczas eksploatacji najliczniejszą grupą odpadów innych niż niebezpieczne będą odpady komunalne powstające w miejscach przeznaczonych do postoju samochodów (MOP-ach), a także odpady powstające w wyniku okresowych napraw nawierzchni. Powstające w osadnikach szlamy i osady z podczyszczania wód opadowych zawierających substancje olejowe, będą główną grupą odpadów niebezpiecznych powstających na etapie eksploatacji. Także część odpadów powstających w wyniku wypadków i zdarzeń losowych może mieć właściwości odpadów niebezpiecznych.

Oddziaływanie wytwarzanych odpadów na etapie eksploatacji inwestycji, ze względu na ograniczoną ilość źródeł ich powstawania, a także ich charakter, będzie nieznaczne. Ograniczać się będzie głównie do bezpośredniego oddziaływania w miejscach ich gromadzenia (np. na MOP-ach). Wyposażenie inwestycji w odpowiednie urządzenia i infrastrukturę do gromadzenia odpadów, a także zapewnienie terminowego ich odbioru i wywozu przez uprawnione podmioty, pozwoli na zminimalizowanie ich oddziaływania.

W raporcie wskazano szereg zaleceń, które powinny być przez wykonawcę tej inwestycji przestrzegane na etapie realizacji oraz uwzględnione w projekcie budowlanym i późniejszej eksploatacji

Po przeanalizowaniu powyższych zagadnień, organ uznał, że dla właściwego gospodarowania odpadami zapewniona musi być odpowiednia organizacja i planowanie robót, zorganizowanie placu budowy i zaplecza technicznego w zakresie gospodarki odpadami. Oddziaływanie wytwarzanych odpadów na środowisko dotyczy głównie ich magazynowania i późniejszego składowania, co wiąże się bezpośrednio z ich

oddziaływaniem na powierzchnię ziemi i z zajętością terenu. Oddziaływanie może mieć charakter pośredni poprzez emisję i przedostawanie się do środowiska substancji lub fragmentów odpadów (np. pylenie odpadów, wypłukiwanie substancji w nich zawartych, bądź uwalnianie lub wycieki substancji zawartych w odpadach). Istotne jest właściwe postępowanie z odpadami niebezpiecznymi, ze względu na możliwość ewentualnego uwolnienia i przemieszczenia substancji w nich zawartych do środowiska.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251 ze zm.), każdy kto podejmuje działania powodujące powstawanie odpadów, powinien w odpowiedni sposób tego typu działania planować, projektować i prowadzić tak, aby w pierwszej kolejności zapobiegać powstawaniu odpadów, ograniczać ilości powstających odpadów, a także ich negatywne oddziaływanie na środowisko. Jeśli nie można było zapobiec powstawaniu odpadów należy zapewnić ich odzysk, a pozostałe odpady, których nie udało się poddać odzyskowi, należy unieszkodliwić w sposób zgodny z zasadami ochrony środowiska.

Negatywne oddziaływanie wytwarzanych odpadów na środowisko będzie można zminimalizować w przypadku prowadzenia właściwej gospodarki odpadami. Sposób postępowania z odpadami powinien uwzględniać takie elementy jak:

- ograniczenie i minimalizację ilości wytwarzanych odpadów,
- właściwe gromadzenie powstających odpadów wraz z ich selektywną zbiórką,
- zagospodarowanie odpadów nadających się do ponownego wykorzystania na terenie budowy,
- odzysk odpadów mających cechy surowców wtórnych,
- czasowe magazynowanie odpadów w miejscach do tego wyznaczonych,
- właściwe i terminowe usuwanie odpadów z miejsc ich powstawania i magazynowania.

W niniejszej decyzji sprecyzowano szczegółowe warunki w zakresie gospodarowania odpadami, w celu ochrony środowiska przed ich ewentualnym wpływem.

Właściwe wywiązywanie się przez wytwarzającego odpady z wszystkich wymogów przewidzianych w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 251 ze zm.), zapewni zminimalizowanie oddziaływania wytwarzanych odpadów, jak również ich najefektywniejsze zagospodarowanie.

Ze względu na przewidywane ilości wytworzonych odpadów, (wg raportu przewidywane jest wytworzenie poniżej 5 Mg odpadów) ich wytwórca ma obowiązek złożyć stosowną informację do właściwego terenowo starostwa, zgodnie z wymogami ww. ustawy o odpadach.

Oddziaływania na środowisko w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza

Jak wynika z danych przedstawionych w raporcie, realizacja przedsięwzięcia spowoduje przejściowy wzrost uciążliwości związanej z emisjami substancji zanieczyszczających do powietrza. Nie są to jednak zanieczyszczenia mogące w istotny sposób i trwale pogorszyć stan aerosanitarny na analizowanym terenie. Zanieczyszczenie to powodować będą głównie:

- gazy spalinowe (SO_2 , NO_x , CO, węglowodory, aldehydy) pracujących maszyn budowlanych, dźwigów, koparek, agregatów sprężarkowych, ciężarówek,
- roboty ziemne (prowadzenie wykopów) i transport materiałów sypkich powodujące pylenie materiału ziemnego.

W raporcie przeanalizowano poziomy emisji pochodzące z ww. źródeł. Zastosowano przy tym obowiązujące i sprawdzone metodyki analiz.

Charakter tych emisji będzie nieorganizowany, gdyż prace będą wykonywane na otwartym terenie. Czas oddziaływania na środowisko będzie ograniczony i przemijający.

Ponadto należy stwierdzić, że wielkości emisji nie są znaczące:

- największa emisja dla NO_x wyniesie 0,0095 g/s,
- najdłużej utrzymuje się emisja pochodząca z odparowania masy lepiszcza asfaltowego (do 4 miesięcy po wybudowaniu drogi).

Ograniczenie emisji w czasie prowadzenia budowy nastąpi poprzez dobór właściwego sprzętu i pojazdów oraz prawidłową ich eksploatację, jak również poprzez prawidłową organizację pracy. Podczas realizacji przedsięwzięcia, w celu ograniczenia czasowego wzrostu zanieczyszczenia powietrza, w niniejszej decyzji określono szereg warunków o charakterze organizacyjnym i porządkowym.

W fazie eksploatacji oddziaływanie na środowisko związane będzie z natężeniem ruchu samochodowego poruszającego się po drodze. W raporcie przedstawiono obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń do powietrza przeprowadzone wg rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, w którym określono referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu (zał. nr 4, Dz. U. Nr 1 z 2003 r., poz. 12). W związku z utratą, z dniem 20 sierpnia 2009r., mocy prawnej ww. rozporządzenia, Departament Zmian Klimatu i Ochrony Atmosfery Ministerstwa Środowiska wydał dnia 23 września 2009 r. „Komunikat” informując, iż utrata mocy tego rozporządzenia nie stanowi przeszkody w podejmowaniu odpowiednich rozstrzygnięć, a obliczanie poziomów substancji w powietrzu może być nadal wykonywane (w myśl art. 12 ustawy Prawo ochrony środowiska) wg. metodyki modelowania określonej do niedawna jako referencyjna w dotychczasowym rozporządzeniu z dnia 5 grudnia 2002 r. Nowy akt prawny, tj. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (zał. nr 3, Dz. U. z 2010 r. Nr 16 poz. 87) nie wprowadza zmian do metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu. Wokół projektowanej drogi (rejon Kołobrzegu) występują obszary należące do obszarów ochrony uzdrowiskowej, w których obowiązują zaostrzone normy zanieczyszczeń, zgodnie z ww. rozporządzeniem.

W raporcie analizowano oddziaływanie w zakresie emisji zanieczyszczeń do atmosfery dla prognozy ruchu dla roku 2015 i 2030.

Z analiz tych wynika, iż:

- eksploatacja inwestycji dla prognozy ruchu dla roku 2015 i 2030 nie będzie stanowiła zagrożenia dla środowiska w zakresie emisji substancji do powietrza atmosferycznego z uwagi na ochronę zdrowia ludzi,
- emisja substancji do środowiska nie spowoduje przekroczeń poziomów dopuszczalnych oraz wartości odniesienia w powietrzu na poziomie terenu, w związku z powyższym oddziaływanie inwestycji nie będzie wpływało w istotny sposób negatywnie na przyrodę, ludzi, dobra materialne, dobra kultury i klimat,

Biorąc powyższe pod uwagę, w niniejszej decyzji zalecono, aby wprowadzić nasadzenia zieleni izolacyjnej, co poza walorami krajobrazowymi i poprawą klimatu akustycznego stanowić będzie barierę rozprzestrzeniania się wtórnej emisji pyłów z jezdni.

Oddziaływanie na środowisko w zakresie emisji hałasu do środowiska.

Obszarami chronionymi przed hałasem są tereny wyszczególniane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826). Dla terenów takich jak łąki, pola czy lasy w rozporządzeniu tym nie określono wielkości dopuszczalnych. Planowany przebieg projektowanej inwestycji, poprowadzony został tak, że generalnie przebiega w oddaleniu od terenów podlegających ochronie akustycznej.

Na podstawie zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz oceny rzeczywistego zagospodarowania terenów sąsiadujących z projektowaną inwestycją przyjęto w raporcie, że tereny te należy zaliczyć do grupy terenów „3” – mieszkaniowo-usługowe, tereny zabudowy wielorodzinnej i zabudowy zagrodowej. Dla terenów zaliczanych do grupy „3”, poziomy hałas w środowisku pochodzące od źródeł komunikacyjnych nie powinny przekraczać:

- wskaźnik hałasu $L_{Aeq D}$ - równoważny poziom dźwięku A - 60 dB w porze dnia,
- wskaźnik hałasu $L_{Aeq N}$ - równoważny poziom dźwięku A - 50 dB w porze nocy.

W fazie budowy źródłem hałasu emitowanego do otaczającego środowiska będą urządzenia wykorzystywane przy pracach ziemnych (koparka, spychacz, itp.) oraz przy pracach montażowych (agregat prądotwórczy, sprężarka, dźwig, ładowarka itp.), jak również środki transportu. Głośność pracy poszczególnych urządzeń waha się w granicach $90 \div 110$ dB. Na etapie prowadzenia prac budowlanych związanych z inwestycją należy spodziewać się również emisji drgań mechanicznych w związku z pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, dowozu materiałów budowlanych itp. Pracujące maszyny (np. walce wibracyjne, kafary, ciężkie samochody ciężarowe) mogą wywoływać drgania ciągle o niskiej i wysokiej częstotliwości.

Zasięg emisji hałasu określono w raporcie jedynie szacunkowo, na ok. 250 m od placu budowy. W przypadku zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w odległości takiej lub mniejszej hałas może powodować uciążliwość dla mieszkańców. Uciążliwość taka może wystąpić również w związku ze znacznym natężeniem ruchu pojazdów transportowych dowożących materiały i wywożących ziemię i odpady.

W raporcie przedstawiono założenia organizacyjne wskazujące, że prace z użyciem sprzętu generującego wysoki poziom mocy akustycznej będą realizowane wyłącznie w godzinach dziennych. Uciążliwość związana z emisją hałasu do środowiska i zmianą klimatu akustycznego występować będzie tylko w fazie budowy. Charakteryzować się będzie miejscowym, lokalnym oddziaływaniem oraz okresowym, gdyż po zakończeniu prac budowlanych całkowicie zaniknie.

Hałas związany z robotami drogowymi nie podlega normalizacji, jednak z uwagi na występującą w sąsiedztwie drogi zabudowę mieszkaniową i uciążliwości związane z tą fazą inwestycji narzucono w niniejszej decyzji warunki organizacyjne mające na celu ograniczenie tego oddziaływania oraz zobowiązano m. in. do:

- wykonywania prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem w porze dziennej, tj. od godz. 6.00 do godz. 22.00,
- lokalizację dróg dojazdowych do placu budowy, bazy obsługi planowanego przedsięwzięcia i miejsc gromadzenia sprzętu w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi.

Ponadto, zobowiązano, aby w miejscowościach, gdzie trasa drogi przebiega w odległości kilkudziesięciu metrów od zabudowań mieszkalno - gospodarczych przed rozpoczęciem robót budowlanych uprzedzić mieszkańców o planowanych pracach.

Dla etapu eksploatacji przeprowadzono w raporcie obliczenia propagacji hałasu oraz oszacowano przebieg wzdłuż planowanej drogi izofony 60 dB dla pory dziennej i 50 dB dla pory nocnej. W analizach uwzględniono perspektywiczne natężenie ruchu w roku 2015 i 2010. Uwzględniono również oddziaływanie skumulowane z drogami przecinającymi, w tym drogami S3 i S11 oraz linię kolejową Nowogard-Płoty. W raporcie wskazano, że orientacyjna liczba osób narażonych na nadmierny hałas w roku 2015 roku to ok. 200 mieszkańców, a w 2030 roku ok. 510 mieszkańców. Ze względu na znaczący prognozowany wzrost ruchu na modernizowanej drodze, przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku przy budynkach mieszkalnych. Dlatego też w raporcie wskazano zastosowanie środków ochrony przeciwhałasowej w

postaci ekranów akustycznych i zieleni izolacyjnej. Warunek ten został uwzględniony w niniejszej decyzji. Jednak, ponieważ w raporcie wskazano jedynie orientacyjne usytuowanie ekranów akustycznych oraz ich parametry, w projekcie budowlanym należy uszczegółowić ich położenie i wysokość i długość, biorąc pod uwagę m. in. dokładny kilometraż drogi i infrastrukturę techniczną. Z tego też względu, niezbędne jest przeanalizowanie tego zagadnienia, w kontekście dotrzymania standardów jakości środowiska, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W niniejszej decyzji narzucono również warunek wykonania analizy porealizacyjnej, w której przeanalizowane będą zagadnienia związane z emisją hałasu z drogi S6 na tereny chronione akustycznie i skuteczność zastosowanych ekranów akustycznych.

Oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) przez poważną awarię przemysłową rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałą w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) przez poważną awarię przemysłową rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałą w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Sytuacje awaryjne, które mogą wystąpić w przypadku eksploatacji drogi nie będą kwalifikowały się do kategorii poważnej awarii przemysłowej.

Analizowane przedsięwzięcie, uwagi na swój charakter, nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii, w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150) Prawa ochrony środowiska. Jednak wg dyrektyw Unii Europejskiej SEVESO i SEVESO II jest zakładem o ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej.

W raporcie przeanalizowano możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych na etapie budowy i eksploatacji drogi.

Sytuacje awaryjne, mogące wystąpić na etapie budowy analizowanego przedsięwzięcia, związane mogą być z awariami wykorzystywanych maszyn oraz pojazdów pracujących i dowożących materiały na plac budowy. W takich sytuacjach mogą wystąpić emisje zanieczyszczeń do środowiska, polegające na przenikaniu substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. Sytuacje związane z rozprzestrzenianiem się substancji niebezpiecznych w trakcie budowy dróg występują rzadko. Poważne awarie dla środowiska w związku z eksploatacją dróg mogą zaistnieć na skutek awarii lub wypadku z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Sytuacje w wyniku, których nastąpić może rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych występują na drogach rzadko, ale ich konsekwencje ekologiczne mogą być bardzo groźne.

Podczas katastrof komunikacyjnych może wystąpić rozlanie się substancji niebezpiecznych, np. zawierających węglowodory, stwarzających zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych. Na wielkość zagrożenia wpływają czynniki chemiczne, tj.: ilość uwolnionej substancji, długość czasu uwolnienia, stan fizyczny uwolnionej substancji oraz jej toksyczność. Istotne znaczenie mają także czynniki lokalne związane z: warunkami topograficznymi meteorologicznymi, lokalizacją terenów zamieszkałych, wrażliwością poszczególnych komponentów środowiska czy

przygotowaniem do reagowania w sytuacji zagrożenia. W przypadku analizowanego odcinka drogi mamy do czynienia w części z wrażliwym środowiskiem wodnym. Ze względu na potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych oraz wód podziemnych niezbędne jest wykonanie zabezpieczeń przeciwdziałających skażeniom wód powierzchniowych i podziemnych na skutek potencjalnej sytuacji awaryjnej.

W związku z powyższym przewidziano i przedstawiono w raporcie rozwiązania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji przedsięwzięcia, m. in. poprzez zaplanowanie systemu odprowadzania wód opadowych z drogi poprzez urządzenia oczyszczające oraz zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego, w tym na terenach MOP i OUD. Warunki te zostały również uszczegółowione w niniejszej decyzji.

Możliwość wystąpienia oddziaływań w kontekście transgranicznym.

Aspekt oddziaływań transgranicznych, tj. takich które mogą spowodować wystąpienie istotnego wpływu przedsięwzięcia na tereny położone poza granicami Polski, można uznać za nieistotny. W przypadku realizacji inwestycji oddziaływanie transgraniczne nie wystąpi. Emisje w fazie budowy i ewentualnej likwidacji będą chwilowe, ograniczone do czasu ich prowadzenia oraz do miejsca prowadzenia robót i terenów zlokalizowanych wokół drogi. Jak wynika z przedstawionych analiz, w czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska. Ponadnormatywna emisja gazów i pyłów mieści się w pasie drogowym. Rozprzestrzenianie się hałasu sięga maksymalnie 200-300 metrów od drogi. Przewidywane wielkości stężeń zanieczyszczeń wód opadowych odprowadzanych z drogi do środowiska gruntowo-wodnego spełniać będą obowiązujące normy. Z uwagi na kierunki spływów wód powierzchniowych i podziemnych, ilości tych wód oraz odległość od granicy nie wystąpią oddziaływania transgraniczne.

Ekologiczny Korytarz Północny stanowiący połączenie terenów Polski Wschodniej z Niemcami i budowa dalej Europą Zachodnią nie zostanie zakłócony. Zaproponowane przejścia dla zwierząt zapewnią jego ciągłość.

Oddziaływania na środowisko będą mieć charakter lokalny i nie będą się przenosić na dalsze odległości. Odległość drogi do granicy polsko-niemieckiej, w najbliższym miejscu (w pobliżu węzła „Goleniów”) wynosi ok. 34 km.

Biorąc powyższe pod uwagę, organ nie stwierdził przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.

Możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko.

W raporcie uwzględniono ewentualne nałożenie się oddziaływań z oddziaływaniami pochodzącymi z innych źródeł, jak np.:

- planowana budowa drogi krajowej 11 na odcinku Kołobrzeg – Koszalin (przebieg po nowym śladzie),
- węzły na przecięciu drogi ekspresowej S6 z drogami ekspresowymi: S3 węzeł „Goleniów” i S11 węzeł „Koszalin”,
- istniejące i projektowane farmy wiatrowe na terenie gmin: Będzino, Biesiekierz, Malechowo i Ustronie Morskie,
- Port Lotniczy Szczecin – Goleniów,
- budowa gazociągu na odcinku od miejscowości Sowno, gmina Płoty do miejscowości Reszki, gmina Wejherowo,
- linia kolejowa Nr 402 Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów (odcinek Wojcieszyn – Wyszogóra).

W raporcie wskazano zabezpieczenia, które ograniczą wpływ na środowisko zidentyfikowanych oddziaływań skumulowanych.

Jednym z takich działań jest przewidziany wspólny przebieg drogi S6 i planowanego wariantu drogi S11, na odcinku Kołobrzeg – Koszalin. Na tym odcinku wystąpi większe natężenie ruchu i zasięg oddziaływań. Jednak znacznie zmniejszy się

zajętość terenu, a tym samym powierzchnia gleb, w tym chronionych, lasów, łąk, obszarów podmokłych i siedlisk występowania gatunków. Zmniejszy się również liczba mieszkańców narażona na hałas komunikacyjny.

W przypadku skumulowanego oddziaływania z węzłem „Koszalin” przewidziano budowę ekranów akustycznych.

W przypadku farm wiatrowych zidentyfikowano skumulowane oddziaływanie w zakresie tworzenia bariery utrudniającej przemieszczanie się zwierząt. Wybudowanie przejść dla zwierząt w ciągu planowanej drogi barierowy charakter drogi zostanie zminimalizowany. Kwestia wpływu elektrowni wiatrowych na migracje ptaków powinna być monitorowana z tytułu budowy i funkcjonowania elektrowni wiatrowych.

Nie wskazano na istotne skumulowane oddziaływania planowanej drogi z Portem Lotniczym Szczecin – Goleniów.

Droga S6 będzie przebiegała równolegle do linii kolejowej Nr 402 Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów na odcinku Wojcieszyn – Wyszogóra. Stwarza to wzmocnienie barierowego oddziaływania tego szlaku komunikacyjnego na lokalne migracje zwierząt. Rozwiązaniem tego problemu jest wybudowanie wspólnego przejścia dla zwierząt, w kompleksie leśnym, na wschód od Wojcieszyna, w formie dwóch niezależnych obiektów, rozdzielonym pasem doświetlającym. Taki warunek został uwzględniony w niniejszej decyzji.

W odniesieniu do planowanej budowy sieci gazowej relacji Sowno (gm. Płoty) – Reszki (gm. Wejherowo) w raporcie wskazano, że oddziaływanie skumulowane może wystąpić jedynie w fazie budowy kolejnych odcinków gazociągu. Prace drogowe, jakie będą prowadzone na tym terenie, to budowa obwodnicy Słupska i Koszalina oraz budowa drogi ekspresowej Szczecin-Gdańsk. Oddziaływanie takie może nastąpić w przypadku nałożenia się terminów realizacji ww. przedsięwzięć.

Na etapie eksploatacji, ze względu, że obie inwestycje różnią się zarówno funkcją, jak i sposobem wykonania nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań skumulowanych.

Art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska uwzględnia trasy komunikacyjne jako obiekty, dla których można tworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Z analizy raportu wynika, iż:

- planowana droga w fazie eksploatacji nie będzie źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza,
- emisja hałasu będzie występowała w zakresie i o zasięgu nie powodującym pogorszenia istniejącego klimatu akustycznego w rejonie przedsięwzięcia, a przy realizacji zabezpieczeń akustycznych dotrzymane będą obowiązujące normy.

W tej sytuacji można uznać, iż zaprojektowanie, realizacja przedsięwzięcia i eksploatacja drogi, zgodnie z założeniami projektowymi przedstawionymi w raporcie, w świetle przedstawionych ekspertyz, umożliwi zabezpieczenie środowiska w takim stopniu, aby dotrzymane były standardy jakości środowiska.

W przeprowadzonym postępowaniu analizowano wpływ całego przedsięwzięcia na środowisko, zwracając głównie uwagę na środowisko gruntowo-wodne, ludzi, klimat akustyczny, zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000 oraz proponowane zabezpieczenia. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska. W celu kontroli realizacji tych działań w fazie realizacji i eksploatacji w niniejszej decyzji określono zalecenia do monitoringu realizacyjnego, w związku z art. 82 ust. 1 pkt 2 ppkt b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.

U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Monitoringiem m. in. objęto planowane prace odwodnieniowe, oddziaływanie na jakość wód podziemnych, oddziaływanie na klimat akustyczny w rejonie zabudowy mieszkaniowej oraz na środowisko przyrodnicze.

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy nałożono obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej, której celem będzie ocena rzeczywistego oddziaływania na środowisko oraz sprawdzenie skuteczności zaproponowanych działań i środków m. in. w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających takiej ochrony oraz wpływ na środowisko gruntowo-wodne.

Po analizie przedłożonych dokumentów środowiskowych, ujawniły się przesłanki wskazujące na zobowiązanie do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.). W niniejszej decyzji organ stwierdził taką konieczność, na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

1. posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko,
2. ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
3. istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Wykorzystano do oceny dostępną na tym etapie dokumentację techniczną, informacje i ustalenia zawarte w załączonych decyzjach, stanowiskach i opiniach. Autorzy raportu wskazują, m. in. na to, że:

1. podano orientacyjne usytuowanie ekranów akustycznych i w związku z tym w projekcie budowlanym należy uszczegółowić położenie ekranów akustycznych uwzględniając m. in. dokładny kilometraż drogi oraz infrastrukturę techniczną,
2. na tym etapie nie jest możliwa ocena oddziaływania odwodnienia drogi na warunki przepływu w odbiornikach, ponieważ brak jest m. in.: wniosków z analizy hydrologicznej poszczególnych odbiorników w rejonie zrzutu wód opadowych oraz wyznaczonych zlewni odwadnianych, a także prognozy natężenia odpływu do odbiornika,
3. na etapie sporządzania projektu budowlanego niezbędne będzie wykonanie badań hydrogeologicznych i geotechnicznych w miejscu planowanych robót (wiercenia badawcze), których wyniki powinny być zestawione w dokumentacji,
4. przewiduje się zlokalizowanie kilku obwodów utrzymania (OUD), na terenie których znajdować się będą m. in.: budynek administracyjny, budynek policji drogowej, warsztaty samochodowe i garaże, magazyn, wiaty sprzętowe, oczyszczalnia ścieków, zbiornik wody, kotłownia ze składem opału oraz parking samochodowy; w raporcie brak jest szczegółowych analiz oddziaływania tych obiektów na środowisko. Ich realizacja wiązać się będzie z nierozpoznaną ingerencją na środowisko. Niezbędnym będzie również uwzględnienie takich oddziaływań w oddziaływaniu na obszary Natura 2000.

Ponadto, przy analizie przedłożonych dokumentów, organ stwierdził konieczność dodatkowego uwzględnienia na etapie ponownej oceny m. in. poniższych zagadnień:

1. przeprowadzenia powtórnej inwentaryzacji herpetologicznej, z uwzględnieniem liczebności płazów, lokalizacji miejsc rozrodów płazów i ich szlaków migracyjnych,
2. powtórnego przeanalizowania ilości i parametrów przejść dla zwierząt, takich jak sarna, dzik i jeleń, pod kątem ewentualnego zwiększenia wysokości tych obiektów i dostosowania do warunków przyrodniczych i technicznych; dotyczy to szczególnie przejść przez doliny rzeczne: Regi, Parsęty, Mołstowy, Grabowej i Wieprzy, dla których wskazane byłoby wybudowanie maksymalnie długich, poszerzonych mostów, eliminując długość wbudowywanych nasypów ziemnych (szczególnie w zatorfionych dolinach),
3. przedstawienia rozwiązań technicznych dla zabezpieczenia jezdni przed wchodzeniem płazów wraz z podaniem ich lokalizacji,
4. wskazania konkretnych miejsc zastosowania wygradzenia budowy przed dostępem płazów, w tym w rejonie miejsc lokalizacji zaplecza budowy,
5. na etapie sporządzania projektu budowlanego długość i rozmieszczenie wygradzeń ochronnych należy dostosować do szczegółowych rozwiązań projektowych (obiektów mostowych, dróg serwisowych, ekranów akustycznych, urządzeń podczyszczających itd.) i przecinanych kompleksów leśnych; przy przejściach (przepustach) dla małych zwierząt, obecność wygradzeń powinna być uzależniona od konkretnej lokalizacji przejścia (należy brać pod uwagę m. in.. wysokość korony drogi, otoczenie, np. sąsiedztwo cieku wodnego) oraz zwierząt, dla których są przeznaczone,
6. zastawienia lokalizacji i parametrów wszystkich istniejących, przebudowywanych i budowanych przepustów dla płazów, na terenie obu województw,
7. w przypadku planowanych prac związanych z magistralną linią kolejową E59, biegnącą równolegle do drogi S6, przeanalizować wspólne skoordynowane działania minimalizujące dla obu barier liniowych, utrudniających w istotnym zakresie funkcjonowanie ważnego korytarza ekologicznego na linii wschód-zachód,
8. powtórnego przeanalizowania występowania stref ochronnych ptaków drapieżnych, w odniesieniu do wnioskowanego przebiegu przedsięwzięcia,
9. w odniesieniu do miejsc potencjalnego występowania pachnicy dębowej wykonania szczegółowej inwentaryzacji drzew stanowiących potencjalne miejsce występowania pachnicy, a w przypadku stwierdzenia występowania gatunku i konieczności wycinki tych drzew, dostosowany zostanie termin wycinki do biologii gatunku oraz wskazane będą miejsca przeniesienia drzew w siedlisko spełniające wymogi dla tego gatunku lub w miejsce jego występowania,
10. przedstawienia pełnej inwentaryzacji drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki ze wskazaniem wieku, pierśnicy i gatunków tych drzew oraz powierzchnia krzewów wraz z ich składem gatunkowym,
11. w przypadku obszarów leśnych podanie powierzchni lasów i charakterystyki z planu urządzania lasu oraz informacji, czy przedmiotowy fragment lasu stanowi siedlisko przyrodnicze, wg zapisu załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, dla planowanych na terenach leśnych wycinek,
12. przedstawienia działań minimalizujących na obszary łęgowe,
13. przeanalizowania zagadnień związanych z kontrolą i monitorowaniem odstępstw od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów podlegających ochronie na podstawie rozporządzeń Ministra Środowiska. Zagadnienia **derogacji** należy rozwinąć, w tym m. in. wyszczególnić jakie decyzje i dla jakich niszczonych siedlisk i ostoi gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną

- ściłą lub częściową są wymagane,
14. przeanalizowanie celowości i możliwości zainstalowania monitoringu osłonowego (otwory obserwacyjne) w rejonie ujęć zbiorowego zapotrzebowania w wodę, gdzie brak jest izolacji lub jest słaba izolacja zasobów tych wód,
 15. określenie sposobów zagospodarowania gleb organicznych (torfów) powstałych podczas wymiany na grunty nośne,
 16. odniesienie się do zagadnień tzw. konfliktu społecznego, z uwzględnieniem wniosków i uwag społeczeństwa i organizacji ekologicznych wniesionych w ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej w ramach procedury zakończonej wydaniem niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Niezbędne jest również przeanalizowanie dla całości przedsięwzięcia spełnienia wymagań określonych w art. 143 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.), w tym m. in. w zakresie:

- stosowania substancji o małym potencjale zagrożeń,
- racjonalnego zużycia wody i innych surowców oraz materiałów i paliw,
- stosowania technologii bezodpadowych i małoodpadowych oraz prowadzenia odzysku powstających odpadów,

gdyż planowane przedsięwzięcie jest związane z użyciem instalacji, w rozumieniu art. 3 pkt 6 definiującego instalację, jako zespół stacjonarnych urządzeń technicznych powiązanych technologicznie, do których tytułem prawnym dysponuje ten sam podmiot i położonych na terenie jednego zakładu.

Ponowna ocena oddziaływania na środowisko pozwoli również odnieść się do zagadnień tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o których mowa w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, w kontekście proponowanych zabezpieczeń akustycznych.

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska ochrona środowiska gruntowo-wodnego, powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego polega między innymi na zapewnieniu jak najlepszej jakości tych komponentów środowiska poprzez:

- zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia wód podziemnych poprzez ograniczenie oddziaływania na obszary ich zasilania,
- stosowanie rozwiązań, które ograniczą zmianę stosunków wodnych do obowiązujących przepisów i rozmiarów niezbędnych ze względu na specyfikę przedsięwzięcia,
- utrzymywanie poziomów substancji w powietrzu poniżej dopuszczalnych dla nich poziomów lub, co najmniej na tych poziomach, lub zmniejszaniu poziomów substancji co najmniej do poziomu dopuszczalnego, gdy nie są dotrzymane,
- utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub, co najmniej na tym poziomie lub zmniejszaniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Zdaniem organu analizy przedstawione w raportach i wyjaśnieniach wskazują na szerszy zakres mogących wystąpić oddziaływań na środowisko. Z tego też względu kierując się usytuowaniem przedsięwzięcia, jego charakterem i skalą, mając na uwadze:

- art. 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.), mówiący „kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze”,
- art. 6 Dyrektywy Siedliskowej, w tym w szczególności zasadę przezorności zobowiązującą, aby w przypadku niepewności organu nadzorującego, cele obszaru Natura 2000 należy traktować priorytetowo

zobowiązano wnioskodawcę do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Podsumowując, w wyniku analizy przedłożonej dokumentacji, zgromadzonej w trakcie prowadzonego postępowania, a w szczególności raportu o oddziaływaniu na środowisko stwierdzono, iż w związku z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia:

1. nie będzie występowało oddziaływanie na środowisko w kontekście transgranicznym, gdyż oddziaływanie na środowisko występowało będzie jedynie na terytorium Polski w skali lokalnej,
2. zaproponowane działania ograniczające wpływ na środowisko w zakresie ochrony hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, gospodarki odpadowej i wodno-ściekowej, ograniczają wpływ przedsięwzięcia na warunki życia ludzi,
3. nie będzie występować potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanego drogi, gdyż przy spełnieniu wskazanych w raporcie i niniejszej decyzji warunków zachowane będą obowiązujące standardy jakości środowiska,
4. planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na funkcjonowanie obszarów Natura 2000 oraz nie wpłynie na spójność integralność obszarów Natura 2000.

Na podstawie obowiązujących przepisów ochrony środowiska Inwestor zobowiązany jest m. in. do:

- uregulowania stanu formalno-prawnego w zakresie gospodarki odpadami, zgodnie z obowiązkami określonymi w przepisach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 257 ze zm.),
- prowadzenia ewidencji ilościowej i jakościowej wytwarzanych odpadów w fazie budowy i eksploatacji, w oparciu o dokumenty określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 lutego 2006 r. w sprawie wzoru dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. U. Nr 30, poz. 213),
- uzyskania pozwoleń wodnoprawnych, zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.), na: przejścia przez cieki, odwodnienie w fazie budowy, które spowodują długotrwałe obniżenie poziomu zwierciadła wody podziemnej, ingerencję (rozbiórka lub przebudowa) w istniejące urządzenia wodne, wprowadzanie ścieków deszczowych i roztopowych z powierzchni drogi do gruntu lub do wód powierzchniowych, na wykonanie urządzeń wodnych, jak: mosty, przepusty, kanały, rowy, urządzenia melioracyjne,
- uzyskania zgody na wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.),
- uzyskania zezwoleń na odstąpienie od zakazów w odniesieniu do gatunków chronionych, co do których istnieje możliwość kolizji planowanej inwestycji z ich stanowiskami, w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.).

Z uwagi na kwalifikację przedsięwzięcia, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), zwrócono się o opinię do organów inspekcji sanitarnej, tj. Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku pismem z dnia 12.03.2010r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/2-4/2010/at.

W związku z przedłożeniem przez wnioskodawcę poprawionego raportu o oddziaływaniu na środowisko (marzec 2010 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wystąpił ponownie o opinię do ww. organów pismem z dnia 2.04.2010r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/2-11/2010/at.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku pismem z dnia 27.04.2010 r., znak: SE.NS-80/4961/19/AS/10, zaopiniował przedmiotowe przedsięwzięcie bez uwag, uzasadniając, że w przypadku realizacji wymienionych rozwiązań technicznych i przy zachowaniu założonego reżimu technologicznego analizowane przedsięwzięcie będzie spełniało wymagania w zakresie ochrony środowiska, a tym samym zdrowia ludzi.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie pismem z dnia 21.04.2010 r., znak: WS-N.NZ-401-517/10, pozytywnie zaopiniował realizację przedsięwzięcia w zakresie wpływu na zdrowie i życie ludzi wnioskując jednocześnie o uwzględnienie w decyzji poniższych warunków:

- b. prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie wyłącznie w porze dziennej tj. w godzinach od 6:00 do 22:00,
- c. prowadzenia w trakcie robót selektywnego gromadzenia odpadów,
- d. zamontowania na górnej krawędzi ekranów akustycznych dyfraktorów w celu zwiększenia skuteczności ekranów w przypadku, gdy kolejne pomiary monitoringowe hałasu (odbywające się co 5 lat wraz z generalnym pomiarem ruchu) wykażą przekroczenia poziomów dopuszczalnych na terenach leżących za ekranami akustycznymi,
- e. wykonania szczelnego systemu odwodnieniowego na odcinku drogi przebiegającym przez strefę ochronną ujęcia wód podziemnych w Płotach,
- f. w uszczelnionym systemie odwodnienia przed wylotami do wód powierzchniowych lub do gruntu należy zastosować urządzenia podczyszczające sedymentacyjno--flotacyjne (piaskowniki lub osadniki z zasyfonowanym odpływem),
- g. ukształtowania stanowiska postojowego dla pojazdów przewożących materiały niebezpieczne w sposób uniemożliwiający rozprzestrzenianie się ewentualnego rozlewiska materiałów niebezpiecznych,
- h. wyposażenia obszaru zimowego utrzymania w system odwodnienia wokół magazynu soli oraz w zbiornik do ewentualnego zatrzymania awaryjnego rozlania roztworu solanki,
- i. zastosowania w systemach odprowadzania ścieków urządzeń do oczyszczania i retencjonowania tj. oczyszczalni ścieków bytowo-gospodarczych (mechaniczno-biologicznej) z uwzględnieniem podczyszczonych ścieków z myjni i warsztatu, podczyszczalni ścieków z myjni i z warsztatu (mechanicznej: osadnik, separator koalescencyjny substancji ropopochodnych), zbiorników na ścieki zasolone odprowadzane ze stanowiska mycia pojazdów (solarek) z przeznaczeniem do mycia pojazdów do transportu roztworu soli (solanki) oraz odстойników wód popłucznych (ze stacji SUW),
- j. zastosowania, w ramach systemu odprowadzania spływów opadowych z terenu OUD, oczyszczalni ścieków opadowych zainstalowanej w systemie odwodnienia stacji paliw (oczyszczalni mechanicznej sedymentacyjno-flotacyjnej składającej się z osadnika i separatora koalescencyjnego substancji ropopochodnych).

Uwagi te zostały przeanalizowane i uwzględnione w całości.

Ponieważ fragment przedsięwzięcia, tj. ponad 2 km drogi, realizowany będzie na terenie województwa pomorskiego wystąpiono pismem z dnia 12.03.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/2-5/2010/at, do Regionalnego Dyrektora Ochrony

Środowiska w Gdańsku o udział w postępowaniu prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz przekazanie ewentualnych uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. W związku z przedłożeniem przez wnioskodawcę poprawionego raportu o oddziaływaniu na środowisko (marzec 2010 r.) wystąpiono ponownie do ww. organu pismem z dnia 2.04.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/2-5/2010/at.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku pismem z dnia 13.04.2010 r., znak: RDOŚ-22-WOO-6670/13-1/10/AT, przekazał swoje uwagi. W dniu 21.04.2010 r. odbyło się spotkanie przedstawicieli Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz inwestora, tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie. Na spotkaniu tym została sporządzona notatka służbowa, zawierająca wypracowane wspólne z RDOŚ w Gdańsku ustalenia. Ustalenia ze spotkania zostały w całości uwzględnione w przeprowadzonym postępowaniu, w tym w ustalonych w niniejszej decyzji warunkach, takich, jak np. przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. W niniejszej decyzji określono warunki prowadzenia monitoringu, w tym przyrodniczego, wskazując, aby był on realizowany we współpracy z właściwym terenowo regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

Tym samym spełniony został warunek określony w art. 75 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) zobowiązujący, aby w przypadku przedsięwzięcia wymienionego w art. 75, ust. 1 pkt 1 tej ustawy, wykraczającego poza obszar jednego województwa decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydawał regionalny dyrektor ochrony środowiska, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi regionalnymi dyrektorami ochrony środowiska.

Rozpatrując wniosek, zgodnie z art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu w ramach, którego przeprowadzana jest ocena oddziaływania na środowisko. Zgodnie z art. 33 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, do publicznej wiadomości została przekazana informacja o toczącym się postępowaniu, możliwości zapoznania się z dokumentacją i wniesienia uwag. W celu umożliwienia społeczeństwu aktywnego włączenia się w postępowanie, obwieszczenie informujące społeczeństwo zostało przekazane do publicznej wiadomości na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 27.04.2010 r.) oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 27.04.2010 r.). Obwieszczenia zamieszczone były również na tablicach ogłoszeń organów gmin przez, które planowany jest przebieg inwestycji, tj.:

- Urzędu Miejskiego w Kołobrzegu, (od dnia 2.04.201 r. do dnia 23.04.2010 r.),
- Urzędu Miejskiego w Koszalinie (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 23.04.2010 r.),
- Urzędu Miasta i Gminy w Goleniowie (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 26.04.2010 r.),
- Urzędu Miasta i Gminy w Nowogardzie (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 24.04.2010 r.),
- Urzędu Miasta i Gminy w Płotach, (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 24.04.2010 r.),
- Urzędu Miast i Gminy w Sianowie (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 23.04.2010 r.),
- Urzędu Miejskiego w Sławnie, (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 11.05.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Będzinie (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 23.04.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Biesiekierzu, (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 24.04.2010 r.),

- Urzędu Gminy w Brojcach, (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 24.04.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Dygowie, (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 26.04.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Kołobrzegu (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 23.04.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Malechowie (od dnia 7.04.2010 r. do dnia 29.04.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Osinie, (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 10.05.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Rymaniu, (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 17.05.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Siemysłu (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 26.04.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Sławnie (od dnia 2.04.2010 r. do dnia 26.04.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Ustroniu Morskim, (od dnia 6.04.2010 r. do dnia 27.04.2010 r.),
- Urzędu Gminy w Kobylnicy (od dnia 6.04.2010 r. do dnia 27.04.2010 r.).

W okresie tym, tj. do dnia 28.04.2010 r., zgodnie z 21-dniowym terminem i procedurą formalną wynikającą z ww. ustawy wpłynęły dwa pisma od:

1. Pana Eugeniusza Korneluka zam. w Glicku, występującego jako przedstawiciel „Stowarzyszenia na Rzecz Ochrony Środowiska” w Goleniowie Koło w Nowogardzie oraz Nowogardzkiego Koła Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Zachodniopomorskiego,
2. Pana Radosława Ślusarczyka, Prezesa Stowarzyszenia na rzecz Wszystkich Istot w Bystrej.

Ponadto, w dniu 24.05.2010 r. wpłynęło pismo Pana dr inż. Marka Sołtysiaka Prezesa Zarządu Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka w Katowicach.

W pismach tych wniesione zostały uwagi oraz wnioski, w tym o dopuszczenie do postępowania w charakterze podmiotu na prawach strony.

Wnioski o dopuszczenie do postępowania w charakterze podmiotu na prawach strony zostały przez organ przeanalizowane, z uwzględnieniem:

- art. 44 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), który stwierdza, że organizacje ekologiczne, które powołując się na swoje cele statutowe, zgłoszą chęć uczestniczenia w określonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczą w tym postępowaniu na prawach strony,
- art. 3 pkt 16 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) przez organizacje ekologiczne rozumie się organizacje społeczne, których statutowym celem jest ochrona środowiska.

Zainteresowana organizacja ekologiczna powinna we własnym imieniu zgłosić chęć uczestnictwa w postępowaniu na prawach strony lub przez osoby uprawnione do takiego działania w jej imieniu.

Pan Eugeniusz Korneluk zam. w Glicku, wystąpił pismem z dnia 20.04.2010 r. (data wpływu 25.04.2010 r.) jako przedstawiciel „Stowarzyszenia na Rzecz Ochrony Środowiska” w Goleniowie Koło w Nowogardzie oraz Nowogardzkiego Koła Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Zachodniopomorskiego z wnioskami i uwagami:

1. Dopuścić jako stronę w postępowaniu ww. organizacje.

Wezwano wnioskodawcę - „Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Środowiska o Goleniowie” oraz „Nowogardzkie Koło Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Zachodniopomorskiego”, o uzupełnienie wniosku w trybie art. 64 § 2 k.p.a. Uzupełnienie takie wpłynęło po terminie wskazanym w wezwaniu. Brak w nim było jednak dokumentu, który potwierdzałby uprawnienia Pana Korneluka do reprezentowania obu organizacji. W związku z powyższym, postanowieniem z dnia 10.06.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS-TŚ-6613/2-22/2010/at, odmówiono dopuszczenia „Stowarzyszenia na rzecz Ochrony Środowiska w Goleniowie” oraz „Nowogardzkiego Koła Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu

Zachodniopomorskiego” do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

2. Dopuszczyć do występowania w ww. postępowaniu w imieniu ww. podmiotów jako organ pomocniczy Nowogardzkiego Koła Polskiego Klubu Ekologicznego Okręgu Zachodniopomorskiego nasze organa zwierzchnie:

- Polski Klub Ekologiczny Okręgu Zachodniopomorskiego (z siedzibą w Szczecinie)
- oraz centralę Polskiego Klubu Ekologicznego z siedzibą w Krakowie”;

Zgodnie z art. 29 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) „każdy ma prawo składania uwag i wniosków w postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa”. Wnioski te muszą zostać złożone w terminie określonym w art. 33 ust. 1 pkt. 7 tej ustawy. Zgodnie z zapisem art. 44 ust. 1 wyżej cyt. ustawy organizacje ekologiczne, które powołując się na swoje cele statutowe, zgłoszą chęć uczestnictwa w określonym postępowaniu wymagającym udziału społeczeństwa, uczestniczą w nich na prawach strony. W przypadku tym nie stosuje się przepisu art. 31 § 4 kodeksu postępowania administracyjnego. Jak wynika z tych zapisów, zainteresowana organizacja ekologiczna powinna we własnym imieniu zgłosić chęć uczestnictwa w postępowaniu na prawach strony lub poprzez osobę uprawnioną do takich działań.

Z tego też względu nie było możliwe na podstawie pisma Pana Korneluka uznać, że Polski Klub Ekologiczny Okręg Zachodniopomorski (z siedzibą w Szczecinie) oraz centrala Polskiego Klubu Ekologicznego z siedzibą w Krakowie zgłosiła chęć uczestnictwa w postępowaniu na prawach strony.

3. Ponowne ogłoszenie o postępowaniu i przeprowadzenie procedury, gdyż Burmistrz Gminy Nowogard nie wywiązał się z należytego obowiązku powiadomienia mieszkańców o przeprowadzanej procedurze.

W ocenie organu prowadzącego postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko powiadomienie społeczeństwa odbyło się prawidłowo i skutecznie, o czym świadczą wniesione przez uczestników postępowania uwagi i wnioski. Zdaniem organu nie zachodzą przesłanki, które stanowiłyby podstawę do ponownego ogłoszenia i przeprowadzenia procedury o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie).

4. Zawieszenia postępowania w sprawie wydania decyzji.

Organ administracji publicznej może zawiesić postępowanie, jeżeli wystąpi o to strona, na której żądanie postępowanie zostało wszczęte, zgodnie z art. 98 ust. 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. W przedmiotowym przypadku nie występuje taka przesłanka, gdyż strona wnosząca wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, tj. GDDKiA Oddział w Szczecinie, nie wystąpiła z takim wnioskiem. W prowadzonym przez organ postępowaniu nie zachodzą również przesłanki merytoryczne przemawiające za zawieszeniem postępowania z urzędu, określone w art. 97 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. Pan Korneluk został poinformowany o tych okolicznościach prawnych pismem z dnia 14.05.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS-TŚ-6613/2-16/2010/at.

5. Nie przeprowadzania przedmiotowej procedury na odcinku obwodnicy Nowogardu od Olchowa po Wojcieszyn – trasa projektowanej obwodnicy (północnej) Nowogardu i wyeliminowanie możliwości poprowadzenia planowanej drogi z

goleniowa do Słupska poprzez (północną obwodnicę Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6.

Inwestor, tj. GDDKiA Oddział w Szczecinie w wytyczonej trasie przebiegu przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie) uwzględnił układy drogowe już istniejące oraz realizowane, jak np. obwodnica Nowogardu. Aktualnie prowadzone postępowanie nie obejmuje w procedurze ocen oddziaływania na środowisko obwodnicy Nowogardu, będącej w sferze zainteresowania Pana Korneluka. Oznacza to, że wydawana przez organ decyzja nie ustala warunków o środowiskowych uwarunkowaniach dla obwodnicy Nowogardu.

Twierdzenie, aby nie było prowadzono procedury na odcinku obwodnicy Nowogardu od Olchowa po Wojcieszyn – trasa projektowanej (północnej) obwodnicy Nowogardu nie dotyczy przedmiotu tego postępowania administracyjnego, gdyż postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej obwodnicy zostało już zakończone. Dla przedsięwzięcia obejmującego budowę obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6 przeprowadzona była ocena oddziaływania na środowisko. W ramach tej oceny:

- Minister Środowiska wydał postanowienie z dnia 6.03.2008 r., DOOŚ-150D/5944/2008/EB, uzgadniające realizację przedsięwzięcia oraz określające warunki realizacji,
- Wojewoda Zachodniopomorski wydał decyzję z dnia 22.07.2008 r., znak: SR-Ś-4/6613/6-23/2007, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Ponadto, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie postanowieniem z dnia 2.10.2009 r., znak: RDOŚ-32-WOOŚ.TŚ-6618/3/09/ak, uzgodnił przedsięwzięcie obejmujące budowę północnej obwodnicy Nowogardu w ponownej ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej w postępowaniu o pozwolenie na budowę. W postępowaniu tym były analizowane aspekty oddziaływania północnej obwodnicy Nowogardu na uwarunkowania hydrogeologiczne, w tym ujęcia wód podziemnych, wskazywane w piśmie Pana Korneluka.

6. Żądanie wystąpienia do Prokuratury Okręgowej i CBA w Szczecinie w sprawie utajnienia w raporcie do ww. procedury wykonanym przez firmę Halcrow Group, stref ochronnych ujęcia wody w Karsku, w Warnkowie, w Nowogardzie i strefy ochrony pośredniej dla dwóch podziemnych zbiorników leżących między Karskiem a Warnkowem.

Aktualnie prowadzone jest postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia wnioskowanego przez inwestora. Postępowanie to nie jest postępowaniem w sprawie obwodnicy Nowogardu. Żądanie o wystąpienie z urzędu do Prokuratury Okręgowej i CBA w Szczecinie w związku z łamaniem prawa przy opracowaniu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia nie jest związane z zagadnieniami merytorycznymi obejmującymi postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko. Pismem z dnia 14.05.2010 r. znak RDOŚ-32-WOOŚ-TŚ-6613/2-16/2010/at, poinformowano Pana Korneluka, że w przypadku, gdy jest przeświadczony o naruszeniu przepisów prawa lub posiada dowody na wystąpienie takich okoliczności powinien skierować odpowiedni wniosek do właściwych organów ścigania w celu zbadania tej sprawy.

7. Wyeliminowanie opinii Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie z ww. procedury, jako niemerytorycznej ponieważ nie opiera się na żadnych ekspertyzach hydrogeologicznych dla ww. ujęć wód.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie posiada kompetencji do rozstrzygania zasadności i prawidłowości stanowisk wydanych przez inne organy oraz ich eliminowania z obrotu prawnego.

8. Przystąpienia do opracowania przebiegu południowej granicy Nowogardu i nadania jej toku administracyjnego.

Postępowanie prowadzone jest na wniosek inwestora, tj. GDDKiA Oddział w Szczecinie i zgodnie z przepisami obejmuje wariant podstawowy wnioskowany przez inwestora oraz pozostałe warianty, w tym wariant najkorzystniejszy dla środowiska przedstawione i przeanalizowane w raporcie. W postępowaniu w sprawie ocen oddziaływania na środowisko analizuje się, ocenia i opiniuje warianty przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. Artykuł 81 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) wskazuje, że organ może odmówić zgody na realizację przedsięwzięcia w wariantie innym niż proponowany (wnioskowany) przez wnioskodawcę:

- o ile z oceny oddziaływania na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantie innym niż proponowany,
- w przypadku braku zgody wnioskodawcy na realizację w innym wariantie.

W tej sytuacji wniosek, aby przeprowadzono ekspresową drogę południową obwodnicą Nowogardu oraz wniosek o przystąpieniu niezwłocznie do opracowania przebiegu południowej obwodnicy Nowogardu i nadanie jej toku administracyjnego, nie znajduje uzasadnienia, gdyż przedmiotem postępowania nie jest obwodnica Nowogardu, która uzyskała już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach i postępowanie dla tego przedsięwzięcia zostało zakończone.

9. Brak uwzględnienia w niniejszym postępowaniu, w tym w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiz dotyczących oddziaływania na strefy ochrony pośredniej ujęcia wody w Karsku, Warnkowie i Nowogardzie oraz strefy ochrony pośredniej dla dwóch podziemnych zbiorników wody leżących pomiędzy Karskiem a Warnkowem.

Pan Korneluk podniósł w swoim piśmie zagadnienia merytoryczne dotyczące braku uwzględnienia w niniejszym postępowaniu, w tym w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiz dotyczących oddziaływania na strefy ochrony pośredniej ujęcia wody w Karsku, Warnkowie i Nowogardzie oraz strefy ochrony pośredniej dla dwóch podziemnych zbiorników wody leżących pomiędzy Karskiem a Warnkowem. Aktualnie prowadzone postępowanie dotyczy przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie). W ciągu tej drogi występują układy drogowe już istniejące oraz realizowane, jak np. obwodnica Nowogardu. W niniejszym postępowaniu Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska analizował przedłożoną dokumentację, w której przedstawione były informacje, takie jak np.:

- prognozowane stężenia zanieczyszczeń w spływach opadowych z drogi,
- ocena wariantów w zakresie oddziaływania na środowisko wodne,
- ilości zanieczyszczeń w spływach opadowych do roku 2030.

Ponadto wezwaniem z dnia 16.03.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/2-7/2010/at, zobowiązano wnioskodawcę m. in. do wyjaśnienia, czy planowane przedsięwzięcie uwzględnia inne planowane inwestycje drogowe, jak obwodnica Nowogardu i Goleniowa, w zakresie uwarunkowań. Z wyjaśnień tych wynika, iż na etapie sporządzania raportu wykorzystano część informacji zebranych w trakcie opracowania materiałów przy sporządzaniu dokumentacji dla północnej obwodnicy

Nowogardu. Dotyczyło to w szczególności kwestii wpływu na strukturę i natężenie ruchu oraz kumulację oddziaływań: zanieczyszczeń, na szlaki migracji itp. Ustalenia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy obwodnicy (północnej) Nowogardu zostały również uwzględnione w opracowaniu raportu.

W ocenie organu, raport o oddziaływaniu na środowisko przedstawiony w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie) odnosi się w do zagadnień środowiska gruntowo-wodnego, w tym hydrogeologicznego sposób umożliwiającą określenie warunków realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia.

Pan Radosław Ślusarczyk, Prezes Stowarzyszenia na rzecz Wszystkich Istot w Bystrej wystąpił pismem z dnia 14.05.2010 r. o dopuszczenie do udziału w postępowaniu w charakterze podmiotu na prawach strony.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie postanowieniem z dnia 26.05.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ.6613/2-20/2010/At, dopuścił Stowarzyszenie do udziału na prawach strony, po stwierdzeniu, że zostały spełnione warunki legitymujące Stowarzyszenie do brania udziału w postępowaniu na prawach strony.

Stowarzyszenia na rzecz Wszystkich Istot załączyło do pisma „Opinię na temat zawartości Raportu o oddziaływaniu na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. Zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. Pomorskie)”, opracowanego w grudniu 2009 r.

W załączeniu do wniosku Stowarzyszenie przekazało opinię na temat zawartości raportu, sporządzonego przez Halcrow Group Sp. z o.o. Oddział w Polsce, grudzień 2009 r. przedstawiającą poniższe uwagi.

1. W raporcie brakuje kluczowych elementów niezbędnych dla właściwego przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tj.:
 - identyfikacji poszczególnych negatywnych form oddziaływań na wszystkie komponenty środowiska,
 - charakterystyki jakościowej i ilościowej poszczególnych form negatywnego oddziaływania,
 - identyfikacji i charakterystyki oddziaływań znaczących.

Na podstawie raportu nie ma możliwości identyfikacji oddziaływań o charakterze znaczący, tym samym brak jest podstaw do oszacowania rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na florę, faunę i siedliska.

W raporcie nie wskazano metodyki zastosowanej przy identyfikacji form oddziaływań oraz przy analizie sił i zasięgu oddziaływań (w tym znaczących) na środowisko przyrodnicze nie przedstawiono przebiegu analiz i wyników pośrednich ograniczając się do końcowych i ostatecznych wyników. Trudno stwierdzić, czy przedstawione w raporcie wyniki są efektem przeprowadzonych rzetelnie analiz, czy jedynie efektem „uznaniowości” wynikającej z indywidualnej wiedzy wykonawców raportu.

W ocenie organu dokumentacja zebrana w toku przeprowadzonego postępowania została sporządzona w sposób pozwalający na określenie w niniejszej decyzji warunków realizacji przedsięwzięcia. Raport z grudnia 2009 r. został uszczegółowiony raportem z marca 2010 r. oraz dodatkowymi uzupełnieniami i wyjaśnieniami. W skład raportu wchodzi odrębne opracowania, stanowiące załączniki obejmujące zagadnienia związane m.in. z: obszarami Natura 2000, podsumowaniem rezultatów wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej, czy

zagadnieniami oddziaływania na środowisko hałasu komunikacyjnego z drogi. W ocenie organu dokumentacja ta została przygotowana zgodnie z zapisami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) i zawiera analizę oddziaływań inwestycji wraz z propozycją środków łagodzących na wszystkie wymagane ustawą komponenty środowiska. Dla każdego z rozpatrywanych komponentów środowiska zidentyfikowano i scharakteryzowano oddziaływania istotne bądź negatywne.

W odniesieniu do analiz dotyczących środowiska przyrodniczego należy zauważyć, iż przedstawione zostały metodyki ich wykonania, np. obejmujące:

- przeprowadzane inwentaryzacje siedlisk przyrodniczych, roślin i zwierząt (Załącznik 5.1. Inwentaryzacja siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt na trasie planowanej przebudowy drogi),
- wykonanie oceny oddziaływania na środowisko (Załącznik 8.3. Raport o oddziaływaniu (...)) w aspekcie oddziaływania na obszary Natura 2000.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że metodyka zastosowana przy identyfikacji form oddziaływań oraz przy analizie siły i zasięgu oddziaływań na środowisko przyrodnicze jest zgodna ze wskazówkami Komisji Europejskiej.

Dokumentacja zawiera również odniesienie do każdego z 10-ciu obszarów Natura 2000, kolidujących z planowaną inwestycją. Została przedstawiona charakterystyka każdego z tych obszarów oraz zakres oddziaływania inwestycji na integralność i przedmioty ich ochrony. Dla każdego z siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt, będących przedmiotem ochrony na danym obszarze Natura 2000, zostały zidentyfikowane zagrożenia w skali kraju, oddziaływania bezpośrednie związane z zajętością siedliska, zmniejszeniem liczebności populacji oraz oddziaływania pośrednie. W dokumentacji dokonano oceny stwierdzonych oddziaływań i w przypadku stwierdzenia negatywnego oddziaływania inwestycji na dany przedmiot ochrony, zostały zaproponowane odpowiednie środki minimalizujące. Przedstawiono również analizy porównawcze wariantów realizacji przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000, siedliska przyrodnicze oraz rośliny i zwierzęta.

W raporcie zostały scharakteryzowane, wykonane przez autorów, analizy w stosunku do obszarów Natura 2000, w tym przedmiotów ochrony na tych obszarach oraz pozostałych gatunków roślin i zwierząt, kolidujących z planowaną inwestycją, lub znajdujących się w zasięgu jej oddziaływania. Dokonano również podsumowania wszystkich wykonanych badań i na podstawie tych analiz wskazano wariant najmniej oddziaływający na środowisko. Analizy i wyniki pośrednie w stosunku do oddziaływania inwestycji na pozostałe komponenty środowiska zostało przedstawione w odrębnych załącznikach.

W ocenie organu przedstawione dokumenty nie świadczą o „uznaniowości”, ale są efektem analiz przeprowadzonych w oparciu o wskazane w raporcie metodyki.

Przedstawione dokumenty były podstawą do wydania decyzji zezwalającej na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określenia w niej działań minimalizacji oddziaływań o na zasoby przyrodnicze chronione w ramach sieci Natura 2000.

2. Raport nie odnosi się do obszarów Natura 2000 „Dolina Dolnej Odry” PLB 320003 i „Dolina Słupi” PLB 220002 oraz proponowanego do wyznaczenia specjalnego obszaru ochrony siedlisk „Dolina Rzeki Słupi” PLH 220052.

W raporcie uwzględnione zostały obszary Natura 2000, przecinane przez wszystkie warianty planowanej drogi oraz położone w odległości do 2 kilometrów

po obu stronach drogi (łącznie 10 obszarów). Według przedstawionych informacji, szczegółowe kartowanie w przypadku tych obszarów dotyczyło terenu w odległości do 750 m od poszczególnych wariantów przebiegu drogi oraz 1000 m od projektowanych węzłów drogowych.

W odniesieniu do wskazanych w piśmie Stowarzyszenia obszarów Natura 2000 wezwano wnioskodawcę o ustosunkowanie się do tej kwestii. Z uzyskanej odpowiedzi z dnia 14.06.2010 r. wynika, iż raport nie uwzględnia obszarów Natura 2000 „Dolina Dolnej Odry” PLB 320003 i „Dolina Słupi” PLB 220002 oraz obszaru ochrony siedlisk „Dolina Rzeki Słupi” PLH 220052. Obszary te zlokalizowane są w znacznej odległości od projektowanej drogi:

- w przypadku obszaru „Dolina Dolnej Odry” – odległość ta wynosi ok. 5 km od północno-wschodniego skraju obszaru,
- w przypadku obszaru „Dolina Słupi” i „Dolina Rzeki Słupi” – odległość ta wynosi ok. 6 km od północno-zachodniego skraju tych obszarów.

W raporcie obszary te nie zostały uwzględnione, gdyż z przeprowadzonych analiz zanieczyszczeń powietrza, wód opadowych i roztopowych oraz emisji hałasu wynika, że oddziaływania te nie będą znacznie mniejszy zasięg. Dodatkowo, zostały zaproponowane działania minimalizujące ograniczające ww. oddziaływania tj. nasadzenia zieleni, ekrany akustyczne oraz urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe spływające z korpusu drogi (w tym szczelne systemy odwodnienia, osadniki, separatory itp.). Oddziaływania na ciągłość korytarzy i możliwość przemieszczania się gatunków zwierząt i roślin pomiędzy siedliskami zostanie zachowana poprzez nowe przejścia dla zwierząt i zapewnienie drożności istniejących przepustów. Tym samym projektowana droga w powiązaniu z innymi inwestycjami liniowymi, jak drogi: DK 3, S3, S11, DK 21, obwodnica Słupska oraz magistralna linia kolejowa E59 nie wpłynie negatywnie na spójność i integralność sieci Natura 2000.

3. W raporcie przyjęto niewłaściwą metodykę szacowania siły i zasięgu oddziaływania na siedliska chronione w ramach sieci Natura 2000 (w tym siedliska priorytetowe) - analiza opierająca się wyłącznie na uwzględnianiu powierzchni utraconych siedlisk daje zaniżone wyniki. W efekcie budowy drogi dojdzie do fizycznego przecięcia siedlisk i zakłócenia ich spójności strukturalnej (nieciągłość roślinności) w wyniku, czego nastąpi trwały podział siedliska na mniejsze płyty. Stabilność ekologiczna poszczególnych płatów siedlisk będzie zależała od wielkości ich powierzchni. W przypadku siedlisk leśnych, jako w pełni stabilne ocenia się siedliska o powierzchni > 40-50 ha. Zatem, jeśli planowana droga dzieli np. priorytetowe siedliska łąkowe na płyty o powierzchni mniejszej niż 40 ha, wówczas niemożliwe jest utrzymanie ich we właściwym stanie ochrony. Powierzchnię wszystkich izolowanych przez planowaną drogę siedlisk łąkowych o płatach < 40 ha należy doliczyć do ogólnej powierzchni podlegającej oddziaływaniom i dopiero na tej podstawie można rzetelnie zidentyfikować oddziaływania znaczące. Należy wyraźnie zaznaczyć, że oddziaływanie planowanej drogi na spójność i integralność struktury siedlisk będzie znaczące. Podobnie, jak w przypadku każdej drogi, przerwana zostanie fizycznie ciągłość roślinności występującej w zasięgu siedliska i tym samym zakłócona ciągłość struktury siedliska (fragmentacja).

Zastosowana metodyka oceny oddziaływania inwestycji na obszary Natura 2000 została opisana w raporcie, co przedstawiono powyżej. Jest ona zgodna ze wskazówkami Komisji Europejskiej oraz prawem krajowym. Z analizy dokumentów wynika, że analiza oddziaływania na obszary Natura 2000 nie opierała się wyłącznie na określeniu i ocenie oddziaływań bezpośrednich poprzez uwzględnienie wyłącznie

powierzchni utraconych siedlisk. W stosunku do każdego z przedmiotów ochrony na rozpatrywanych obszarach Natura 2000 zidentyfikowano również oddziaływania pośrednie inwestycji. Dopiero analizy oddziaływań bezpośrednich i pośrednich wykazała, czy mamy do czynienia ze znaczącym oddziaływaniem inwestycji oraz pozwoliła zaproponować i ustalić odpowiednie środki łagodzące. Ponadto, przy analizie wariantów wskazany został jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska wariant V/Va w podwariancie I, który w stosunku do pozostałych wariantów w jak najmniejszym stopniu ingeruje w siedliska przyrodnicze, chronione w ramach poszczególnych obszarów Natura 2000. Jak wynika z dokumentów wytyczono trasę przebiegu drogi w taki sposób, aby znaleźć jak najwęższy pas siedliska, by strata jego powierzchni była jak najmniejsza. Dotyczy to w szczególności siedliska priorytetowego 91E0. Jak wynika z raportu, spośród analizowanych wariantów planowanego przedsięwzięcia wariant V/Va w podwariancie I (wnioskowany) charakteryzuje się mniejszą liczbą i gorszym zachowaniem chronionych siedlisk przyrodniczych. Szata roślinna wykazuje tu szereg form degeneracji związanych z szeroko rozumianą synantropizacją. Utrata siedlisk priorytetowych będzie niewielka i dotyczy jedynie dwóch obszarów Natura 2000: Dorzecze Regi i Dorzecze Parsęty. W każdym z nich, po wprowadzeniu korekty przebiegu trasy, utracona powierzchnia łągu jest niższa niż 0,5% (odpowiednio 0,02% i 0,002%). Tym samym nie dochodzi w tym wariantcie do znaczącego negatywnego oddziaływania.

Ponadto, korekta trasy S6 w postaci podwariantu I w obszarze Natura 2000 Ostoja Goleniowska pozwoliła na zmniejszenie utraty siedliska 6510 z 1,8 ha (1,19%) do 0,5 ha (0,33%), a w obszarze Bukowy Las Górki dzięki poprowadzeniu trasy w podwariancie I kolizja z siedliskiem 9130 została zniwelowana z 6,7 ha (1,45%) do zaledwie 1,4ha (0,30%), co również pozwoliło na uniknięcie znacznej fragmentacji tego siedliska, gdyż przebieg drogi w podwariancie I powoduje odcinanie skrajnych fragmentów siedliska, a w pewnych miejscach odsuwa się od siedliska nie ingerując w nie, jak to miało miejsce w wariantcie bez wprowadzonej korekty. Kolejnym dowodem na to, że dołożono wszelkich starań, aby kolizja z siedliskami naturowymi była jak najmniejsza jest poprowadzenie drogi S6 za pomocą podwariantu I w Dolinie Bielawy. Po wprowadzeniu korekty trasy udało się uniknąć kolizji z siedliskiem 9190. Również w obszarze Natura 2000 Dolina Wieprzy i Studnicy wprowadzono korektę trasy w postaci podwariantu I, co pozwolił zmniejszyć utratę siedliska 6510 z 1,6 ha (0,6%) do 0,6 ha (0,05%). Taka ingerencja w ww. siedliska nie powinna wpłynąć na trwałe i stabilne funkcjonowanie poszczególnych płatów przecinanych siedlisk.

4. Zaplanowane w raporcie działania minimalizujące (mosty i estakady) nie są w stanie skutecznie minimalizować znaczącego oddziaływania na spójność struktury przecinanych siedlisk ze względu na:
 - zbyt małe wymiary - w celu zachowania ciągłości roślinności pod obiektem mostowym oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie konieczne byłoby zaprojektowanie światła pionowego (wysokości) zapewniającego brak wpływu konstrukcji mostu na warunki świetlno-wilgotnościowe na powierzchni gruntu, dodatkowo (w przypadku siedlisk leśnych) wysokość podpór musiałaby być wyższa od średniej wysokości drzew występujących w siedlisku; jeśli powyższe warunki nie zostaną spełnione pod powierzchnią mostów i w ich otoczeniu nie będzie mogła rozwinać się roślinność zgodna z siedliskiem i tym samym pozostanie trwała nieciągłość,
 - posadowienie mostu i technologia budowy - budowa dużych obiektów mostowych w trudnych warunkach gruntowych (słabo nośne grunty organiczne)

wiąże się w praktyce z wymianą gruntów na mineralne (obce dla danego siedliska) oraz zastosowaniem głębokiego palowania fundamentów zakłócającego przepływy wód gruntowych i wymagającego odwodnienia gruntu na czas budowy; powyższe rozwiązania powodują trwałe zmiany warunków glebowych i przerwanie ciągłości środowiska glebowego w przecinanych siedliskach.

Z informacji i analiz przedstawionych w raporcie wynika, że ze względu na uwarunkowania geograficzne, związane głównie z kierunkiem przebiegu dolin rzek Przymorza (prostopadły do przebiegu drogi S6) oraz towarzyszących im zabagnionych obniżen, nie ma możliwości ich ominięcia bez wydłużenia drogi o kilkadziesiąt kilometrów.

Pod proponowane obiekty mostowe, w minimalnym stopniu wymagana będzie wycinka drzew. Niezależnie od tego, powierzchnie otwarte zadarnione, zakrzaczone, czy piaszczyste (plaże), są charakterystyczne dla otoczenia wód płynących i występują powszechnie w naturalnym środowisku, wpływając na jego różnorodność biologiczną. Przy budowie każdej konstrukcji inżynierskiej (czy to będzie niewielki przepust, czy most), należy się liczyć ze zmianą zastanych warunków środowiskowych. Pokonywane doliny rzeczne oraz rozległe obniżenia, charakteryzują się dużą miąższością warstwy wodonośnej i stałym jej zasilaniem wodami spływającymi z biegiem doliny oraz dośrodkowo, z terenów przyległych. Usypanie krótkich nasypów oraz wybudowanie obiektów mostowych (głębokie palowanie), nie będzie miało istotnego wpływu na bilans wód podziemnych w przekroju obiektu. Potencjalne zmiany mogą dotyczyć terenów bezpośrednio przyległych do obiektu, ale generalnie nie będą miały wpływu na ogólne uwarunkowania hydrogeologiczne.

Na całym odcinku wnioskowanego przebiegu drogi S6 ograniczono do minimum potrzebę ingerencji w siedliska chronione, w szczególności zwracając uwagę na siedliska priorytetowe. Dzięki poprowadzeniu drogi S6 estakadami lub poszerzonymi mostami fragmentacja przecinanych siedlisk nie będzie tak znacząca jak w przypadku poprowadzenia drogi po nasypie, co doprowadziłoby do całkowitej izolacji danego siedliska, również pod względem zmiany warunków środowiska gruntowo-wodnego. W przypadku wybudowania nasypu wystąpiłoby w fazie eksploatacji oddziaływanie o charakterze długotrwałym i nieodwracalnym.

W raporcie podane zostały wymiary minimalne obiektów na rzekach (100, 50 lub 30 m szerokości w zależności od cieku i wielkości doliny). Również zaproponowane minimalne wymiary dużych przejść dolnych, wahające się: wysokość od 3,0 - 5,0 m i szerokość od 15 - 30 m. Parametry te nie wskazują, że mamy do czynienia z zbyt małymi obiektami. Z raportu wynika, że rzeźba terenu nie pozwala na proponowanie większej liczby obiektów (estakad) charakteryzujących się jeszcze lepszymi parametrami (wyniesieniem 5 - 8 m n.p.t.).

Według informacji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, pismo z dnia 14.06.2010 r. dotychczas przy żadnej inwestycji drogowej w Polsce (autostrady i drogi ekspresowe) nie wybudowano tylu przejść dla zwierząt o tak dużych parametrach ile przewidzianych jest w związku z planowaną inwestycją. Załącznik nr 4 niniejszej decyzji przedstawia przewidywane przejścia dla zwierząt na projektowanej drodze ekspresowej S6 na odcinku Goleniów Słupsk.

5. W raporcie nie uwzględniono wszystkich negatywnych oddziaływań o charakterze skumulowanym:
 - brak odniesienia do istniejącej drogi krajowej nr 3 i planowanej drogi 5-3; obie planowane drogi ekspresowe będą wywierały kluczowy wpływ na fragmentację

środowiska ze skutkami w skali kontynentalnej (kolizja z tymi samymi korytarzami ekologicznymi o znaczeniu europejskim dla dużych ssaków i znaczeniu krajowym dla utrzymania spójności sieci Natura 2000);

- brak odniesienia do istniejącej drogi krajowej nr 6 - na odcinkach z równoległym przebiegiem obu dróg, DK6 będzie stanowiła istotną barierę dla przemieszczania się małych zwierząt, w tym płazów;
- brak odniesienia do istniejącej (planowanej do modernizacji) linii kolejowej E59, która przebiega wzdłuż DK3 i planowanej S3, z którymi łącznie powoduje oddziaływania skumulowane na zachowanie ciągłości korytarzy ekologicznych o znaczeniu europejskim i krajowym; dodatkowe oddziaływania barierowe ze strony planowanej drogi S6 spowodują kumulację oddziaływań z trzech inwestycji liniowych.

Szczegółową analizę oddziaływań skumulowanych planowanego przedsięwzięcia dla wszystkich wariantów przebiegu drogi przedstawiono w raporcie, m.in. w rozdziale pn. Oddziaływanie skumulowane przedsięwzięcia z innymi inwestycjami. Znajdują się w nim, odniesienie do drogi ekspresowej S3, mówiące o tym, że „główny szlak migracji przecina drogę S3 na północ od węzła Goleniów i dlatego tam należy lokalizować przejścia dla zwierząt”. Oddziaływania skumulowane obu dróg ekspresowych S3 i S6 na te same korytarze ekologiczne zostaną skutecznie zminimalizowane poprzez budowę odpowiedniej ilości przejść dla zwierząt na obu drogach, które zapewnią ciągłość i drożność tych korytarzy, a co za tym idzie projektowana droga S6 nie wpłynie negatywnie na spójność i integralność sieci Natura 2000. Analizowano również sytuację oddziaływania skumulowanego przecięcia się dwóch dróg ekspresowych S6 i S11 (w okolicy Koszalina) pod kątem emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. W kwestii dodatkowych oddziaływań skumulowanych z inwestycjami liniowymi przeanalizowano także oddziaływanie z linią kolejową nr 402 Koszalin – Kołobrzeg – Goleniów, na odcinku Wojcieszyn – Wyszogóra oraz oddziaływanie z budową gazociągu na odcinku od miejscowości Sowno (gmina Płoty, woj. zachodniopomorskie) do miejscowości Reszki (gmina Wejherowo, woj. pomorskie).

W przypadku prowadzenia prac modernizacyjnych na linii kolejowej E59, biegnącej równolegle do wspomnianej drogi S6, należy rozpatrzyć wspólne, skoordynowane działania minimalizujące dla obu tych barier liniowych, utrudniających w istotnym zakresie funkcjonowanie ważnego korytarza ekologicznego na linii wschód-zachód.

W raporcie znajduje się także odniesienie do przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 6 w bliskim sąsiedztwie projektowanej drogi ekspresowej S6. Aspekt ten nie został uznany za szczególnie istotny w aspekcie kumulowania się niekorzystnych oddziaływań (stara droga będzie pełniła funkcję drogi lokalnej o małym natężeniu ruchu). Zagadnienie to zostało omówione w rozdziale pn. Wpływ przedsięwzięcia na świat zwierzęcy, w którym stwierdzono, że „w związku z bliskim sąsiedztwem starej drogi nr 6 (...) w celu zapewnienia drożności korytarzy migracji, należy na byłej drodze krajowej zainstalować odpłaszczacze odblaskowe oraz wprowadzić znaki informacyjne, co przy ruchu rzędu 500-1000 pojazdów/dobę będzie działaniem wystarczającym”.

W raporcie przedstawione zostały informacje do wpływu DK6 na migracje małych zwierząt. Na str. 152 znajduje się zapis „Jako niezbędny postulat należy przyjąć, że równolegle z budową nowych odcinków drogi S6, na których powstaną wymiarowe przejścia dla zwierząt, obiekty leżące na przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 6, muszą zostać dostosowane do funkcji przejść dla małych zwierząt,

poprzez budowę dwustronnych suchych pól przełazowych. Duże zwierzęta, po radykalnym obniżeniu natężenia ruchu, pokonają drogę bez większych problemów (dodatkowo należy wyposażyć ją w odpłaszczacze odblaskowe na wskazanych odcinkach)".

Zgodnie z wyjaśnieniami przedstawionymi w piśmie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie (pisma z dnia 14.06.2010 r.) w miejscach, gdzie projektowana droga S6 będzie przebiegać w bliskim sąsiedztwie starej DK6 proponuje się wprowadzenie znaków ostrzegawczych o możliwości wtargnięcia zwierzyny na drogę lub/i wprowadzenie ograniczenia prędkości w postaci fotoradarów. Równocześnie, rezygnuje się z odpłaszczaczy odblaskowych.

6. W raporcie brakuje mapy przebiegu korytarzy ekologicznych w skali adekwatnej do załączonej mapy uwarunkowań środowiskowych. Kolizje z korytarzami ekologicznymi nie zostały scharakteryzowane w żaden sposób, brak wskazania ich lokalizacji powoduje, że nie ma możliwości oceny trafności lokalizacji planowanych przejść dla zwierząt.

W raporcie znajdują się załączniki graficzne przedstawiające przebieg korytarzy ekologicznych, m.in. na rysunku Mapa uwarunkowań środowiskowych w skali 1:25 000.

W części opisowej raportu przedstawiony jest opis drogi pod kątem przecinanych korytarzy ekologicznych oraz tabelaryczne przedstawienie lokalizacji przejść dla zwierząt, m.in. po kątem położenia w korytarzu ekologicznym, czy obszarze Natura 2000.

Przywoływane granice korytarzy mają charakter bardzo uproszczony i orientacyjny i ich przebieg musi być dostosowywany do konkretnych uwarunkowań miejscowych.

7. W raporcie pominięto analizę oddziaływania przedsięwzięcia na korytarze ekologiczne i fragmentację środowiska, w tym zachowanie spójności przestrzennej i funkcjonalnej sieci Natura 2000. W Raporcie błędnie definiuje się - jako synonimy - pojęcia "korytarz ekologiczny" i "szlak migracji zwierząt". Powyższy błąd merytoryczny powoduje, że fragmentacja środowiska analizowana jest jedynie jako oddziaływanie drogi na przemieszczanie się zwierząt.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie w swoim piśmie z dnia 14.06.2010 r. wyjaśniła, powyższe zagadnienie i przesłanki jakimi kierowano się przy sporządzaniu raportu. Analizowano oddziaływanie planowanej inwestycji na korytarze ekologiczne, jako struktury zapewniające przemieszczanie się osobników. Pojęcia korytarz ekologiczny i korytarz migracyjny są często stosowane zamiennie. Przyczyna tego leży w fakcie, że korytarze ekologiczne obejmują ścieżki migracyjne zwierząt. Pogląd taki wydaje się również wyznawać Stowarzyszenie, gdyż zgodnie z informacjami zamieszczonymi na stronie internetowej: „Występowanie gatunków o wysokich wymaganiach przestrzennych i ich swobodne przemieszczanie się w podzielonym środowisku jest możliwe jedynie dzięki obecności korytarzy ekologicznych (korytarzy migracyjnych fauny).

Zaproponowana lokalizacja przejść dla zwierząt jest zgodna z ich naturalnymi szlakami przemieszczania się. Część z nich, w miejscach, gdzie droga przecina korytarz ekologiczny, zapewniać będzie drożność korytarza ekologicznego.

Pogląd taki podzielił również Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

8. Raport wskazuje, że analiza wielu kluczowych aspektów środowiskowych powinna zostać przeprowadzona na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Dotyczy to m.in. takich aspektów, jak retencjonowanie i odprowadzanie wód opadowych i roztopowych ze szczelnych systemów odwodnienia, wycinkę

przydrożnych alei drzew, sposób przejścia przez doliny z obszarami podmokłymi itp. Działanie to należy uznać za nieprawidłowe, bowiem decyzja o uwarunkowaniach środowiskowych, jako dokument wiążący dla projektu budowlanego, powinna w możliwie konkretny sposób wskazywać wytyczne możliwe do praktycznego zastosowania w pracach projektowych. Tym samym raport nie dokonuje odpowiedniej oceny oddziaływania na środowisko wodne. Pominięte zostały takie aspekty, jak zmiana stosunków wodnych czy też wrażliwość środowiska wodnego na odprowadzane do niego zanieczyszczenia z planowanej drogi. W związku z tym, nie jest możliwe dokonanie oceny adekwatności rozwiązań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na wody powierzchniowe.

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest możliwe, jeżeli zachodzą przesłanki wskazane w tej ustawie. W przedmiotowej sprawie, w ocenie organu, takie przesłanki występują. Jedną z nich jest to, że analizowana obecnie dokumentacja wykonana jest na wstępnym etapie przygotowania inwestycji. Nie są wtedy jeszcze znane ostateczne informacje na jej temat, np. brak jest danych na temat lokalizacji zaplecza budowy, obwodów utrzymania czy też miejsc obsługi podróżnych. Nie są również znane szczegóły dotyczące usytuowania zapleczy budowy, rozwiązania techniczne, czy rozpoznanie hydrogeologiczne i geotechniczne, które wpływają na przyjęte rozwiązania. Raport sporządzany na tym etapie posiada taki stopień szczegółowości, na jaki pozwala stan przygotowania analizowanej inwestycji. Podanie szczegółowych rozwiązań technicznych na etapie decyzji środowiskowej jest niemożliwe ze względu na fakt, iż dopiero na etapie wykonywania projektu budowlanego można wskazać konkretnie rozwiązania techniczne, ponieważ wówczas rozpoznaje się szczegółowo np. warunki hydrogeologiczne i dostosowuje rozwiązania projektowe do analizowanej sytuacji gruntowej. Na etapie wykonania dokumentacji technicznej opracowuje się również operat wodnoprawny ze szczegółową analizą warunków hydrologicznych. Przedstawiony raport do uzyskania decyzji środowiskowej wskazuje na miejsca zagrożenia i proponowane rozwiązania. Odnośnie doprecyzowania kwestii: uściślenie wycinki drzew, systemu odwodnienia, sposobu przejścia przez doliny z obszarami podmokłymi na etapie wykonania powtórnej oceny (kiedy znane będą już bardzo dokładnie warunki wodno - gruntowe i dostosowane do nich szczegółowe rozwiązania projektowe tj. lokalizacja zbiorników odparowujących, dróg serwisowych i zbiorczych itp.) jest jak najbardziej uzasadniona.

W przedstawionej dokumentacji zostały przeanalizowane, na ile jest to możliwe na tym etapie, zagadnienia dotyczące odwodnienia drogi i obiektów towarzyszących infrastrukturze drogowej. Omówiony i wskazany został sposób gospodarki ściekami i wodami opadowymi, uwzględniający m.in. w zależności od prognozowanych ilości ścieków i stężeń zanieczyszczeń w nich zawartych, sposób ich odprowadzenia do odbiornika (gruntu lub wód powierzchniowych). Przedstawiono potrzebę zastosowania różnych rodzajów systemów urządzeń podczyszczających (osadników, zbiorników itp.).

W tekście wskazano lokalizację fragmentów przydrożnych alei drzew kolidujących z przedsięwzięciem, narażonych na wycinkę. Z tego też względu wskazano na zmianę przebiegu wariantu preferowanego V/Va w sąsiedztwie Redostowa. Analizując pięć wariantów przebiegu drogi (z podwariantami), o łącznej długości ok. 400 km, trudno przeprowadzać szczegółową inwentaryzację zieleni

występującej w pasie terenu kolidującym z przebiegiem drogi (ok. 100 m). Można założyć, że łącznie z węzłami, należałoby zinventaryzować w tym celu powierzchnie ok. 4000 ha. Dlatego proponuje się wykonać tę pracę na etapie sporządzania Projektu Budowlanego, dla realizowanego wariantu.

W rozdziałach 6 i 7 (oraz w załącznikach mapowych i tabelarycznych) szczegółowo omówiono uwarunkowania gruntowo-wodne panujące wzdłuż rozpatrywanych wariantów drogi S6 oraz przedstawiono dalszy sposób postępowania.

Pokonywane doliny rzeczne oraz rozległe obniżenia, charakteryzują się dużą miąższością warstwy wodonośnej i stałym jej zasilaniem wodami spływającymi z biegiem doliny oraz dośrodkowo, z terenów przyległych. Usypanie krótkich nasypów oraz wybudowanie obiektów mostowych (głębokie palowanie), nie będzie miało istotnego wpływu na bilans wód podziemnych w przekroju obiekcie. Potencjalne zmiany mogą dotyczyć terenów bezpośrednio przyległych do obiektu, ale generalnie nie będą miały wpływu na ogólne uwarunkowania hydrogeologiczne.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. art. 67 ww. ustawy, celem raportu na etapie ponownej oceny jest nie tylko weryfikacja rozwiązań zawartych w pierwszym raporcie. W niektórych przypadkach możemy mieć także do czynienia z doprecyzowaniem rozwiązań zaproponowanych w pierwszym raporcie. U podstaw wprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko leżał właśnie problem braku szczegółowych danych we wstępnej fazie realizacji inwestycji. W związku z tym, iż w Polsce proces inwestycyjny jest procesem wieloetapowym, w raportach o oddziaływaniu na środowisko, przygotowywanych na pierwszych etapach realizacji inwestycji, sygnalizowane są pewne zagrożenia oraz proponowane środki łagodzące adekwatne do posiadanej na tym etapie wiedzy. Na kolejnym etapie inwestycji, w miarę wzrostu posiadanych informacji przez projektantów i autorów Raportu, zaproponowane środki są doprecyzowywane, ewentualnie weryfikowane, tak aby w konsekwencji otrzymać pełne zabezpieczenie środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji. Gdyby na pierwszym etapie znane były kompletne dane dotyczące planowanej inwestycji, to ponowna ocena nie byłaby w zasadzie potrzebna. Jeśli zachodzi ryzyko pominięcia jakiegoś ważnego aspektu oceny wpływu inwestycji, niemożliwego do właściwego oszacowania na tym etapie inwestycji – wprowadzenie konieczności ponownej oceny jest jak najbardziej zasadne.

9. Przyjęta "skala bonitacyjna" dla analizy porównawczej wariantów jest całkowicie niejasna skrajnie uznaniowa - należy scharakteryzować poszczególne stopnie przyjętej skali określającej siłę oddziaływania, należy wprowadzić odpowiednie wagi dla poszczególnych kryteriów analizy. Zidentyfikowano szereg ewidentnych błędów w szacowaniu siły oddziaływania np. ograniczenia w przemieszczaniu się zwierząt - oszacowano wpływ jako "mały" tymczasem planowana droga spowoduje pełną barierę ekologiczną dla przemieszczania się wszystkich grup fauny lądowej.

Z wyjaśnień przedstawionych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie (pismo z dnia 14.06.2010 r.) wynika, że przyjęta w raporcie skala bonitacyjna jest wystarczająca. Dzięki swojej prostocie, daje możliwość wyboru wariantu w sposób czytelny. Naukowość metody, rozumiana jako nadawanie szczegółowych miar liczbowych (np. średnie ważone), czy inne zastosowane metody statystyczne, nie wpływają na jakość samej oceny, gdyż skale i tak wybierane są przez osobę w sposób subiektywny. Metoda ta pozwoliła na skuteczną analizę oddziaływania inwestycji na faunę. Przyjęcie oszacowania "mały" na określenie ograniczeń w przemieszczaniu się zwierząt (po zastosowaniu działań

minimalizujących - wybudowaniu przejść) jest właściwe, gdyż zaproponowane przejścia dla zwierząt zapewnią drożność korytarzy ekologicznych, a tym samym planowana droga S6 nie będzie stanowiła pełnej bariery ekologicznej dla przemieszczania się wszystkich grup fauny lądowej.

W ocenie organu te informacje pozwalają na wyjaśnienie wskazanych przez Stowarzyszenie niejasności.

10. Przeprowadzona ocena oddziaływania na obszary Natura 2000 nie spełnia wymogów stawianych "ocenie habitatowej" w zakresie:

- analizy oddziaływania na integralność ostoi i spójność sieci poprzez połączenie poszczególnych ostoi korytarzami ekologicznymi - w Raporcie brak analizy wpływu przedsięwzięcia na zachowanie ciągłości korytarzy przemieszczanie się gatunków zwierząt i roślin pomiędzy siedliskami;
- analizy aktualnego i docelowego właściwego stanu ochrony oraz stopnia izolacji poszczególnych siedlisk i gatunków naturalnych wraz z oceną długofalowych skutków ekologicznych - pomimo, że planowana droga przecina obszary Natura 2000;
- właściwej analizy oddziaływania na poszczególne elementy środowiska chronione w ramach Natura 2000 - Raport przedstawia analizę wyłącznie oddziaływań o charakterze bezpośrednim (zniszczenie i utrata siedlisk), nie uwzględnia zaś szeregu oddziaływań pośrednich, wtórnych i skumulowanych wynikających z zakłócenia funkcji i procesów ekologicznych takich jak: zmiana i degradacja warunków siedliskowych, zakłócenia w przemieszczaniu się roślin i zwierząt, śmiertelność zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami, izolacja siedlisk, gatunków i ostoi, ekspansja gatunków obcych geograficznie i etc.,
- analizy oddziaływania na wszystkie gatunki fauny chronione w ramach Dyrektywy Siedliskowej - większość przecinanych przez drogę obszarów leśnych jest aktualnym lub potencjalnym siedliskiem wilka;
- właściwej analizy oddziaływania na populacje płazów - raport nie uwzględnia szeregu czynników mogących powodować wysoką śmiertelność tej grupy zwierząt - np. niewłaściwie zaprojektowana sieć odwodnieniowa; pomimo braku szczegółowych opracowań projektowych dla S-6 oddziaływania takie można oszacować porównując "przez analogię" z podobnymi inwestycjami - rozwiązania sieci odwodnieniowej są typowe dla dróg a popełniane błędy projektowe powszechne i powtarzalne.

Odnosząc się do powyższych uwag organ informuje, iż analiza oddziaływania inwestycji na korytarze ekologiczne została przedstawiona w raporcie „głównym” i w podrozdziałach Przejścia dla zwierząt oraz Korytarze ekologiczne. Zagadnienie to zostało zobrazowane na załącznikach graficznych - Mapa wybranych zabezpieczeń środowiska przyrodniczego. W celu udrożnienia przecinanych korytarzy migracyjnych w przedstawionej dokumentacji zostały zaproponowane przejścia dla zwierząt, których ilość w trakcie prowadzonej procedury ocen oddziaływania na środowisko uległa zwiększeniu. Wykaz przewidywanych przejść dla zwierząt na projektowanej drodze ekspresowej S6 na odcinku Goleniów – Słupsk przedstawia załącznik nr 4 niniejszej decyzji. Wielkość przejść umożliwia migrację wszystkim występującym na omawianym terenie gatunkom, włączając duże drapieżniki (np. wilk) oraz duże roślinożerne (np. łoś). W rozdziale 22 pt. Uzasadnienie proponowanego przez Wnioskodawcę wariantu V/Va w podwariancie I ze wskazaniem jego oddziaływania na środowisko - synteza (raport z marca 2010 r.) odniesiono się do aktualnego i docelowego stanu ochrony oraz stopnia izolacji poszczególnych siedlisk i

gatunków naturalnych wraz z oceną długofalowych skutków ekologicznych, związanych z realizacją przedsięwzięcia. Dla każdego z obszarów Natura 2000 kolidujących z planowaną inwestycją została przygotowana tabela, w której m. in. określono istniejący stan siedliska, powierzchnię ingerencji pośredniej/bezpośredniej, opis stwierdzonych oddziaływań pośrednich i bezpośrednich oraz opis dokonanych działań minimalizujących i kompensacyjnych. W podsumowaniu, pod każdą z tabel zidentyfikowano ponadto stwierdzone na podstawie Standardowych Formularzy Danych (SDF) zagrożenia oraz odniesiono się do kwestii oddziaływania na spójność oraz integralność danego obszaru.

Analiza oddziaływania inwestycji została przeprowadzona w stosunku do każdego z przedmiotów ochrony, na każdym z analizowanych obszarów Natura 2000. Obok oddziaływań bezpośrednich analizowano również oddziaływania pośrednie i na podstawie całościowej analizy oddziaływań proponowano odpowiednie środki łagodzące. W raporcie przedstawiono również analizę oddziaływań skumulowanych inwestycji.

Analiza oddziaływania na faunę została przedstawiona m.in. w podrozdziale 8.3 raportu pn. Wpływ planowanego przedsięwzięcia na świat zwierzęcy oraz dla wybranego wariantu realizacyjnego w rozdziale 22.3. Wyniki dokonanej inwentaryzacji przyrodniczej zostały przedstawione w raporcie w Załączniku 5.1.

W raporcie odniesiono się do kwestii migracji wilków na analizowanym obszarze. „Korytarze: Puszcza Goleniowska – Puszcza Koszalińska i Gryfice Północ, w rejonie miejscowości Płoty, odgrywają istotną rolę w zapewnieniu możliwości migracji wilków na terenie Polski północno-zachodniej (wg. danych Zakładu Badania Ssaków PAN w Białowieży). Niemniej jednak, mając świadomość, że omawiane tereny mogą stanowić potencjalne miejsce występowania wilka, parametry przejść dla zwierząt zapewniają możliwość przekroczenia drogi również przez te drapieżniki. Na przebiegu wariantu preferowanego V/Va zostało zaprojektowane ok. 35 przejść mogących być wykorzystywanych przez wilka.

Na etapie powtórnej oceny zostanie przeprowadzona inwentaryzacja herpetologiczna dla wariantu wskazanego decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, w tym w zakresie określenia liczebności, lokalizacji miejsc rozrodów płazów i ich szlaków migracyjnych.

11. Raport zawiera szereg błędów merytorycznych i niejasności w zakresie działań minimalizujących oddziaływanie na dziko żyjące zwierzęta:

- jako podstawowe rozwiązanie służące zachowaniu ciągłości korytarzy ekologicznych (i przemieszczania się dużych i średnich zwierząt) zaprojektowano budowę dużych przejść dolnych - rozwiązanie powyższe nie jest właściwe z punktu widzenia defragmentacji siedlisk i korytarzy ekologicznych o znaczeniu ponadlokalnym i spowoduje częściową barierę ekologiczną z trwałą fragmentacją środowiska; przejścia dolne użytkowane są przez niektóre gatunki (zwłaszcza duże ssaki kopytne) w bardzo ograniczonym stopniu i mają istotne znaczenie w minimalizacji barierowego oddziaływania jedynie w skali lokalnej (dla lokalnych populacji); duże przejścia dolne mogą spełniać jedynie funkcje uzupełniające w zachowaniu ciągłości korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym i krajowym zaś funkcje kluczowe powinny spełniać przejścia górne lub estakady (ew. poszerzone mosty);
- w raporcie brakuje szczegółowego opisu przejść dla małych zwierząt (lokalizacja,

parametry) brak powyższych danych spowoduje poważne trudności z zaprojektowaniem odpowiedniej liczby skutecznych przejść na późniejszych etapach przygotowania inwestycji i spowoduje trudności w skutecznej minimalizacji barierowego oddziaływania;

- w przypadku przejść dla małych zwierząt jako podstawowe rozwiązanie przyjęto budowę pólek przełazowych w przepustach odwodnieniowych - pólki tego typu powinny być stosowane jako rozwiązanie ostateczne w sytuacji, kiedy nie ma możliwości budowy przepustów suchych, przeznaczonych wyłącznie dla zwierząt - ze względu na niską skuteczność tego typu rozwiązań dla niektórych grup zwierząt - np. płazów;
- raport proponuje zastosowanie ogrodzeń ochronnych dla dużych zwierząt, które nie ograniczą znacząco liczby kolizji i nie będą skutecznie naprowadzać zwierząt na przejścia; ze względu na uwarunkowania przyrodnicze regionu (zwłaszcza silną populację ssaków kopytnych) oraz wysokie ryzyko dla użytkowników przyszłej drogi ekspresowej, standardem powinno być zastosowanie ogrodzenia na całej długości analizowanego odcinka S-6 z ew. rezygnacją w obszarach ewidentnie przez zwierzęta nie wykorzystywanych; wprowadzenie ogrodzeń częściowych (na wybranych odcinkach, jak proponuje Raport) może być skuteczne tylko wówczas, kiedy zakończenia ogrodzeń będą połączone z obiektami inżynierskimi lub poprowadzone zostaną do obszarów zwartej zabudowy; w raporcie przyjęto błędnie wartość natężenia ruchu 20 tys. poj./dobę jako wartość graniczną, powyżej której należy zastosować ogrodzenie - zgodnie z zapisami w publikacjach specjalistycznych i wytycznymi metodycznymi wartość graniczna wynosi 10 poj./dobę;
- w raporcie jako zamiennie traktuje się zastosowanie przepustów (dla płazów i małych ssaków) o przekroju prostokątnym i okrągłym - jest to błędne założenie, ze względu na mniejszą skuteczność obiektów okrągłych i większą trudność w zaprojektowaniu szczelnych ogrodzeń ochronno-naprowadzających;
- raport zaleca zastosowanie odpłaszaczy świetlnych jako działania minimalizującego kolizje z udziałem zwierząt na istniejącej DK6 - rozwiązanie to jest niewystarczające gdyż wszystkie niezależne badania naukowe wykazują brak lub bardzo ograniczoną skuteczność powyższych rozwiązań; jako rozwiązanie alternatywne należy rozważyć trwałe wprowadzenie ograniczeń prędkości jazdy wraz z działaniami dyscyplinującymi kierowców - np. fotoradary, progi spowalniające.

Z informacji uzyskanych od wnioskodawcy (pismo jw.) prowadząc szczegółową inwentaryzację w terenie, weryfikowano ewentualną możliwość budowy górnych przejść dla zwierząt. W przypadku obszarów płaskich i często podmokłych, a z takimi mamy w większości do czynienia na trasie wytyczonej drogi, wyniesienie obiektu 8 - 10 m n.p.t. nie stwarza zachęcających warunków do korzystania z przejścia przez duże ssaki kopytne. Dodatkowo zachodzi tu aspekt niezbędnej wycinki cennych drzewostanów (często występujących w obszarach chronionych, w tym w obszarach Natura 2000 jako siedliska przyrodnicze, m.in. priorytetowe), o powierzchni minimum 1 ha (dla dwóch przyczółków naprowadzających).

W terenach podmokłych, szczególnie na obszarach chronionych, usypanie stożka naprowadzającego, może spowodować lokalne zmiany stosunków wodnych w przyległych siedliskach, co podnosiło Stowarzyszenie w swoich uwagach. Zagospodarowanie przejścia, w tym obsadzenie zielenią i jej utrzymanie

(wypadanie nasadzeń, przesuszenie podłoża itp.), w takiej lokalizacji również nie jest prostym zadaniem.

Zgodnie z sugestiami Stowarzyszenia, Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad Oddział w Szczecinie przeanalizowała możliwości zlokalizowania przejścia górnego i ustaliła możliwość jego realizacji w km 31+000 o parametrach odpowiednich dla dużych zwierząt. Przejście leży w KE Nowogard Południowy, w kompleksie leśnym Puszczy Goleniowskiej. W niniejszej decyzji zostało ono uwzględnione w załączniku nr 4 pod poz. 3.

Na opiniowanym odcinku drogi S6 zaproponowano łącznie 45 przejść dla zwierząt dużych i średnich, z tego 5 poszerzonych mostów/estakad (100 m) i 7 poszerzonych mostów. Pozostałe obiekty to przejścia dolne.

W raporcie zostały określone minimalne parametry oraz zakładana liczba przejść dla małych zwierząt (przepustów, małych mostów), z propozycją dostosowania w formie obustronnych pólek przelazowych. Wymiary rzeczywiste muszą zostać określone w projekcie, z uwzględnieniem m.in. wielkości zlewni i wynikających z tego objętości przepływu wód. Ponadto, wytypowano 11 typowych przejść dla płazów (suchych, wielootworowych). Uwzględniając uwagi Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego w Katowicach wnioskodawca przeprowadził dodatkowe rozważania, które wskazały kolejne, potencjalnie miejsca będące siedliskiem życia płazów, ok. 24. Miejsca te, na etapie powtórnej oceny, zostaną szczegółowo zinwentaryzowane pod kątem występowania tej grupy zwierząt. W rejonach tych będzie konieczne zapewnienie płazom przejścia przez drogę poprzez zaprojektowanie przejść dla płazów wraz z systemem płotków naprowadzających.

W niniejszej decyzji zalecono zastosowanie przepustów o przekroju prostokątnym, które charakteryzują się lepszym wykorzystaniem przez płazy i drobne ssaki, wygrodenie trasy S6 po obu stronach siatką o zmiennej wielkości oczek i wysokości min. 2,3 m. Wprowadzono również warunek wprowadzenia znaków ostrzegawczych o możliwości wtargnięcia zwierzyny na drogę lub/i wprowadzenia ograniczenia prędkości w postaci fotoradarów w miejscach, gdzie projektowana droga S6 będzie przebiegać w bliskim sąsiedztwie starej DK6.

12. Przedstawione w raporcie działania służące minimalizacji oddziaływania drogi na fragmentację środowiska są dalece niewystarczające zarówno dla zachowania spójności strukturalnej i funkcjonalnej sieci Natura 2000, jak i korytarzy ekologicznych fauny wszelkiej rangi (od kontynentalnej do lokalnej). Konieczne jest wprowadzenie następujących zmian/uzupełnień:

- światło pionowe większości mostów wymaga zwiększenia do wartości akceptowalnej przez duże ssaki kopytne;
- należy zaprojektować dodatkowe przejścia dla dużych zwierząt, które są określone w wystąpieniu Stowarzyszenia.

W załączniku nr 4 niniejszej decyzji zostały przedstawione przewidywane przejścia dla zwierząt na projektowanej drodze S6. Ich lokalizacje i parametry zostały przez Generalną Dyrekcję Dróg i Autostrad Oddział w Szczecinie uszczegółowione w toku postępowania uzupełniającego i wyjaśniającego.

GDDKiA Oddział w Szczecinie uwzględniła część ze wskazanych sugestii zawartych w piśmie Stowarzyszenia. Przedstawiła również dodatkowe informacje dotyczące lokalizacji wskazanych przez Stowarzyszenie.

- 21+000 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometraż zlokalizowany jest poza niniejszym opracowaniem (zachodnia obwodnica Szczecina)

- 24+000 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że na tym obszarze zaprojektowany został węzeł Goleniów
- 25+300
- 27+600 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest w pobliżu miejscowości Glewice. Aby zapewnić drożność korytarza ekologicznego zaproponowano przejście dla dużych zwierząt w ok. km 27+000.
- 31+000 Propozycja uzasadniona, w tej lokalizacji zostało zaprojektowane przejście górne o szerokości min. 60m
- 41+300 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest poza przedmiotowym opracowaniem na obwodnicy Nowogardu
- 61+700 Propozycja uzasadniona, w tej lokalizacji zostało zaprojektowane przejście dolne dla dużych zwierząt
- 70+200 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że pozostałe przejścia zlokalizowane w obrębie KE Gryfice Północny, w skuteczny sposób zapewnią jego drożność
- 74+000 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest w pobliżu (ok. 200 m) projektowanego MOPa
- 75+100 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest w pobliżu węzła Wicimice
- 78+600 Ze względu na niekorzystne warunki terenowe w zaproponowanej lokalizacji, przejście dolne dla zwierząt średnich zostało dodane w km 78+300
- 80+400 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest poza korytarzem ekologicznym, pozostałe przejścia zapewnią zwierzętom możliwość przekroczenia drogi S6
- 93+500 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest poza korytarzem ekologicznym, pozostałe przejścia zapewnią zwierzętom możliwość przekroczenia drogi S6
- 97+500 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest poza korytarzem ekologicznym, pozostałe przejścia zapewnią zwierzętom możliwość przekroczenia drogi S6
- 100+100 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest w pobliżu MOPa oraz miasta Baryszewo
- 104+300 Ze względu na niekorzystne warunki terenowe w zaproponowanej lokalizacji, przejście dolne dla dużych zwierząt zostało dodane w km. 104+250
- 105+800 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest poza korytarzem ekologicznym, pozostałe przejścia zapewnią zwierzętom możliwość przekroczenia drogi S6
- 116+000 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest poza korytarzem ekologicznym, pozostałe przejścia zapewnią zwierzętom możliwość przekroczenia drogi S6
- 120+000 Propozycja uzasadniona, w tej lokalizacji zostało zaprojektowane przejście dolne dla średnich zwierząt
- 122+800 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zaproponowany kilometr zlokalizowany jest w pobliżu węzła Ustronie Morskie
- 156+100 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zgodnie z zapisami ROŚ, projektowane jest przejście w km. 156+000
- 203+700 Propozycja nie znajduje uzasadnienia ze względu na fakt, że zgodnie z zapisami ROŚ, projektowane jest przejście dla dużych zwierząt w tej lokalizacji

Po dokonanej weryfikacji lokalizacji przejść dla zwierząt, przedstawionej raporcie, uwzględniono dodatkowe przejścia zlokalizowane w km 31+000, 61+700, 78+300, 104+250, 120+000, 123+450, 138+000, 144+000, 169+350, 181+500, 200+700, a dla 25 obiektów dokonano drobnej korekty lokalizacji. Dla 256 obiektów dokonano korekty trasy. Z jednego obiektu zrezygnowano w km 43+260.

Zweryfikowano również lokalizacje przepustów dodając jeden. Ponadto, przejścia duże i średnie również mogą być potencjalnie wykorzystywane przez płazy.

Dodatkowo na planowanym przebiegu drogi S6 zostanie zlokalizowanych ok. 150 przepustów i niewielkich mostów (szerokość 3-4 m). Są to obiekty zlokalizowane w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 6, które ulegną przebudowie.

Z materiałów uzupełniających przekazanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie wynika, że na etapie powtórnej oceny, zostanie przeprowadzona szczegółowa inwentaryzacja pod kątem występowania płazów. Jeżeli wyniki tej inwentaryzacji wskażą dodatkowe uwarunkowania do zapewnienia płazom przejścia pod drogą, w rejonach tych przepusty takie zostaną zaprojektowane.

W ponownej ocenie przeprowadzona będzie analiza w zakresie ilości i parametrów przejść dla zwierząt.

13. W raporcie nie określono terminów i czasu trwania inwentaryzacji przyrodniczych, co uniemożliwia ocenę, czy były one prowadzone w okresach optymalnych z punktu widzenia fenologii roślin i aktywności życiowej poszczególnych grup/gatunków zwierząt. Rzetelność przeprowadzonej inwentaryzacji herpetologicznej budzi poważne obawy. Poważnym uchybieniem merytorycznym jest brak wyznaczenia aktualnych i potencjalnych szlaków migracji sezonowych płazów. Planowana droga przebiega w sąsiedztwie kilkuset potencjalnych siedlisk i obszarów rozrodu płazów. Po przeprowadzeniu wstępnej analizy topograficzno-siedliskowej, opierając się dodatkowo na posiadanej wiedzy o zasobach przyrodniczych Pomorza oraz porównując "przez analogię" drogę S-6 z podobnymi inwestycjami w Polsce, można z całą pewnością stwierdzić, że planowana droga przecina w kilkudziesięciu miejscach szlaki migracyjne płazów.

Jak wynika z posiadanej przez organ dokumentacji inwentaryzacja przyrodnicza przeprowadzona została w terminie: lipiec 2008 - październik 2009 (zakończenie ostatnich inwentaryzacyjnych prac terenowych). Prace terenowe w roku 2009 rozpoczęły się w miesiącu marcu i prowadzone były systematycznie w całym wspomnianym okresie, aż do października 2009 roku.

Ze względu na rozległość terenu objętego pracami (ok. 400 km, w pasie min. 2x500 m), szczegółowość inwentaryzacji poszczególnych grup i gatunków zwierząt, w tym herpetofauny, musiała zostać dostosowana do rzeczywistych warunków. Na podstawie uzyskanego materiału oraz przy zastosowaniu zaproponowanych działań minimalizujących (wybudowanie 45 dużych i średnich przejść dla zwierząt oraz ok. 150 przepustów i niewielkich mostów dla małych zwierząt, w tym płazów, 35 obszarów, na których powstaną specjalne wielootworowych systemy przejść dla płazów), zapewniono możliwość przemieszczania się zwierząt.

W ocenie organu dokumentacja przedstawiona przez wnioskodawcę spełnia wymogi Dyrektywy 92/43 w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory oraz art. 3 i załącznika IV Dyrektywy 85/337 w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko.

Pan dr inż. Marek Sołtysiak Prezes Zarządu Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka w Katowicach wystąpił pismem z dnia 19.05.2010 r. (data wpływu 24.05.2010 r.) o dopuszczenie Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka w Katowicach, w charakterze podmiotu na prawach strony do udziału w postępowaniu administracyjnym.

Wezwano wnioskodawcę o uzupełnienie wniosku w trybie art. 64 § 2 k.p.a. Pismem z dnia 7.06.2010 r. (pismo wniesione z zachowaniem terminów k.p.a.) wpłynęły

dokumenty uzupełniające, z których jednak wynikało, że organem uprawnionym do reprezentowania Towarzystwa jest Zarząd, który jest pięcioosobowy. Zatem wniosek nie został podpisany przez osobę uprawnioną do reprezentowania Towarzystwa. W związku z powyższym postanowieniem z dnia 15.06.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS-TŚ-6613/2-25/2010/at, odmówiono dopuszczenia Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka w Katowicach do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

W swoim piśmie z dnia 19.05.2010 r. uzupełnionym pismem z dnia 29.05.2010 r. Pan dr inż. Marek Sołtysiak poruszył szereg kwestii środowiskowych. Zagadnienia te zostały przeanalizowane przez organ w odniesieniu do przedłożonych przez wnioskodawcę dokumentów. Zwrócono się również do wnioskodawcy u ustosunkowanie się do wskazanych zagadnień.

Z powyższego wynika, co następuje.

1. Wskazano, że w raporcie przedstawiono w sposób niekompletny i mało czytelny aspekt wpływu przedsięwzięcia na płazy, w tym: nie została przedstawiona pełna inwentaryzacja miejsc występowania płazów, liczebność populacji znajdujących się w zasięgu oddziaływania drogi, lokalizacji zbiorników rozrodcze płazów, zbiorników zastępczych i zagadnień przenoszenia płazów ze zbiorników kolidujących z przedsięwzięciem.

Analizując przedmiotowy raport wraz z materiałami uzupełniającymi stwierdzono, że w dokumentacji tej przedstawione zostały wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej. W tabelach tych zawarte są również dokumentacje dotyczące płazów. W załączniku 8.3 do raportu zawierającym analizę oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz w załączniku 5.1. Inwentaryzacji poddany był pas o szerokości 500-750 m. Wykazano 120 miejsc wrażliwych, wśród których znajdują się również miejsca występowania płazów. Inwentaryzacja ta określiła również możliwe trasy migracji tych zwierząt.

W wyjaśnieniach i uzupełnieniach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Szczecin z dnia 14.06.2010 r. i z dnia 15.06.2010 r., w których odniesiono się do uwag Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego, wskazano, że wyniki przeprowadzonych inwentaryzacji zostały ponownie przeanalizowane. Na ich podstawie zaproponowano lokalizację następujących przejść:

- 11 przejść dla płazów (wielootworowych z murkami (płotkami) naprowadzającymi oraz 24 wielootworowych przejść z płotkami naprowadzającymi dodatkowo zaproponowanych po uwagach GTP z dnia 19.05.2010r.;
- 12 poszerzonych mostów (zabezpieczających doliny rzeczne, z liczną herpetofauną) o szerokości od kilkudziesięciu do 100 m,
- 32 przejść dolnych, dużych i średnich (o szerokości od 8m do 30m), z szerokim pasem suchego terenu umożliwiającego przemieszczanie się zwierząt.

Znaczna część z przejść dolnych znajduje się w rejonach występowania płazów (obniżenia z oczkami wodnymi i zabagnieniami).

Ww. przejścia zapewnią swobodną migrację płazów między miejscami ich rozrodu, zimowania i żerowania.

Ponadto, GDDKiA Oddział w Szczecinie w ww. wyjaśnieniach i uzupełnieniach wskazała miejsca potencjalnego występowania płazów na wnioskowanej trasie drogi S6:

Lp.	pikietaż
1	22+500
2	23+300
3	30+500
4	49+000
5	54+000
6	61+000

7	65+500
8	69+000
9	72+000
10	73+500
11	79+000
12	82+000
13	97+000
14	100+000
15	104+000
16	106+500
17	108+000
18	114+000
19	120+000
20	123+500
21	125+500
22	130+000
23	138+000
24	140+500

Rejony te będą przedmiotem dokładnych analiz potencjalnego bytowania płazów oraz wyznaczania dla nich przepustów.

Ponadto, wnioskodawcy wskazują, że zgodnie z założeniami zawartymi w „Studium techniczno-ekonomicznym dostosowania drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej, odcinek: Goleniów, woj. zachodniopomorskie – Słupsk, woj. Pomorskie” (2006), „Aneksie do Studium techniczno-ekonomiczne dostosowania drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej, odcinek: Goleniów, woj. zachodniopomorskie – Słupsk, woj. Pomorskie” (2007) oraz „Studium techniczno-ekonomiczne dostosowania drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej, odcinek Kołobrzeg – Koszalin” (2007), stanowiącymi wytyczne do raportu, na wnioskowanym wariantcie zostanie zlokalizowanych ok. 150 przepustów i niewielkich mostów (szerokość 3-4 m), które zapewnią możliwość przemieszczania się małych zwierząt (w tym płazów).

Zgodnie z zapisami w raporcie, przepusty na rowach (ciekach) wyposażone zostaną w suche półki przełazowe. Na podstawie uzyskanego materiału można stwierdzić, że przy zastosowaniu zaproponowanych działań minimalizujących (wybudowanie 45 dużych i średnich przejść dla zwierząt oraz ok. 150 przepustów i niewielkich mostów dla małych zwierząt, w tym płazów, 35 obszarów, na których powstaną specjalne wielootworowe systemy przejść dla płazów), zapewniono możliwość przemieszczania się zwierząt.

Przeprowadzona inwentaryzacja wykazała rejony występowania płazów oraz określiła możliwe trasy migracji tych zwierząt. Znajac dokładny przebieg trasy zostaną zidentyfikowane również zbiorniki rozrodcze płazów i w przypadku konieczności zniszczenia któregoś z nich, zostaną określone odpowiednie środki zaradcze (w tym zalecenie budowy zbiorników zastępczych). Przed ewentualnym zniszczeniem zbiornika będącego miejscem rozrodu płazów, przeprowadzona zostanie dokładna analiza składu gatunkowego i liczebności populacji płazów w nim występujących, co pozwoli na znalezienie odpowiedniego zbiornika zastępczego dla odławianych osobników bądź odpowiednie zaprojektowanie nowego zbiornika.

Organ w niniejszej decyzji ustalił warunki dotyczące realizacji przejść dla zwierząt, w tym płazów zgodnie z załącznikiem nr 4 niniejszej decyzji. W niniejszej decyzji określone zostały również inne warunki, które pokrywają się z postulatami wniesionymi przez Górnśląskie Towarzystwo Przyrodnicze, np.:

- obowiązku zachowania stałych i okresowych zbiorników wodnych w sąsiedztwie trasy (mokradła, oczka, potorfia itp.), zaś przed ich ewentualnym zasypaniem, należy wylapać bytujące w nich płazy i przenieść w bezpieczne miejsce (inny zbiornik wodny niezagrożony realizacją inwestycji),

- w przypadku, gdy w najbliższej okolicy nie ma takiego zbiornika, należy utworzyć zbiornik zastępczy w celu zrekompensowania płazom straty miejsc rozrodu,
- w trakcie prowadzenia wykopów zabezpieczenie wykopów przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt, a przed likwidacją (zasypaniem) należy je sprawdzić pod kątem obecności płazów i innych zwierząt,
- zastosowanie konstrukcji przepustów pod drogą, zwłaszcza w miejscu krzyżowania się jej z drobnymi ciekami, umożliwiającej przejście płazom; wymagane minimalne parametry obiektów: szerokość 1,5 m, wysokość 1 m, zaś każdy przepust powinien mieć wybudowaną minimum kładkę po jednej stronie,
- w okresie wzmożonej aktywności płazów (szczególnie w okresie wiosennym i jesiennym), należy prowadzić monitoring placu budowy pod kątem obecności płazów i w miarę potrzeby ich bezpieczne usuwanie poza obszar zagrożony pracami.
- Należy prowadzić monitoring funkcjonalności (wykorzystywania przez płazy) zaproponowanych przepustów.

Ponadto, organ w decyzji wskazał na obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w której m.in. będzie przeprowadzona analiza w zakresie:

- rozwiązań technicznych dla zabezpieczenia jezdni przed wchodzeniem płazów wraz z podaniem ich lokalizacji,
 - długości i rozmieszczenia wygrodzeń ochronnych, które muszą zostać dostosowane do szczegółowych rozwiązań projektowych (obiektów mostowych, dróg serwisowych, ekranów akustycznych, urządzeń podczyszczających itd.) i przecinanych kompleksów leśnych; przy przejściach (przepustach) dla małych zwierząt, obecność wygrodzeń powinna być uzależniona od konkretnej lokalizacji przejścia (należy brać pod uwagę m. in.. wysokość korony drogi, otoczenie, np. sąsiedztwo cieków wodnych) oraz zwierząt dla których są przeznaczone,
 - zastawienia lokalizacji i parametrów wszystkich istniejących, przebudowywanych i budowanych przepustów dla płazów, na terenie obu województw.
2. Wskazano, że przedstawiony raport jest niepełny i niewyczerpuje wszystkich zagadnień, w tym dotyczących płazów. Przerzucenie wykonana uszczegółowionych analiz na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko przerzuca odpowiedzialność na autorów „drugiego” raportu. Nie daje to gwarancji, że pod presją czasu i projektanta autorzy drugiego raportu wywiążą się należycie ze swojego zadania.

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) zachodzą przesłanki do przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

W przedmiotowej sprawie, w ocenie organu, takie przesłanki występują.

Jedną z nich jest to, że analizowana obecnie dokumentacja jest wykonana na wstępnym etapie przygotowania inwestycji. Nie są wtedy jeszcze znane ostateczne informacje na jej temat, np. brak jest danych na temat lokalizacji zaplecza budowy, obwodów utrzymania czy też miejsc obsługi podróżnych. Nie są również znane szczegóły dotyczące usytuowania zaplecza budowy, rozwiązania techniczne, czy rozpoznanie hydrogeologiczne i geotechniczne, które wpływają na przyjęte rozwiązania. Raport sporządzany na tym etapie posiada taki stopień szczegółowości, na jaki pozwala stan przygotowania analizowanej inwestycji.

Zakładanie, że drugi raport zostanie wykonany jest niczym nieuzasadnione. Zgodnie z art. 67 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie,

udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz w ocenach oddziaływania na środowisko powinny się w nim znaleźć:

- informacje, o których mowa w art. 66 ww. ustawy, określone ze szczegółowością i dokładnością odpowiednio do posiadanych danych wynikających z projektu budowlanego i innych informacji uzyskanych po wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i decyzji, o których mowa w art. 72 ust.1 pkt 2-9 i pkt 11-13, jeżeli były już dla danego przedsięwzięcia wydane;
- określenie stopnia i sposobu uwzględniania wymagań dotyczących ochrony środowiska, zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 2-9 i pkt 11-13, jeżeli były już dla danego przedsięwzięcia wydane.

Z powyższych zapisów wynika, iż celem raportu na etapie ponownej oceny jest nie tylko weryfikacja rozwiązań zawartych w pierwszym raporcie. W niektórych przypadkach możemy mieć także do czynienia z doprecyzowaniem rozwiązań zaproponowanych w pierwszym raporcie. U podstaw wprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko leżał właśnie problem braku szczegółowych danych we wstępnej fazie realizacji inwestycji. W związku z tym, iż w Polsce proces inwestycyjny jest procesem wieloetapowym, w raportach o oddziaływaniu na środowisko, przygotowywanych na pierwszych etapach realizacji inwestycji, sygnalizowane są pewne zagrożenia oraz proponowane środki łagodzące adekwatne do posiadanej na tym etapie wiedzy. Na kolejnym etapie inwestycji, w miarę wzrostu posiadanych informacji przez projektantów i autorów Raportu, zaproponowane środki są doprecyzowywane, ewentualnie weryfikowane, tak aby w konsekwencji otrzymać pełne zabezpieczenie środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji. Gdyby na pierwszym etapie znane były kompletne dane dotyczące planowanej inwestycji, to ponowna ocena nie byłaby w zasadzie potrzebna. Jeśli zachodzi ryzyko pominięcia jakiegoś ważnego aspektu oceny wpływu inwestycji, niemożliwego do właściwego oszacowania na tym etapie inwestycji – wprowadzenie konieczności ponownej oceny jest jak najbardziej zasadne.

3. Brak ustalenie stref wygradzenia pasa budowy przed dostępem plażów. Znając lokalizację miejsc występowania plażów w pasie drogi oraz w jej buforze, wskazanie wygradzeń jest możliwe przed rozpoczęciem robót budowlanych.

Analiza przedłożonej dokumentacji pozwoliła organowi ustalić warunki realizacji inwestycji mające na celu ochroną środowiska przyrodniczego, w tym plażów. Na podstawie raportu w decyzji wskazane miejsca, które należy wyłączyć z lokalizowania na nich zaplecze budowy z uwagi na obecność cennych elementów środowiska przyrodniczego tj. m.in. obszary chronione (w tym obszary Natura 2000 oraz obszary chronionego krajobrazu), strefy ochrony ujęć wód, lasy, doliny rzeczne, zatorfione obniżenia itp. Jeżeli chodzi o wskazanie konkretnych miejsc zastosowania wygradzenia budowy przed dostępem plażów, to jak zostało wspomniane wcześniej – na tym etapie przygotowania inwestycji nie są znane dokładne miejsca lokalizacji zaplecza budowy. W związku z powyższym zagadnienie to będzie musiało zostać przeanalizowane w ponownej ocenie oddziaływania na środowisko, co znalazło swoje odzwierciedlenie w decyzji.

Ponadto, w decyzji zostało wpisanych szereg działań minimalizujących negatywne oddziaływanie inwestycji na plaży na etapie budowy, w tym stały nadzór przyrodniczy na placu budowy. W momencie, kiedy w wyniku nadzoru przyrodniczego zostanie stwierdzona konieczność zastosowania wygradzeń - odpowiednie działania będą natychmiast podejmowane. Pozwoli to powoduje, iż ewentualne zagrożenie tej grupy zwierząt zostanie zredukowane do minimum.

4. Przepusty z ciekami powinny uwzględniać przestrzeń do swobodnego przemieszczania się zwierząt wzdłuż brzegów cieków. Pasy gruntu pozostawione w przepustach powinny być zaprojektowane dwustronnie, zaś ich szerokość powinna wynosić ok. 50 cm lub więcej. Natomiast półki dla płazów powinny być montowane wyłącznie w przypadkach, kiedy nie ma możliwości pozostawienia pasów gruntu.

Przepusty przedstawione w raporcie, adaptowane do funkcji przejść dla drobnych zwierząt będą wyposażone w obustronne półki o min. szerokości 50 cm, łagodnie połączone z terenem, natomiast wielootworowe przejścia dla płazów będą utworzone z przepustów o przekroju prostokątnym o minimalnych parametrach 1,5×1m. Zaproponowana ilość przepustów, mostów i estakad powinna zapewnić możliwość przemieszczania się płazów i innych drobnych zwierząt przez drogę S6. Zagadnienie to będzie przedmiotem uściślenia podczas ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

5. Wykonanie monitoringu herpetologicznego jest kosztowne. W raporcie brak informacji z kompletnych badań terenowych, które umożliwiłyby określenie szacunkowego zakresu tego monitoringu w rozbiciu na roboczogodziny, pozwalającego na oszacowanie jego kosztów.

Celem sporządzania raportu jest przedstawienie analiz oddziaływania inwestycji na środowisko oraz propozycje ograniczenia tego oddziaływania. Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) nie jest wymagane zamieszczania w raporcie analizy ekonomicznej zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko.

Kwestie zabezpieczenia cennych gatunków i siedlisk, szczególnie na obszarach Natura 2000, są priorytetowe i względy ekonomiczne nie powinny decydować o konieczności, bądź braku konieczności ich zastosowania.

6. Wymiary oczek siatki zabezpieczającej płazy przed dostępem do drogi powinien wynosić poniżej 0,5x0,5 cm. Siatka powinna być trwała, wkopana w grunt, szczelnie łączona, zaopatrzona w przewieszki. Zabezpieczenia takie są niezbędne, gdyż płazy są w stanie przechodzić przez oczka siatek o wymiarach 1-2 cm, jakie były sugerowane w raporcie.

Warunek ten został uwzględniony w niniejszej decyzji.

7. Doprecyzować znaczenie zwrotu „2-3 otworowe”, „kilkuotworowe”, „wielootworowe” przepusty dla płazów.

Wnioskodawca pismem z dnia 15.06.2010 r. wyjaśnił, iż określenie „wielootworowy przepust dla płazów” jest powszechnie używane i dotyczy umieszczonych w odległości kilkudziesięciu metrów jeden od drugiego, suchego przejścia (otworu), połączonych murkiem (plotkiem) naprowadzającym.

8. Przepusty dla zwierząt powinny mieć przekrój prostokątny, gdyż ich skuteczność jest wyższa od przepustów o przekroju okrągłym.

Wnioskodawca pismem z dnia 15.06.2010 r. przychylił się do propozycji zastosowania przepustów o przekroju prostokątnym. W przypadku istniejących przepustów zostanie przeanalizowana możliwość zmiany ich przekroju na prostokątne. Rozwiązanie to zostanie wprowadzone do projektu budowlanego.

Organ uwzględnił ten warunek w niniejszej decyzji.

9. Przedstawiono zarzut dotyczący braku zapewnienia zespołu inwentaryzacyjnego o odpowiedniej liczebności.

O ocenie organu nie jest to wniosek merytoryczny do prowadzonego postępowania. Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska oraz ustawą o dostępie

do informacji o środowisku z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) nie ma określonych warunków dotyczących tego, kto ma wykonać raport i z ilu osób ma składać się taki zespół.

Zgłoszone uwagi i wnioski zostały sprawdzone w ramach postępowania decyzyjnego dotyczącego przedsięwzięcia i przeanalizowane. W przypadku kwestii dotyczących zagadnień oddziaływania na środowisko, w tym środowisko przyrodnicze, które wymagały dodatkowego wyjaśnienia, zwrócono się do wnioskodawcy o ich uzupełnienie lub doprecyzowanie. W niniejszej decyzji odniesiono się do uwag i wniosków złożonych w toku postępowania zarówno przez społeczeństwo, jak i przez organizacje ekologiczne.

Na każdym etapie postępowania administracyjnego strony postępowania zawiadomione były o toczącym się postępowaniu, zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.). W związku z faktem, iż liczba stron w postępowaniu o wydanie przedmiotowej decyzji przekroczyła 20, zastosowany został art. 49 ustawy kodeks postępowania administracyjnego, w związku z czym strony postępowania zostały zawiadamiane o czynnościach organu (zarówno o wszczęciu postępowania jak i o możliwości składania uwag) przez obwieszczenie. W toku prowadzonego postępowania umożliwiono stronom czynny udział w postępowaniu i wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem decyzji.

W postępowaniu tym, Prezydent Miasta Koszalina zgłosił wniosek o uwzględnienie w przebiegu drogi ekspresowej S6 węzła komunikacyjnego na skrzyżowaniu z ulicą Morską, w związku z właściwą obsługą komunikacyjną obszaru Słupskiej Strefy Ekonomicznej, Strefy Zorganizowanej Działalności Gospodarczej oraz terenów inwestycyjnych położonych pomiędzy ulicą Morską, a ulicą Władysława IV. Organ prowadząc niniejsze postępowanie dotyczące ustalenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedsięwzięcia, zapoznał się ze stanowiskiem Strony postępowania. Wniosek Strony nie dotyczy jednak merytoryki oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia, ale wnioskuje o zmianę zakresu przedsięwzięcia. Zmiana zakresu przedsięwzięcia wiązałaby się ze zmianą wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek taki powinien złożyć Inwestor. Byłoby to jednak nowe postępowanie administracyjne, dla innego przedmiotu sprawy, wymagające przeprowadzenia nowej procedury ocen oddziaływania na środowisko. Uwaga wniesiona przez Prezydenta Miasta Koszalina nie mogła więc zostać uwzględniona w tym postępowaniu, które jest prowadzone w zakresie przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), gdyż w postępowaniu w sprawie ocen oddziaływania na środowisko określa się, analizuje i ocenia zagadnienia związane z ochroną środowiska, w tym: bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym na zdrowie i warunki życia ludzi, zabytki, wzajemne oddziaływanie między tymi czynnikami, możliwość oraz sposoby zapobiegania oraz ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko.

W dniu 5.07.2010, pismem znak: KO/139/07/2010 Prezes Stowarzyszenia Pracowni na rzecz Wszystkich Istot wniósł uwagi dotyczące przedmiotowego postępowania, w tym stwierdził że:

- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie przedstawia wystarczających danych pozwalających na ocenę całości przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze,
- wnioskodawca nie uzasadnia powodów odrzucenia propozycji strony dotyczącej minimalnej ilości przejść dla zwierząt,
- niedopuszczalnym jest iż wiele istotnych i fundamentalnych aspektów ochrony środowiska zostanie rozpatrzone dopiero na etapie ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

W odpowiedzi na powyższe Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie, pismem z dnia 7.07.2010, znak: GDDKiA-O/Sz-P-4/AK/4111/S6/11h/2010 przedstawiła swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie, natomiast tutejszy organ opierając się na zapisach raportu stwierdził, co następuje.

Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko spełnia wymogi art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa (...) i jest jednym z materiałów dowodowych w sprawie. Tym samym stanowi dokument, na którym może opierać się organ przy wydawaniu decyzji środowiskowej. Organ określając w decyzji warunki środowiskowe realizacji przedsięwzięcia opiera się zarówno na przedłożonej przez inwestora dokumentacji jak również na całym materiale dowodowym zebranym w trakcie postępowania administracyjnego.

W przypadku podniesionej przez Stowarzyszenie kwestii dotyczącej wyeliminowania wszelkich wątpliwości dotyczących oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko to w raporcie zostało ocenione oddziaływanie inwestycji na wszystkie komponenty środowiska. Należy wziąć tu pod uwagę, że jest to ocena ekspercka i zależy w głównej mierze od oceniającego. Jednak nie ma podstaw do stwierdzenia, że została ona wykonana nierzetelnie. W celu wyeliminowania wszelkich negatywnych oddziaływań zostały zaproponowane skuteczne środki minimalizujące. W przypadku kolizji z cennymi przyrodniczo siedliskami na terenie obszarów sieci Natura 2000 zaproponowane rozwiązania projektowe zostały tak skorygowane, aby w jak najmniejszym stopniu ograniczyć stopień ich przekształcenia podczas realizacji inwestycji.

Dodatkowym zabezpieczeniem przed wystąpieniem ewentualnych oddziaływań jest konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego w trakcie trwania inwestycji. Prowadzony nadzór ma celu przeprowadzenie kontroli terenu zajętego przez inwestycję przed rozpoczęciem prac budowlanych, zdiagnozowanie ewentualnych miejsc wrażliwych środowiskowo, oraz egzekwowanie od przyszłych wykonawców robót nałożonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązków. W przypadku gdyby pojawiły się wątpliwości iż zaproponowane w raporcie działania są niewystarczające do wyeliminowania i minimalizacji ewentualnych oddziaływań wówczas nadzór winien proponować i wdrożyć dodatkowe działania ochronne.

W odniesieniu do przejść dla zwierząt, to zaproponowana w raporcie lokalizacja i liczba obiektów ekologicznych została dostosowana do zaleceń Stowarzyszenia o czym świadczy pismo z dnia 14.06.2010r. o zmianie lokalizacji większości obiektów zgodnie ze wskazaniami Stowarzyszenia. Jednocześnie została także zwiększona liczba przejść dla zwierząt racjonalnie, co do możliwości ich wykonania w terenie. W wielu przypadkach wskazana przez Stowarzyszenie lokalizacja obiektów ekologicznych kolidowała np. z miejscami przeznaczonymi pod węzły drogowe, Miejscami Obsługi Podróżnych, Obwodami Drogowymi, lub też niemal pokrywał się z zaplanowanymi w

niedalekim sąsiedztwie przejściami. Należy tu przypomnieć, że budowa samej drogi jak również obiektów inżynierskich są wykonywane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

W związku z powyższym ze względu na warunki techniczne jakim musi odpowiadać droga klasy S nie było możliwe wykonanie przedmiotowych obiektów.

Dodatkowo należy podkreślić, że Wykonawca raportu zwrócił się dnia 03.11.2009 r. o opinię do Stowarzyszenia na temat lokalizacji zaplanowanych przejść dla zwierząt i nie otrzymał odpowiedzi na ww. zapytanie. Dopiero dnia 14.05.2010 r. Stowarzyszenie na Rzecz Wszystkich Istot złożyło do organu prowadzącego postępowanie uwagi co do treści raportu.

Odnosząc się do konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko to należy zauważyć, iż ustawowo w ciągu czterech lat obowiązywania decyzji środowiskowej mogą się zmienić okoliczności, w których analizowano przedsięwzięcie i jego potencjalny wpływ na środowisko, w związku z czym obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny wydaje się być jak najbardziej uzasadniony, tym bardziej że termin realizacji inwestycji uzależniony jest przede wszystkim od pozyskania środków finansowych.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za ponowną oceną jest dostępność na etapie uzyskiwania zgody na realizację inwestycji drogowej szczegółowych rozwiązań technicznych, których nie można było określić na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej.

W dniu 5.07.2010 również Państwo Eugeniusz i Teresa Choraży zamieszkali w gminie Ustronie Morskie jako właściciele nieruchomości położonych na trasie przebiegu planowanej drogi, wnieśli uwagi w przedmiotowej sprawie. Uwagi dotyczyły braku uwzględnienia w zgromadzonych materiałach dowodowych i w raporcie w wystarczającym stopniu faktu dotyczącego realizacji na nieruchomościach, przez które ma przebiegać droga, inwestycji związanych z budową elektrowni wiatrowych. Powyższe braki mają zasadnicze skutki dla oceny prawidłowości postępowania środowiskowego, w tym:

- powodują iż niemożliwe jest na ich podstawie dokonanie pełnej i wyczerpującej oceny skumulowanego oddziaływania na środowisko wszystkich realizowanych inwestycji, w tym drogi oraz elektrowni wiatrowych realizowanych na tym samym terenie,
- powodują, że nie wzięto pod uwagę możliwości wystąpienia kolizji planowanej inwestycji z innymi inwestycjami, a co za tym idzie nie rozstrzygnięto w jaki sposób pogodzić realizację dwóch różnych przedsięwzięć na tym samym terenie doprowadzając tym samym do naruszenia interesów właścicieli nieruchomości, na których mają być wybudowane elektrownie wiatrowe.

Wniesiono, że poza lakonicznymi stwierdzeniami zawartymi w raporcie, zarówno ten dokument, jak i inne dowody zgromadzone w przedmiotowej sprawie, nie powołują się na żadne szczegóły dotyczące realizacji inwestycji w postaci farm wiatrowych. Ponadto w raporcie dostrzec można braki, które wskazują, że nie uzyskano wymaganej opinii Wójta Gminy Ustronie Morskie na temat planowanych farm wiatrowych (w przeciwieństwie do konsultacji przeprowadzonych w innych gminach). Wskazano, że taka opinia powinna mieć zasadnicze znaczenie dla oceny wszystkich uwarunkowań środowiskowych, gdyż wskazywałaby w sposób jednoznaczny na fakt, iż na tym samym terenie planuje się realizację kilku dużych przedsięwzięć jednocześnie kolidujących ze sobą (działki należące do Państwa Chorażych objęte są planami realizacji elektrowni

wiatrowych przez takie spółki jak: Pomerania Innovate Sp. z o.o. z siedzibą w Koszalinie, Green Power Sp. z o.o. z siedzibą w Koszalinie i Windpol Sp. z o.o. z siedzibą w Szczecinie). Ponadto w raporcie jak wynika z pisma Strony, nie uwzględniono projektowanych farm, a tym samym możliwości skumulowanego oddziaływania na środowisko przedmiotowych farm z projektowaną drogą. Mając powyższe na uwadze, Strona uznała, że zgromadzone materiały dowodowe nie są wyczerpujące i powinny zostać uzupełnione w ww. zakresie.

W odpowiedzi na powyższe Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie, pismem z dnia 7.07.2010, znak: GDDKiA-O/Sz-P-4/AK/4111/S6/11g/2010 przedstawiła swoje stanowisko w przedmiotowej sprawie, natomiast tutejszy organ opierając się na zapisach raportu stwierdził, co następuje.

Na etapie opracowanie raportu oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji zostało przeanalizowane trzy zarekomendowane warianty jak i warianty dodatkowe, których konieczność opracowania wyniknęła już na etapie sporządzania raportu do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W raporcie została przeprowadzona analiza wielowariantowa i na tej podstawie został wybrany wariant najkorzystniejszy dla środowiska.

Na etapie opracowywania STEŚ Inwestor zwrócił się o opinie do gmin przez które przechodziła zaprojektowana trasa. Dodatkowo dnia 17.11.2009 r. w siedzibie GDDKiA w Warszawie odbyło posiedzenie Komisji Opiniowania Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad, na które zostali zaproszeni również przedstawiciele lokalnych samorządów.

Jednocześnie informujemy, że również dla przedsięwzięcia polegające na dostosowaniu drogi krajowej nr 11 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Koszalin – granica z województwem wielkopolskim zostało wykonane Studium Techniczno – Ekonomiczne. Planowaną przebudowę drogi krajowej nr 11 rozważano również w kilku wariantach, przy czym na odcinku Koszalin – Kołobrzeg wariant 5 drogi S6 pokrywał się z wariantem 1 drogi S11 i również dla tej inwestycji warianty przedstawione były do zaopiniowania wszystkim gminom, przez które przechodzić miała planowana trasa S11. W ramach ww. uzgodnień, pismem z dnia 03.01.2006 r. Wójt Gminy Ustronie Morskie zaakceptował wariant 1 (niebieski) na odcinku gminy Ustronie będącym jednocześnie wariantem wybranym czyli wariantem V/Va w podwariancie I. Ponadto w dniu 01.09.2009 odbyły się konsultacje w gminie Ustronie Morskie z udziałem Wójta i przedstawicieli gminy. Tym samym znaczący wydaje się być fakt, że Urząd Gminy mając świadomość przebiegu planowanej drogi uzgadniał bądź wydał decyzję będącą w kolizji z ww. przedsięwzięciem.

Dodatkowo odnosząc się do zarzutu braku oceny oddziaływań skumulowanych to należy przyjąć, iż ocena takiego oddziaływania została wykonana w przedłożonym organowi materiale dowodowym w sprawie. Zostało przeanalizowane oddziaływanie skumulowane drogi ekspresowej z farmą wiatrową z zakresie oddziaływania hałasu, oddziaływania na krajobraz oraz na zwierzęta w tym również na ptaki (na które to wiatraki mają największy wpływ)

Dodatkowo należy zauważyć, iż za nieruchomości zajęte pod inwestycje drogową właściciele dostaną stosowne odszkodowanie z tego tytułu po uzyskaniu przez GDDKiA decyzji ZRID.

Podstawą do rozstrzygnięcia sprawy była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 75 § 1, 77 § 1 i art. 80 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.).

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz na obszary Natura 2000 określono, analizowano oraz oceniono zagadnienia wskazane w art. 62 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w tym m. in.:

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko, ludzi, dobra materialne i zabytki,
- możliwość oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
- wymagany zakres monitoringu,
- skumulowane oddziaływanie przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami.

Niniejszą decyzję wydano w oparciu przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) uwzględniając:

- wyniki opinii organu inspekcji sanitarnej, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa oraz analizę oddziaływań transgranicznych, zgodnie z zapisami art. 80,
- zakres merytoryczny i formalny, jaki powinien zostać określony w decyzji, zgodnie z art. 82 i 85.

Postępowanie przeprowadzone zostało w porozumieniu z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku, zgodnie z art. 75 ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

Zgodnie z zapisami art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635 ze zm.) wnioskodawca, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie jest zwolniona z obowiązku wniesienia opłaty skarbowej od dokonania czynności urzędowej, jako jednostka budżetowa.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Integralną część decyzji stanowią poniższe załączniki.

1. Charakterystyka całego przedsięwzięcia.
2. Działania minimalizujące dla cennych obiektów przyrodniczych nie objętych ochroną prawną, położonych w bezpośrednim sąsiedztwie trasy inwestycji, bądź przez nią przecinane, stanowiących siedliska roślin i zwierząt chronionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody.
3. Działania minimalizujące dla siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla ochrony których zostały powołane obszary Natura 2000.
4. Przewidywane przejścia dla zwierząt na projektowanej drodze ekspresowej S6 na odcinku Goleniów Słupsk.
5. Lokalizacja przedsięwzięcia, załącznik mapowy.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska

oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji określonej w art. 72 ust 1 tej ustawy. Wniosek powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, zgodnie z art. 72 ust. 3 ww. ustawy. Termin, ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie złożone za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie
dr Przemysław Łagodzki

Otrzymują:

1. Pan Paweł Cieśla
Halcrow Group Sp. z o.o. Oddział w Polsce
ul. Wspólna 47/49, 00-684 Warszawa
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie
al. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin
ul. Mszczonowska 4, 02-337 Warszawa
3. Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot
ul. Jasna 17, 43-360 Bystra
4. Pozostałe strony za pośrednictwem obwieszczenia, zgodnie z art. 49 oraz art. 10 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.)

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Gdańsku
ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie
ul. Spedytorska 6/7; 70-637 Szczecin
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Gdańsku
ul. Dębinki 4, 80-211 Gdańsk