



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W SZCZECINIE**

Szczecin, dnia 22 listopada 2016 r.

WONS-OŚ.4242.59.2016.KK

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.), art. 90 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. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 14.09.2016 r. w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn. „**Projekt i Budowa drogi S-6 na odcinku koniec obwodnicy m. Ploty – węzeł Kiełpino (z węzłem)**”, w związku z prowadzonym przez ww. organ postępowaniem zmierzającym do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla planowanego przedsięwzięcia,

**postanawiam**

określić środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:

1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj.: zapewnić nadzór specjalisty w zakresie ochrony flory i fauny (botanika, w tym dendrologa, ornitologa i ichtiologa), celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac, ze szczególnym uwzględnieniem prac związanych z: wycinką drzew i krzewów, oczyszczeniem terenu przeznaczonego pod drogę z roślinności, lokalizowaniem zaplecza budowy, wprowadzeniem nasadzeń, metaplantacji kukułki szerokolistnej, lokalizacją przejść dla zwierząt, wprowadzeniem rozwiązań dotyczących ochrony płazów i konieczności wskazania terminu oraz sposobu prowadzenia tych prac w odniesieniu do walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego.
2. Przed rozpoczęciem prac budowlanych, w obszarze oddziaływania inwestycji prowadzony nadzór przyrodniczy ma zweryfikować możliwość wystąpienia gatunków chronionych, również na drzewach planowanych do usunięcia, a przypadku stwierdzenia ich występowania, inwestor zobowiązany jest do uzyskania stosownego zezwolenia na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2015 r., poz. 1651 ze zm.).
3. Należy prowadzić monitoring inwestycyjny w trakcie prowadzenia prac budowlanych, przy współpracy z nadzorem przyrodniczym oraz monitoring poinwestycyjny w celu oceny skuteczności wprowadzonych nasadzeń liniowych, nasadzeń stref ekotonowych, efektów metaplantacji kukułki szerokolistnej, zastosowanych

zabezpieczeń dla płazów jak również wykorzystywania przejść przez zwierzęta duże, średnie i małe, ze szczególnym uwzględnieniem płazów.

4. Należy prowadzić monitoring środowiska wodno-gruntowego w zakresie badania zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych dla odcinków, z których spływy ujmowane są w systemy kanalizacyjne, przez okres co najmniej 5 lat od oddania drogi do eksploatacji.
5. Prace budowlane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu prowadzone w rejonach rzeki Brodziec, kolidującej z drogą S-6 a położoną w obszarze Natura 2000: Dorzecze Regi PLH320049, należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który wskaże ewentualne ograniczenia czasowe w wykonywaniu prac.
6. Trasy dojazdowe do miejsca realizacji przedsięwzięcia należy w miarę możliwości wytyczyć wzdłuż istniejących szlaków komunikacyjnych.
7. Zaplecze budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty i zlokalizować poza terenami cennymi pod względem przyrodniczym oraz poza ciekami, obszarami wodno-błotnymi i terenami charakteryzującymi się płytkim występowaniem wód gruntowych. W związku z czym, w stosunku do niżej wymienionych planowanych obiektów inżynierskich, zaplecze budowy należy lokalizować w następujący sposób, w przypadku:

- WD-43a, PZ8a, WD-43 - na północny wschód (NE) od istniejącej drogi DK-6,
- WD-44 - na północ (N) od istniejącej drogi DK-6,
- PZ9 - poza zasięgiem występowania osadów organicznych, które występują w rejonie km 78+000,
- MD-50 - poza zasięgiem występowania osadów organicznych, które występują w rejonie km 81+800,
- WD-51 - po zachodniej stronie projektowanej trasy S-6,

Natomiast w odniesieniu do terenów cennych przyrodniczo, stanowiących m.in. siedliska przyrodnicze, obszary występowania chronionych gatunków zwierząt, zaplecza budowy nie należy lokalizować w następujących odcinkach:

- km 69+400 – 71+000, prawa strona drogi,
- km 73+000 – 74+100, prawa strona drogi,
- km 73+400 – 73+550, lewa strona drogi,
- km 74+500 – 74+800, lewa strona drogi,
- km 77+900 – 78+500, prawa i lewa strona drogi,
- km 79+200, lewa strona drogi,
- km 80+100 – 80+500, prawa strona drogi,
- km 80+100 – 80+200, lewa strona drogi,
- km 81+850 – 83+500, prawa i lewa strona drogi.

8. Zapewnić stateczność skarp wysokich nasypów na dojazdach do obiektów inżynierskich w ciągu S6 oraz w ciągu dróg poprzecznych m.in. poprzez zmianę geometrii skarp (zmiana nachylenia skarp, zastosowanie półek oraz przypór gruntowych) oraz ich humusowanie na grubości 15 cm z obsianiem ich trawą.
9. Zaprojektować osadniki we wpustach deszczowych oraz przed studniami wpadowymi,

o konstrukcji uniemożliwiającej powstanie awarii w przypadku przeciążenia hydraulicznego.

10. Zaprojektować 13 zbiorników retencyjnych jako ziemne nieuszczelnione (Zb N-SZ) lub ziemne szczelne (Zb SZ) o nachyleniu skarp 1:2, zlokalizowanych po prawej stronie drogi, w następującym km: Z1 [Zb. SZ] w km71+000, Z3 [Zb. SZ] w km 71+050, Z6 [Zb. N-SZ] w km 72+050, Z5 [Zb. SZ] w km72+100, Z7 [Zb. N-SZ] w km 72+520, Z13 [Zb. N-SZ] w km 74+250, Z14 [Zb. N-SZ] w km 74+900, Z16 [Zb. N-SZ] w km 78+100, Z18 [Zb. SZ] w km 78+450, Z19 [Zb. N-SZ] w km 79+080, Z22 [Zb. N-SZ] w km 81+700, Z23 [Zb. N-SZ] w km 82+900, Z24 [Zb. SZ] w km 82+840.
11. Zbiorniki retencyjne: Z13 i Z19 należy wyposażyć w pompownie umożliwiające przerzut wody do innych odcinków rowów.
12. Zamierzoną wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum, doły po karczowaniu pni należy zasypywać, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami. Z uwagi na występowanie w strefie oddziaływania przedsięwzięcia chronionych gatunków ptaków, zamierzoną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Dopuszcza się wykonanie prac poza wskazanym okresem wyłącznie w przypadku potwierdzenia przez nadzór przyrodniczy braku zasiedlanych gniazd w obrębie drzew i zakrzewień przeznaczonych do usunięcia, natomiast w przypadku stwierdzenia ich występowania po uzyskaniu stosownego zezwolenia na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
13. W stosunku do planowanych nasadzeń drzew i krzewów:
  - wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów, stanowiące przestrzeń zieloną wkomponowaną w otoczenie w postaci: pasów gęstych nasadzeń izolacyjno-osłonowych zlokalizowanych wzdłuż jezdni głównej, grupowych nasadzeń krzewów w obrębie węzłów, elementów ozdobnych przy rondach oraz zagospodarowania przejść dla zwierząt;
  - zastosować gatunki roślin dostosowanych do miejscowych warunków oraz swym wyglądem nawiązujące do terenu istniejącego, wykazujące się dużą odpornością na zanieczyszczenia powietrza;
  - w przypadku przejść dla zwierząt, wprowadzić zieleni naprowadzającą zwierzęta poprzez wykonanie nasadzeń dwurzędowych krzewów średnio- i wysokopiennych oraz niskich drzew w wieźbie nieregularnej, tworzące w miarę możliwości nieprzerwane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia oraz łączące się z naturalnym pasem zadrzewień w otoczeniu drogi; nie stosować gatunków obficie owocujących, przyciągających na żerowisko różne gatunki zwierząt;
14. Wprowadzić nasadzenia zieleni liniowej, w postaci alei z klonu pospolitego w ok. km 75+910-77+770, po prawej stronie drogi, za projektowanym ogrodzeniem.
15. W stosunku do nasadzeń strefy ekotonowej:

- wprowadzić nasadzenia w miejscach przecięcia przez drogę dwóch zwartych kompleksów leśnych, stanowiących częściowo siedliska przyrodnicze o kodach: 9160 oraz 91E0, przynależących do oddziałów 5, 6, 7 leśnictwa Płoty oraz 288 leśnictwa Dąbie (Nadleśnictwo Resko), w następującym km: 69+540 - 69+860 (strona południowa), 70+290 - 70+960 (strona południowa), 73+660 - 73+745 (południowa);
  - dostosować skład gatunkowy planowanych nasadzeń do siedliskowego typu lasu, z użyciem gatunków rodzimych;
  - nasadzenia wprowadzić pod okapem istniejących drzew, w co najmniej 6 rzędach z zachowaniem więźby sadzenia 1x1 m, 1 x 1,5 m; w przypadku występowania w odsłoniętej ścianie lasu odnowień naturalnych, podrostów, nalotów, krzewów rodzimego pochodzenia należy je zachować i wykorzystać w kształtowaniu strefy ekotonowej;
  - stosować sadzonki spełniające warunki materiału sadzeniowego stosowanego w odnowieniach i zazieleniach na terenach leśnych zgodnie z ustawą z dnia 7 czerwca 2001 r. o leśnym materiale rozmnożeniowym wraz z aktami wykonawczymi oraz „Leśną regionalizacją dla nasion i sadzonek w Polsce”;
  - nasadzenie poprzedzić przygotowaniem mechanicznym gleby (orka pasów pod okapem istniejącego drzewostanu) lub ręcznym (tzw. wykonanie talerzy).
16. Celem zabezpieczenia siedlisk przyrodniczych: 9160 grąd subatlantycki oraz 91F0 *Łęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy*, jak również Strugę Brodziec, przed dopływem zanieczyszczonych wód i negatywnymi skutkami poważnych awarii, wody opadowe należy zebrać w system, w postaci rowów drogowych uszczelnionych, w następującym km: 69+700 do 70+400 strona prawa, 72+856 do 74+135 strona prawa i lewa, 81+850 do 82+650 strona prawa i lewa.
17. W związku z kolizją inwestycji ze stanowiskami kukulki szerokolistnej *Dactylorhiza maja lis*, zlokalizowanymi w ok. km 82+300 - 82+600, należy wykonać metaplantacje, tj. przeniesienie stanowiska tego gatunku na inne stanowisko zastępcze o podobnych warunkach siedliskowych.
18. W celu umożliwienia migracji dużym i średnim zwierzętom, należy wykonać następujące przejścia:
- PZ-8a (przejście dolne duże), zlokalizowane w km 71+309,99 o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,70 m w pionie i 15,10 m w poziomie;
  - PZ-9 (przejście dolne średnie), zlokalizowane w km 78+334,05 o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,74 m w pionie i 15,10 m w poziomie;
  - MD-50 (przejście dolne duże), zlokalizowane w km 82+201,46 o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,70 m w pionie, a w poziomie 2 x 15,05 m, co daje 30,10 m,
19. Należy ustawić znaki ostrzegawcze i wprowadzić ograniczenia prędkości na odcinku drogi krajowej nr 6, biegnącym w pobliżu projektowanej drogi S6 przebiegającej równolegle w rejonie projektowanego przejścia dla zwierząt PZ-8a.

20. W rejonie obiektów inżynierskich: PZ8a, PZ9 oraz MD50 należy wykonać ekrany przeciwoślśnieniowe, o wysokości ok. 2,5 m w następujących kilometrażach trasy głównej: 71+250 – 71+385 – ekran obustronny, 78+283 – 78+401 – ekran obustronny, 82+151 – 82+285 – ekran obustronny.
21. Dla wykonanych przejść dla zwierząt: PZ8a, PZ9 oraz MD50 należy zastosować działania adaptacyjne otoczenia polegające na: zaprojektowaniu zieleni niskiej i wysokiej dostosowanej do rodzimych gatunków występujących na danym terenie, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego; pokrycie przejścia właściwym podłożem (piasek, żwir); stworzenie naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy itp.).
22. Wygrozdzenie odcinka drogi należy wykonać, siatką o zmiennej wielkości oczek, zmniejszając się ku dołowi i wysokości min. 2,4 m ponad powierzchnią terenu dla obszarów leśnych oraz polno-leśnych oraz 2,30 m ponad powierzchnią terenu dla pozostałych obszarów (od km 73+160 do km 75+700, od strony jezdni zachodniej ogrodzenie oddziela projektowaną drogę S6 od istniejącej DK6), wkopaną w grunt na głębokość 30 cm.
23. Zaprojektować przepusty zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszego postanowienia, wyposażone w obustronne półki o szerokości 0,50 m połączone trwale z gruntem, służące migracji małych zwierząt, w tym płazów.
24. Nawierzchnię w przepustach ekologicznych należy pokryć gruntem dobrze retencjonującym wodę w celu utrzymania odpowiedniej wilgotności (warstwa o grubości 10 cm).
25. Z uwagi na wskazane w ramach wykonanych prac inwentaryzacyjnych miejsca występowania płazów oraz szlaki ich sezonowych migracji, należy wprowadzić stałe obustronne ogrodzenia ochronno-naprowadzające i ochronne (po przynajmniej 100 m od stwierdzonych miejsc występowania płazów) oraz wprowadzić ogrodzenia ochronne pełne w rejonie projektowanych zbiorników od strony pasa drogowego po 100 m w każdą stronę na niżej podanych odcinkach:
  - od km 70+700 do 72+850, w rejonie przejścia dla zwierząt PZ-8a oraz przepustów PD-1/1, PD-1/2 i PD-1/3,
  - od km 76+350 do 76+800, w rejonie miejsca rozrodu płazów,
  - od km 77+900(P) oraz od km 78+025 (L) do km 78+550, w rejonie przejścia dla zwierząt PZ-9 oraz zbiornika Z18,
  - od km 81+550(P) oraz od km 81+630(L) do km 82+915 , w rejonie przejścia dla zwierząt MD-50, przepustów PS6-81.6, P.EKO1 i P.EKO2 oraz zbiornika Z23,
  - od km 0+135(P) do km 0+195(P) oraz od km 0+240(P) do km 0+340(P) drogi DG53\_54 (w odniesieniu do kilometraża drogi głównej w/w ogrodzenie zaprojektować na odcinku od 82+890(L) do km 82+915(L) oraz od km 82+915(P) do km 82+955(P)) , przedłużenie ogrodzenia w rejonie przejścia dla zwierząt MD-50, przepustów PS6-81.6, P.EKO1 i P.EKO2 oraz zbiornika Z23,

- od km 73+300 do km 73+850(L) oraz do km 74+295(P), oraz od km 74+040(L) do km 74+240(L), w rejonie przepustów PD-1/6, PS6-73-5 i PS6-73-8, PD-1/7, PD-1/8,
  - od km 74+725 do km 74+925(L) oraz do km 75+050(P), w rejonie przepustu z półkami dla płazów PD-1/9,
  - od km 79+100 do 79+400, w rejonie miejsca rozrodu płazów,
  - od km 79+950 do 80+250, w rejonie miejsca rozrodu płazów,
  - od km 83+200 do 83+500, w rejonie miejsca rozrodu płazów.
26. Celem uniknięcia śmiertelności płazów podczas pracy pomp w zbiornikach: Z13 (km 74+250) oraz Z19 (km 79+080) należy je całkowicie zabezpieczyć poprzez wprowadzenie ogrodzenia ochronnego, pełnego, wokół całego zbiornika.
27. Urządzenia związane z odprowadzeniem wód należy zaprojektować w sposób umożliwiający łatwe wyjście z nich płazów lub innych zwierząt, tj. o ścianach pochyłych, w przypadku rowów z nachyleniem 1:1,5, 1:2,5 i 1:3,0, natomiast w przypadku zbiorników retencyjnych z nachyleniem 1:2 Należy również zaprojektować płytkie piaskowniki przed studniami wpadowymi do 20 cm głębokości, wyposażone w rampy.
28. Zbiorniki retencyjne należy wyposażyć w rampy zjazdowe o nachyleniu 1:10 i szerokości min 3,5 m, celem umożliwienia wydostania się płazów lub innych zwierząt.
29. Elementy infrastruktury stanowiące pułapki dla płazów należy zaopatrzyć w klapy zwrotne redukujące ryzyko uwięzienia płazów i umożliwiające zwierzętom opuszczenie pułapki przy przypadkowym dostaniu się do obiektu.
30. W celu zminimalizowania ryzyka kolizji herpetofauny z pojazdami poruszającymi się po placu budowy, należy na czas wykonywania prac budowlanych wprowadzić tymczasowe ogrodzenia ochronne, po obu stronach następujących odcinków: km od 70+700 do 72+850, km od 73+300 do 73+850, km od 76+350 do 76+800, km od 77+900 do 78+550, km od 79+100 do 79+400, km od 79+950 do 80+250, km od 81+800 do 82+900, km od 83+200 do 83+500.
31. W celu ochrony terenów chronionych akustycznie, należy wykonać ekrany akustyczne (E1 i E2), po lewej stronie drogi (L) (patrzac w kierunku kilometraża rosnącego), w następującej lokalizacji i o parametrach wykazanych w poniższej tabeli:

| Ekran | Orientacyjny kilometr |        | Strona | Mln. wysokość | Orientacyjna długość |
|-------|-----------------------|--------|--------|---------------|----------------------|
|       | początek              | koniec |        | h [m]         | [m]                  |
| E1    | 72+871                | 72+952 | L      | 2             | 81                   |
|       | 72+952                | 73+041 |        | 3,5           | 89                   |
|       | 73+041                | 73+126 |        | 2             | 85                   |
| E2    | 74+350                | 74+375 | L      | 2             | 25                   |

|  |        |        |  |   |    |
|--|--------|--------|--|---|----|
|  | 74+375 | 74+435 |  | 3 | 60 |
|  | 74+435 | 74+470 |  | 4 | 35 |
|  | 74+470 | 74+500 |  | 3 | 30 |
|  | 74+500 | 74+525 |  | 2 | 25 |

Ponadto należy przewidzieć rezerwę pod ekran przeciwhałasowy od km 74+290 do km 74+350 oraz od km 74+525 do km 74+550.

32. Zobowiązuje się inwestora do przeprowadzenie analizy porealizacyjnej po zakończeniu pierwszego roku kalendarzowego, w którym rozpoczęto eksploatację drogi. Analiza porealizacyjna swoim zakresem powinna obejmować:

- ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem,
- określenie poziomu imisji 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;
- ocenę sprawności systemu odwodnieniowego.

Pomiary w ramach oceny wpływu inwestycji na tereny chronione akustycznie należy wykonać w następujących miejscach: przy zabudowie mieszkaniowo – usługowej – dz. nr 94/2 (ok. 73+000) oraz przy zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej – dz. nr 87/1 (ok. 74+450).

33. W pozostałym zakresie warunki określone w decyzji Nr 15/2010 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 09.07.2010 r., dla przedsięwzięcia pozostają bez zmian.

#### Uzasadnienie

W dniu 14.09.2016 r. Wojewoda Zachodniopomorski, pismem znak: AP-1.7820.119-4.2016.JR wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pn. „**Projekt i Budowa drogi S-6 na odcinku koniec obwodnicy m. Ploty – węzeł Kiełpino (z węzłem)**”, przedkładając jednocześnie: decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (3 egz.) oraz kopię wniosku z dnia 05.08.2016 r. o wydanie decyzji zezwalającej na realizację ww. inwestycji drogowej.

Po zapoznaniu się treścią przedłożonej dokumentacji, w tym: raportem o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami graficznymi i tekstowymi, tutejszy organ zgodnie z art. 90 ust. 2 pkt 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. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), w dniu 28.09.2016 r. wystąpił do organu inspekcji sanitarnej o wyrażenie stosownej opinii. W odpowiedzi na powyższe, Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem z dnia 25.10.2016 r., znak: NZNS.7040.7.3.2016 zaopiniował pozytywnie planowane przedsięwzięcie wskazując jednocześnie, że przy zastosowaniu opisanych w raporcie działań minimalizujących, przedsięwzięcie nie powinno stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia



ludzi. Również w dniu 28.09.2016 r. tutejszy organ zgodnie z art. 90 ust. 2 pkt 2 ww. ustawy wystąpił do Wojewody Zachodniopomorskiego z prośbą o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w prowadzonym postępowaniu. W odpowiedzi na powyższe wspomniany organ, obwieszczeniem z dnia 30.09.2016 r. podał do publicznej wiadomości informację o możliwości składania uwag i wniosków w związku z planowanym przedsięwzięciem. Jak wynika z pisma Wojewody Zachodniopomorskiego dnia 10.11.2016 r., znak AP-1.7820.119-9.2016.JR, ww. obwieszczenie wywieszone było na tablicy ogłoszeń w dniach od 06.10.2016 r. do 02.11.2016 r. oraz opublikowane na stronie BIP od dnia 06.10.2016 r. do 06.11.2016 r. Z pisma również wynika, iż w wyznaczonym przez organ terminie, nie wpłynęły żadne uwagi, ani wnioski. W związku z powyższym, w wyniku braku jakichkolwiek uwag ze strony społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, zajął wymagane prawem stanowisko biorąc pod uwagę zgromadzony materiał dowodowy, w tym opinię organu inspekcji sanitarnej.

Planowane przedsięwzięcie to jeden z odcinków składających się na przedsięwzięcie polegające na *dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie)* i stanowi 3 odcinek wspomnianego przedsięwzięcia. Z uwagi na realizację w ramach przedsięwzięcia drogi ekspresowej, planowane przedsięwzięcie w myśl aktualnie obowiązującego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), zakwalifikowane zostało jako mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (aktualnie § 2 ust. 1 pkt. 31 ww. rozporządzenia).

Jak wynika z przedłożonego raportu przedsięwzięcie realizowane będzie na odcinku o długości ok. 14,6 km, w km od 69+400,00 do km 84+014,48, zlokalizowanym w granicach gminy Płoty oraz gminy Brojce.

W ramach budowy planowanego odcinka drogi przewiduje się następujące prace:

- budowa węzłów drogowych:
  - węzeł Wicimice w km 76+171 – połączenie drogi S6 z drogą krajową nr 6,
  - węzeł Kiełpino w km 83+626 – połączenie drogi S6 z drogą wojewódzką nr 105,
- przebudowa istniejących dróg w zakresie kolizji z drogą ekspresową, tj. drogi krajowej nr 6, drogi wojewódzkiej nr 105, dróg powiatowych nr 3145Z, 3136Z oraz dróg gminnych,
- budowa dróg dojazdowych służących do zapewnienia obsługi terenów przyległych,
- budowa przejazdów awaryjnych oraz wjazdów awaryjnych na drogę ekspresową,
- budowa obiektów inżynierskich w ciągu drogi ekspresowej i w ciągu dróg krzyżujących się z drogą ekspresową,
- budowa systemu odwodnienia terenu, w tym urządzenia odwadniające korpus drogowy: rowy drogowe, kanalizację deszczową, urządzenia podczyszczające, zbiorniki retencyjne, retencyjno-infiltracyjne,
- budowa urządzeń ochrony środowiska: zabezpieczenia akustyczne, przejścia dla zwierząt, przepusty ekologiczne wraz z ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym, zieleń,



- przebudowa kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury pod i nadziemnej (urządzeń teletechnicznych i energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieci gazowych, urządzeń melioracyjnych i hydrologicznych),
- budowa oświetlenia drogowego,
- zamontowanie systemu zarządzania ruchem,
- oznakowanie drogi ekspresowej i dróg związanych, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego m.in.: bariery ochronne, osłony przeciwoślusienowe i ogrodzenie drogi ekspresowej,
- wzmocnienie podłoża gruntowego dla uzyskania właściwych warunków posadowienia dróg i obiektów inżynierskich.

Na trasie przedmiotowego odcinka drogi, nie przewiduje się lokalizacji MOP-u. Projektowany odcinek drogi ekspresowej zaczyna się za obwodnicą miasta Płoty (tj. od km 69+400). Trasa w tym miejscu częściowo wiedzie istniejącym śladem drogi krajowej nr 6, następnie krzyżuje się z istniejącym śladem drogi powiatowej DP 3136Z (DP-0136Z), dalej biegnie wzdłuż istniejącego przebiegu drogi krajowej DK6, następnie rozległego kompleksu leśnego i częściowo przez tereny rolnicze do km ok. 75+500, gdzie odbija na północny wschód od istniejącej drogi nr 6, gdzie przewidziano budowę węzła „Wicimice”. Następnie biegnie przez tereny użytkowane rolniczo oraz nieużytki rolne, krzyżując się kolejno z drogą gminną DD18, drogą powiatową DP-3145Z (DP-0145Z), a następnie z drogami gminnymi DG-51\_52 oraz DG53\_54, aż do rejonu miejscowości Kielpino, miejsca krzyżowania się z drogą wojewódzką DW105 i budowy węzła „Kielpino”.

Dla ww. przedsięwzięcia polegającego na *dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie)*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w dniu 09.07.2010 r. wydał decyzję Nr 15/2010 o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego wariantu V/Va w podwariancie I. Po analizie przedłożonych dokumentów ww. postępowaniu, w decyzji tej organ nałożył na inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 4 ww. 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), zwanej ustawą OOS. Powyższe wynikało z zaistnienia następujących okoliczności:

- 1) posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia nie pozwalały wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko,
- 2) ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istniała możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- 3) istniała 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.

Zatem zarówno w ocenie autorów wykonanego na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej raportu, jak i w ocenie organu wydającego wspomnianą decyzję, część informacji na temat przedsięwzięcia mogła zostać doprecyzowana dopiero po wykonaniu projektu budowlanego dla przedsięwzięcia.

Na etapie ponownej oceny organ stwierdził konieczność dodatkowego uwzględnienia m. in. poniższych zagadnień:

- 1) panujących warunków hydrogeologicznych i geologicznych poprzez wykonanie badań hydrogeologicznych i geotechnicznych w miejscu planowanych robót,
- 2) ocenę oddziaływania odwodnienia drogi na warunki przepływu w odbiornikach,
- 3) przeprowadzenia inwentaryzacji herpetologicznej, z uwzględnieniem liczebności płazów, lokalizacji miejsc rozrodów płazów i ich szlaków migracyjnych,
- 4) powtórного 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),
- 5) przedstawienia rozwiązań technicznych dla zabezpieczenia jezdni przed wchodzeniem płazów wraz z podaniem ich lokalizacji,
- 6) wskazania konkretnych miejsc zastosowania wygradzenia budowy przed dostępem płazów, w rejonie miejsc lokalizacji zaplecza budowy,
- 7) wskazania długości i rozmieszczenie wygradzeń ochronnych z dostosowaniem ich do szczegółowych rozwiązań projektowych (obiektów mostowych, dróg serwisowych, ekranów akustycznych, urządzeń podczyszczających itd.) i przecinanych kompleksów leśnych;
- 8) zastawienie lokalizacji i parametrów wszystkich istniejących, przebudowywanych i budowanych przepustów dla płazów, na terenie obu województw,
- 9) przeanalizowania występowania stref ochronnych ptaków drapieżnych, w odniesieniu do wnioskowanego przebiegu przedsięwzięcia,
- 10) 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, dostosowania zostanie terminu wycinki do biologii gatunku oraz wskazania będą miejsca przeniesienia drzew w siedlisko spełniające wymogi dla tego gatunku lub w miejsce jego występowania,
- 11) przedstawienia pełnej inwentaryzacji drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki ze wskazaniem wieku, pierśnicy i gatunków tych drzew oraz powierzchni krzewów wraz z ich składem gatunkowym,
- 12) w przypadku obszarów leśnych podania 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,
- 13) przedstawienia działań minimalizujących na obszary lęgowe,

- 14) 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.
- 15) przeanalizowania 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,
- 16) określenia sposobu zagospodarowania gleb organicznych (torfów) powstałych podczas wymiany na grunty nośne,
- 17) położenia ekranów akustycznych uwzględniając m. in. dokładny kilometraż drogi oraz infrastrukturę techniczną,
- 18) odniesienia 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 decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- 19) analizę oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 projektowanych 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 związku z powyższym, z uwagi na fakt, iż tylko pewne elementy przedsięwzięcia podlegały ponownej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy organ w niniejszym postanowieniu odniósł się wyłącznie do ww. zagadnień.

Należy nadmienić, iż niektóre elementy środowiska nie znajdują się na trasie oraz w sąsiedztwie planowanego odcinka drogi, a na które inwestycja mogłaby mieć wpływ, w związku, z czym wnikliwej ocenie w niniejszym postępowaniu nie podlegały następujące zagadnienia, tj. oddziaływanie na środowisko projektowanych obwodów utrzymania (OUD), celowość i możliwość zainstalowania monitoringu osłonowego (otworów obserwacyjnych) oraz wpływ na występujące strefy ochronnych ptaków drapieżnych.

Jak wcześniej wspomniano przedmiotowe przedsięwzięcie głównie będzie realizowane na terenach rolniczych, przeważnie na gruntach ornych oraz w niewielkiej części w granicach nieużytków, terenów leśnych oraz terenów zadrzewionych i zakrzewionych. Pod względem geologicznym i hydrogeologicznym, projektowany odcinek drogi znajduje się na terenie stanowiącym specyficzny region hydrograficzny Przymorza, którego sieć rzeczna wskazuje wyraźny związek z rzeźbą terenu, ukształtowaną w okresie ostatniego zlodowacenia skandynawskiego. Dominującą formą rzeźby w sąsiedztwie opiniowanego odcinka drogi krajowej nr 6 jest w przewadze płaska, rzadziej falista wysoczyzna morenowa, zbudowana z różnorodnych utworów polodowcowych (najczęściej piasków gliniastych i spiaszczonych glin zwałowych, rzadziej z osadów mułowo-ilastych). Na odcinku między Płotami a Wicimicami powierzchnię wysoczyzny urozmaicają stosunkowo wąskie, ale głębokie rynny polodowcowe, często silnie przekształcone przez późniejsze rzeki i włączone w sieć dolinną. Większość projektowanej trasy przebiega przez tereny Równiny Gryfickiej. Omawiany teren ukształtowany został przez erozyjną i akumulacyjną działalność lądolodów oraz ich wód roztopowych (szczególnie podczas ostatniego zlodowacenia skandynawskiego), a następnie

przez wody powierzchniowe cieków, działalność wiatru i akumulację organiczną w okresie polodowcowym.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej S-6 przecina następujące cieki: Struga Brodziec oraz Dąbrówka i Wicimica, będące dopływami rzeki Rekowej, przy czym w okresie prowadzonych badań Dąbrówka i Wicimica cechowały się minimalnym poziomem wody. Koryta tych cieków były przesuszone i zarośnięte roślinnością zielną, co nie stwarzało warunków do bytowania ichtiofauny.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Granica najbliższego udokumentowanego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 123 „Zbiornik międzymorenowy Stargard-Goleniów” znajduje się w odległości ponad 50 km od przebiegu projektowanego odcinka drogi ekspresowej. Ponadto przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w granicach stref ochronnych ujęć wód podziemnych.

Dla potrzeb realizacji inwestycji przeprowadzono szereg badań geologicznych. Wynika, z nich, iż na odcinku projektowanego odcinka drogi panują złożone warunki gruntowe. W związku z czym, w przypadku niesprzyjających warunków panujących przy planowanych obiektach mostowych przedstawiono, w zależności od rodzaju i stanu gruntu, wytyczne co do lokalizacji zaplecza budowy. I tak, zaproponowano, aby w przypadku obiektów: WD-43a, PZ8a, WD-43 zaplecze lokalizować na północny wschód (NE) od istniejącej drogi DK-6, w przypadku WD-44 – na północ od istniejącej drogi DK-6, PZ9 - poza zasięgiem występowania osadów organicznych które występują w rejonie km 78+000, MD-50 poza zasięgiem występowania osadów organicznych które występują w rejonie km 81+800 oraz WD-51 - po zachodniej stronie projektowanej trasy S-6. Szczegółowe informacje odnośnie panujących warunków gruntowych a co za tym idzie wskazania lokalizacji zaplecza w stosunku do planowanych obiektów inżynierskich zostały wykazane w załączniku nr 1 do niniejszego postanowienia.

Ponadto ze względu na uwarunkowania przyrodnicze, w tym zlokalizowane na trasie przebiegu inwestycji cieki, nieużytki, siedliska przyrodnicze, szlaki migracji płazów, co zostało poddane wnikliwej analizie w dalszej części niniejszego postanowienia, zaplecza budowlanego nie należy lokalizować na następujących odcinkach:

- km 69+400 – 71+000, prawa strona drogi,
- km 73+000 – 74+100, prawa strona drogi,
- km 73+400 – 73+550, lewa strona drogi,
- km 74+500 – 74+800, lewa strona drogi,
- km 77+900 – 78+500, prawa i lewa strona drogi,
- km 79+200, lewa strona drogi,
- km. 80+100 – 80+500, prawa strona drogi,
- km 80+100 – 80+200, lewa strona drogi,
- km 81+850 – 83+500, prawa i lewa strona drogi.

W miejscach występowania gruntów organicznych oraz innych gruntów słabonośnych przewidziano ich całkowitą wymianę i zastąpienie mineralnym gruntem niespoistym. Zapewnienie stateczności skarp wysokich nasypów na dojazdach do obiektów inżynierskich w ciągu S6 oraz w ciągu dróg poprzecznych planuje się osiągnąć poprzez zmianę geometrii

skarp (zmiana nachylenia skarp, zastosowanie pólki oraz przypór gruntowych), zabezpieczenie antyerozyjne skarp poprzez humusowanie na grubości 15 cm z obsianiem trawy oraz zastosowanie alternatywnie następujących zabiegów: użycie materiału do budowy nasypu o odpowiednich parametrach wytrzymałościowych gwarantujących jego stateczność oraz jego ulepszanie poprzez stabilizację.

Na podstawie wykonanej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej oraz dokumentacji hydrogeologicznej zostało zaprojektowane odwodnienie drogi. Zaprojektowano indywidualne systemy odwodnienia dla poszczególnych odcinków trasy. Jak wynika z przedłożonego raportu, odwodnienie jezdni odbywać się będzie w większości za pomocą ziemnych rowów drogowych. Ścieki (wody) opadowe i roztopowe będą do nich skierowane poprzez: pochylenia podłużne i spadki poprzeczne jezdni, przykanaliki z wpustów deszczowych oraz wyloty kanalizacji deszczowej zlokalizowane w pasie rozdziału między jezdniami. Ponadto zaprojektowano osadniki we wpustach oraz przed studniami wpadowymi, które będą zapewniać redukcję zanieczyszczeń zgodnie z obowiązującymi przepisami, o konstrukcji uniemożliwiającej awarię w przypadku przeciążenia hydraulicznego.

Wody opadowe trafić będą do 13 projektowanych zbiorników retencyjnych. W zależności od lokalnego poziomu wody gruntowej, zbiorniki zaprojektowano jako ziemne nieuszczelnione (Zb N-SZ) lub ziemne szczelne (Zb SZ), z odpowiednim dociążeniem gruntem. Zbiorniki zostaną zlokalizowane po prawej stronie drogi, w następujących lokalizacjach: Z1 [Zb. SZ] w km 71+000, Z3 [Zb. SZ] w km 71+050, Z6 [Zb. N-SZ] w km 72+050, Z5 [Zb. SZ] w km 72+100, Z7 [Zb. N-SZ] w km 72+520, Z13 [Zb. N-SZ] w km 74+250, Z14 [Zb. N-SZ] w km 74+900, Z16 [Zb. N-SZ] w km 78+100, Z18 [Zb. SZ] w km 78+450, Z19 [Zb. N-SZ] w km 79+080, Z22 [Zb. N-SZ] w km 81+700, Z23 [Zb. N-SZ] w km 82+900, Z24 [Zb. SZ] w km 82+840. Dla lepszej eksploatacji, kształt zbiorników przyjęto jako kwadratowy, prostokątny lub trapezowy. Do każdego zbiornika zaprojektowano zjazd o nachyleniu 1:10. Skarpy przewidziano o nachyleniu 1:2. Dno zbiornika będzie posiadało nachylenie podłużne – 0,1% oraz poprzeczne – od 1 do 2%. Napelnienie zbiorników przyjęto od 0,5 m do 1,0 m. Dodatkowo dwa zbiorniki (Z13 i Z19) będą wyposażone w pompownie umożliwiające przerzut wody do innych odcinków rowów. W celu redukcji ilości zanieczyszczeń zrzucanych do wód lub do ziemi, na końcach rowów szczelnych przed wylotami do odbiorników (rowów lub kanałów melioracyjnych) zastosowany zostanie zestaw podczyszczający składający się z piaskownika – osadnika otwartego wg karty KPED nr 01.14 lub równoważnego pod względem długości i powierzchni osadnikowej – oraz studni wpadowej z osadnikiem o średnicy DN1200 – DN1500. Natomiast ścieki zrzucane do rowów drogowych nieuszczelnionych będą podczyszczane w osadnikach wpustów deszczowych. Ścieki z dróg bocznych o klasie niższej niż G, sprowadzane będą korytkami skarpowymi do rowów drogowych, a zgodnie z aktualnym prawem nie wymagają podczyszczania.

Z uwagi na występowanie na planowanym odcinku drogi, cennych wartości przyrodniczych, w tym siedlisk przyrodniczych: 9160 grąd subatlantycy oraz 91F0 Łęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy oraz przecięcie doliny Strugi Brodziec, znajdującej się w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi, wody opadowe zostaną zebrane do rowów uszczelnionych. Powyższe dotyczy kilometrażu 69+700 ÷ 70+400 strona prawa, 72+856 ÷ 74+135 strona prawa i lewa, 81+850 ÷ 82+650 strona prawa i lewa. Na pozostałych odcinkach będą

wykorzystane rowy trawiaste.

Istniejące rowy drogowe i melioracyjne z powodu kolizji z projektowanym układem drogowym zostaną przełożone na nowe trasy, a likwidowane odcinki - zasypane.

Z uwagi na zastosowanie ww. systemu odwodnienia drogi, należy przypuszczać, iż podczas eksploatacji inwestycji nie wystąpi negatywne oddziaływanie na środowisko wodno-gruntowe. Niemniej jednak dla potwierdzenia skuteczności zastosowanego systemu odwodnieniowego, nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej. Analizę porealizacyjną należy przedłożyć po zakończeniu pierwszego roku kalendarzowego, w którym rozpoczęto eksploatację inwestycji. Zgodnie z art. 93 i 94 ustawy OOŚ w analizie porealizacyjnej porównuje się ustalenia określone w raporcie i w wydanych decyzjach w odniesieniu do rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia.

Ponadto zgodnie z obowiązującymi przepisami inwestor zobowiązany jest do prowadzenia monitoringu środowiska wodno-gruntowego w zakresie badania zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych dla odcinków, z których spływy ujmowane są w systemy kanalizacyjne. Przy czym monitoring powinien być prowadzony przez okres co najmniej 5 lat od oddania drogi do eksploatacji, czyli przez okres prowadzenia również monitoringu przyrodniczego poinwestycyjnego. Powyższe wynika z faktu, iż przedsięwzięcie realizowane będzie w części na obszarach o płytkim zaleganiu wód gruntowych, cennych przyrodniczo, w tym obejmujących ekosystemy od wód zależne ze stanowiskami gatunków objętych ochroną. W związku z czym, od skuteczności zastosowanego systemu odwodnienia zależeć będzie stan ekologiczny ww. elementów środowiska przyrodniczego.

Podczas realizacji inwestycji, w miarę możliwości odwodnienie nastąpi metodami zapewniającymi utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz w sposób ograniczającym oddziaływanie odwodnień na tereny sąsiednie. Podczas prac budowlanych, przed spływającymi wodami opadowymi, wykopy i miejsca podparcia ustroju nośnego zostaną zabezpieczone. Ponadto w razie konieczności zabezpieczone zostaną również wykopy pod zbiorniki, studnie systemu odwodnienia oraz fundamenty słupów energetycznych. W przypadku konieczności obniżenia zwierciadła wody gruntowej, woda będzie pompowana i odprowadzana do odbiorników wykonanych w ramach projektowanych zbiorników bądź, po wcześniejszym uzgodnieniu, do istniejących odbiorników lub gruntu. Odprowadzanie wody z odwodnień do pobliskiego cieku wodnego będzie odbywać się w taki sposób, aby nie zaburzyć lokalnych stosunków hydrologicznych.

Przejścia infrastruktury technicznej pod rzekami zostaną wykonane metodą przewiertów sterowanych z zachowaniem odległości min. 1,0 m między wierzchem elementów infrastruktury a dnem rzeki. Na przejściach zastosowane zostaną rury zgrzewane zapewniające wodo- i piaskoszczelność. Przejścia infrastruktury technicznej pod przekładanymi rowami melioracyjnymi zostaną wykonane wykopem otwartym z zachowaniem niezbędnych odległości. W miarę możliwości wykonanie przejść skoordynowane będzie z wykonaniem przekładki rowów w celu ograniczenia ingerencji w korpus rowu.

Mając powyższe na uwadze, w tym zaproponowane sposoby odwodnienia terenu, miejsca lokalizacji zaplecza budowy, sposoby zabezpieczenia skarp i wymianę gruntu w miejscach występowania gruntów organicznych oraz innych gruntów słabonośnych, jak również nałożenie na inwestora obowiązku przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, tutejszy organ stoi na stanowisku, iż podczas realizacji jak i eksploatacji inwestycji nie nastąpi negatywne oddziaływanie inwestycji na wody powierzchniowe oraz wody podziemne, a co za tym idzie inwestycja jest zgodna z zapisami *Ramowej Dyrektywy Wodnej*.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami planowany odcinek drogi w dwóch miejscach przecina obszar mający znaczenie dla Wspólnoty: Dorzecze Regi PLH320049, tj. na początku przebiegu trasy, w ok. km 69+400 oraz w okolicach końcowego jej odcinka, w km ok.82+500,00 do km 83+500,00. Ww. obszar został powołany ze względu na ochronę dziko występujących siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, a także utrzymanie ich siedlisk w niepogorszonym stanie.

W stosunku do pozostałych cennych terenów pod względem przyrodniczym, zgodnie z „Waloryzacją przyrodniczą województwa zachodniopomorskiego” (BKP, 2010), planowane przedsięwzięcie przebiega przez proponowane do objęcia ochroną użytki ekologiczne: „Ostoja III” oraz „Ostoja II” oraz zlokalizowane jest w sąsiedztwie następujących proponowanych form ochrony przyrody: użytków ekologicznych „Ostoja 3” i „Wicimice” oraz bezimiennego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego zlokalizowanego w sąsiedztwie m. Pniewo.

Z uwagi na charakter liniowy, realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie przede wszystkim z: przekształceniem terenu, usunięciem części roślinności, zniszczeniem części siedlisk, przecięciem lokalnych ciągów ekologicznych i przecięciem szlaków migracyjnych zwierząt.

W związku z czym, ze względu na konieczność dokładnego przeanalizowania oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego, na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie, dla potrzeb raportu, została wykonana inwentaryzacja przyrodnicza pod kątem występowania gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk z załącznika I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz Dyrektywy Ptasiej, a także innych gatunków roślin i zwierząt jak również porostów podlegających ochronie. Badaniami objęto okres głównie od sierpnia 2015 r. do lipca 2016 r.

Planowany odcinek drogi, obok terenów rolniczych przebiega również przez tereny zadrzewione, zakrzewione oraz tereny leśne. W związku z czym realizacja inwestycji wiąże się z usunięciem drzew i krzewów. W wyniku prac terenowych w granicach opracowania rozpoznano 27 gatunków drzew liściastych, w tym cztery gatunki drzew owocowych, z czego największy udział stanowi brzoza brodawkowata – 13,83% całości zadrzewienia oraz dąb szypułkowy – 10,17%. Zinwentaryzowano 3 gatunki drzew iglastych, o największym udziale sosny pospolitej - 35,70%. Rozpoznano grupy krzewów liściastych - 17 gatunków, m.in.: jaśminowca wonnego (11,91%) oraz grupy podrostów 16 gatunków z największym udziałem jabłoni domowej -23,56%. Wiek drzew przeznaczonych do usunięcia mieści się w granicach 22-256 lat. Na drzewostan gatunków młodszych składają się m.in. takie gatunki jak: wierzby i topole, natomiast gatunki starsze, w wieku powyżej 100 lat, reprezentowane są przez takie gatunki jak: dąb szypułkowy, lipa drobnolistna, klon pospolity i sosna pospolita. Część terenu przeznaczonego pod inwestycję porastają młode drzewa poniżej 10 lat oraz grupy podrostów i



krzewów poniżej 10 lat. Starsze nasadzenia występują w rzędach wzdłuż istniejących dróg, w grupach zadrzewień śródpolnych oraz jako pojedyncze okazy. Młodsze drzewa porastają zwarte powierzchnie oraz porastają rowy melioracyjne. Stan zdrowotny większości drzew przeznaczonych do usunięcia jest dobry. Stwierdzono jedynie pojedyncze drzewa martwe lub zamierające (25 szt.). Zinventaryzowano również drzewa o średnim stanie zdrowotnym posiadające posusz gałęziowo-konarowy lub niewielkie ubytki wgłębne.

W związku z rekompensowaniem strat związanych z wycinką drzew, planowane jest wprowadzenie nasadzeń zieleni liniowej, w postaci *alei z klonu pospolitego w km 75+910-77+770*, po prawej stronie drogi, za projektowanym ogrodzeniem. Dodatkowo planowane są inne nasadzenia drzew i krzewów, stanowiące przestrzeń zieloną wkomponowaną w otoczenie. Przewiduje się zieleń m.in. jako: pasy gęstych nasadzeń izolacyjno-osłonowych zlokalizowanych wzdłuż jezdni głównej, grupowe nasadzenia krzewów w obrębie węzłów, element ozdobny przy rondach oraz zagospodarowanie przejść dla zwierząt. Planowane jest zastosowanie gatunków roślin dostosowanych do miejscowych warunków oraz swym wyglądem nawiązujące do terenu istniejącego, wykazujące się dużą odpornością na zanieczyszczenia powietrza i nie wymagające częstej pielęgnacji. W przypadku przejść dla zwierząt planowane jest wprowadzenie zieleni naprowadzającej zwierzęta. Przewidywane jest wykonanie nasadzeń dwurzędowych krzewów średnio- i wysokopiennych oraz niskich drzew w wieźbie nieregularnej, tworzące w miarę możliwości nieprzerwane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia oraz łączące się z naturalnym pasem zadrzewień w otoczeniu drogi. Przy czym należy pamiętać aby w nasadzeniach unikać gatunków obficie owocujących, przyciągających na żerowisko różne gatunki zwierząt. Ponadto przejścia zostaną wysiane trawą i roślinami motylkowymi w celu zadarnienia gruntu. Ze względu na brak przekroczeń w zakresie emisji zanieczyszczeń i pyłów, nie przewiduje się wprowadzenie nasadzenia zieleni izolacyjnej.

Jak wynika z przedłożonego raportu, w związku z realizacją inwestycji dojdzie do kolizji z następującymi obszarami leśnymi, w tym znajdującymi się w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049, tj.:

- od strony południowej, tj. w km 69+400,00 do km ok. 70+300,00 z terenem leśnym stanowiącym częściowo siedlisko przyrodnicze o kodzie 9160 Grąd subatlantycki zajmującego wydzielania leśne nr: 6c, 6d, 7a Leśnictwa Płoty, Nadleśnictwa Resko i znajdującym się w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049;
- w km 73+500,00, z terenem leśnym należącym do Nadleśnictwa Resko, stanowiącym częściowo siedlisko przyrodnicze o kodzie 91E0 Lęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy (siedlisko priorytetowe) znajdujące się w wydzieleniach: 286k, 288a, 288b, 288c Leśnictwa Dąbie, Nadleśnictwa Resko i pełniącego funkcje lasu ochronnego i zarazem zlokalizowanego w granicach proponowanego UE „Ostoja II” ;
- w km od ok. 70+500,00 do km ok. 71+000,00, z terenem leśnym należącym do Nadleśnictwa Resko, które wg taksacji siedliska leśnego jest sklasyfikowane jako las mieszany świeży;
- w km 82+500,00 i km 83+500,00, z terenem leśnym należącym do Nadleśnictwa Resko, które wg taksacji siedliska leśnego, jest sklasyfikowane jako las mieszany

wilgotny i bór mieszany świeży, znajdującym się w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049.

W miejscach przecięcia przez drogę kompleksów leśnych, z uwagi na odsłonięcie wnętrza lasu, zaprojektowano nasadzenia strefy ekotonowej poprzez wprowadzenie nasadzeń zagęszczających odsłonięte ściany drzewostanów należących do oddziałów 5, 6, 7 leśnictwa Płoty oraz 288 leśnictwa Dąbie (Nadleśnictwo Resko), w następującym kilometrażu drogi: 69+540 - 69+860 (strona południowa), 70+290 - 70+960 (strona południowa), 73+660 - 73+745 (strona południowa). Mając na względzie skuteczność wprowadzenia ww. działania, nasadzenia strefy ekotonowej należy wykonać w poniższym zakresie. Skład gatunkowy nasadzeń powinien być dostosowany do siedliskowego typu lasu, z użyciem gatunków rodzimych. Nasadzenia należy wprowadzić pod okapem istniejących drzew, w co najmniej 6 rzędach z zachowaniem więźby sadzenia 1x1 m, 1 x 1,5 m. W przypadku występowania w odsłoniętej ścianie lasu odnowień naturalnych, podrostów, nalotów, krzewów rodzimego pochodzenia należy je zachować i wykorzystać w kształtowaniu strefy ekotonowej. Do nasadzeń stosować sadzonki spełniające warunki materiału sadzeniowego stosowanego w odnowieniach i zalezieniach na terenach leśnych zgodnie z Ustawą z dnia 7 czerwca 2001 r. o leśnym materiale rozmnożeniowym wraz z aktami wykonawczymi oraz „Leśną regionalizacją dla nasion i sadzonek w Polsce”. Nasadzenie należy poprzedzić przygotowaniem mechanicznym gleby (orka pasów pod okapem istniejącego drzewostanu) lub ręcznym (tzw. wykonanie talerzy).

Jak już wcześniej wspomniano, w związku z realizacją przedsięwzięcia, bezpośrednia kolizja inwestycji nastąpi w przypadku dwóch siedlisk przyrodniczych, tj.

- *Grąd subatlantycki (Stellario-Carpinetum) o kodzie 9160*, zlokalizowany w km 69+085 – 70+300, zajmującego wydzielania leśne nr: 6c, 6d, 7a Leśnictwa Płoty, Nadleśnictwa Resko, oraz
- *\*91E0 Łęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy (Salicetum albo-fragilis, Populetum albae, Alnetum glutinoso-incanae, olsy źródłiskowe)*, reprezentowany przez jeden podtyp – *\*91E0-3* niżowy łęg jesionowo-olszowy *Fraxino-Alnetum*, zlokalizowanego w km 73+400 – 73+580, znajdujący się przy jeziorze Dąbie w wydzieleniach: 286k, 288a, 288b, 288c Leśnictwa Dąbie, Nadleśnictwa Resko (ok. 73+500,00 km prawa i lewa strona drogi).

Przy czym jedynie grąd subatlantycki znajduje się w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów siedlisko to reprezentowane przez zespół *Stellario-Carpinetum* jest zniekształcone wieloletnią gospodarką leśną, co objawia się deficytem martwego drewna i zmniejszonym udziałem graba *Carpinus betulus* w drzewostanie. Powyższe zadecydowało o nadaniu siedlisku złej (U2) „Oceny ogólnej”.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami, w wyniku prac budowlanych zostanie zniszczone około 2,25 ha siedliska przyrodniczego Grądu subatlantyckiego, co stanowi ok. 0,27 % tego siedliska w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi. Natomiast w przypadku *Łęgu* zniszczeniu

ulegnie 1,8 ha, ok. 0,1 % powierzchni tego siedliska co stanowi 0,0066% powierzchni wszystkich łągów znajdujących się w województwie zachodniopomorskim.

W celu zminimalizowania fragmentacji ww. siedlisk przyrodniczych, a co za tym idzie konieczność zapobiegania sukcesji w nich gatunków obcych zostanie odtworzona strefa ekotonowa zgodnie z założeniami omówionymi powyżej niniejszego postanowienia.

Pomimo zniszczenia niewielkiego fragmentu łąki zachowanego grądu subatlantyckiego 9160 nie ulegnie trwałemu zniszczeniu pozostała część siedliska jak również inne chronione siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt - będące przedmiotem ochrony ww. obszarze Natura 2000.

Głównymi zagrożeniami pośrednimi na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji dla przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 będzie praca ciężkiego sprzętu, ruch pojazdów a co za tym idzie zanieczyszczenia powietrza i gleby oraz niekontrolowane wycieki z pojazdów. Dlatego też należy zachować wszelkie środki ostrożności, dbać o sprawność techniczną pojazdów, a w razie wycieków szkodliwych dla siedliska substancji podjąć jak najszybciej niezbędne działania, by zapobiec skażeniu terenu. Ponadto bazy materiałowe, zaplecze budowy oraz drogi dojazdowe muszą być zlokalizowane w odległości nie zagrażającej przedmiotom ochrony w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi, w tym siedlisku przyrodniczemu - 9160 jak również Strudze Brodziec. Dlatego też, z lokalizacji baz materiałowych należy wyłączyć odcinek w km 69+400 – 71+000 i km 81+850 – 83+500 oraz zaprojektować szczelny system odwodnienia drogi zabezpieczający te elementy środowiska przed dopływem zanieczyszczonych wód i negatywnymi skutkami poważnych awarii w postaci szczelnego systemu odwodnienia terenu w km 69+700 – 70+400 i km 81+850 do 82+650 lewa i prawa strona drogi.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, prace budowlane nie będą ingerować w koryto ciekę Struga Brodziec, oraz w jej bezpośrednie sąsiedztwo.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na podstawowe struktury i funkcje obszaru Natura 2000, w tym na jego spójność i integralność. Wynika to z faktu, iż jej realizacja nie spowoduje zniszczenia oraz przerwania naturalnych powiązań ekologicznych. Uwzględniając rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz zastosowane środki zmniejszające negatywne oddziaływanie, należy stwierdzić, iż analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na faunę i florę stanowiącą przedmiot ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

W stosunku do siedliska przyrodniczego znajdującego się poza obszarem Natura 2000, należy stwierdzić, iż wycięcie części łąki zlokalizowanego wzdłuż brzegu jeziora Dąbie spowoduje zmniejszenie naturalnej strefy buforowej oddzielającej północną część jeziora Dąbie od planowanej trasy S6. W związku z czym, na etapie budowy jak i eksploatacji drogi może dojść do wzrostu eutrofizacji wód jeziora Dąbie. Celem uniknięcia negatywnego wpływu inwestycji na środowisko wodno-gruntowe, w tym na pozostałą część siedliska przyrodniczego, obok wykonania strefy ekotonowej, zaproponowano następujące działania: wykonanie szczelnego systemu odwodnienia drogi w km 72+856 do 74+135 strona prawa i lewa oraz lokalizację baz materiałowych z wykluczeniem odcinka drogi w km 73+000 – 74+100 (prawa strona drogi) oraz km 73+400 – 73+550 (lewa strona drogi).

W stosunku do pozostałych elementów środowiska przyrodniczego, z przedłożonych dokumentów wynika, iż w trakcie realizacji prac budowlanych zostaną zniszczone stanowiska następujących roślin naczyniowych i mszaków objętych ochroną: mokradłoszki kończystej *Calliergonella cuspidata* (ok. 1000 m<sup>2</sup>), widłoząbu miotłowego *Dicranum scoparium* (ok. 460 m<sup>2</sup>), rokitnika pospolitego *Pleurozium schreberi* (ok. 550 m<sup>2</sup>), brodawkowca czystego *Pseudoscleropodium purum* (ok. 27200 m<sup>2</sup>), fałdownika nastroszonego *Rhytidiadelphus squarrosus* (ok. 27200 m<sup>2</sup>), kocanki piaskowej *Helichrysum arenarium* (ok. 2650 m<sup>2</sup>). W przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do chronionych ww. gatunków przed rozpoczęciem przedsięwzięcia uzyskane zostaną stosowne zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Ponadto w związku z realizacją inwestycji dojdzie do kolizji z 75 osobnikami gatunku rośliny objętej ochroną - kukułki szerokolistnej *Dactylorhiza majalis* występującej na odcinku drogi w ok. km 82+300 - 82+600. Z uwagi na powyższe inwestor, po wcześniejszym uzyskaniu stosowanego zezwolenia, proponuje wykonanie przeniesienia ww. gatunku na inne stanowisko zastępcze o podobnych warunkach siedliskowych. Należy nadmienić, iż w przypadku uzyskania zezwolenia na przeniesienia ww. gatunku należy prowadzić stały monitoring udatności metaplantacji gatunku rośliny chronionej.

Na trasie realizacji inwestycji, nie stwierdzono stanowiska pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*, wymienionej w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Ponadto nie stwierdzono pozostałych gatunków zwierząt dla których powołuje się obszary Natura 2000. Niemniej jednak nie jest wykluczone stwierdzenie obecności tych gatunków zwierząt podczas prowadzonych prac budowlanych, co zostanie zweryfikowane przez prowadzony nadzór przyrodniczy.

Na badanym obszarze stwierdzono występowanie jednego gatunku ichtiofauny objętego ochroną prawną, tj. śliza pospolitego *Barbatula barbatula*. Przeływające przez obszar badawczy ciek: Dabówka i Wicimica, będące dopływami rzeki Rekowej, w okresie prowadzonych badań cechowały się minimalnym poziomem wody. Koryta cieków były przesuszone i zarośnięte roślinnością zielną, co nie stwarza warunków do bytowania ichtiofauny. Na przebiegu inwentaryzowanego odcinka Strugi Brodziec (po 500 m w górę i w dół biegu rzeki od osi projektowanej drogi S6) nie odnotowano występowania tarlisk ryb, w tym minogów. Mając na uwadze, iż podczas prac budowlanych nie dojdzie do ingerencji w koryto ww. cieku oraz w jej bezpośrednie sąsiedztwo, w niniejszym postępowaniu nie nałożono na inwestora obowiązku prowadzenia prac poza okresem tarła ryb w dolinie rzeki Brodziec. Ponadto prowadzony nadzór przyrodniczy oceni w terenie możliwość ograniczenia prowadzenia prac.

W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji ornitologicznej na badanym obszarze stwierdzono występowanie 80 gatunków ptaków. Najczęściej i najliczniej stwierdzano przedstawicieli pospolitej ornitofauny krajobrazu rolniczego. W stosunku do stwierdzonych gatunków ptaków zidentyfikowano następujące zagrożenia na etapie realizacji inwestycji: zajęcie terenu pod inwestycję, mechaniczne niszczenie siedlisk, w tym: wycinka drzew i krzewów (w

przypadku ptaków gniazdujących i żerujących na drzewach i krzewach), zniszczenie szaty roślinnej - zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (w przypadku ptaków gniazdujących i żerujących na ziemi), zanieczyszczenie biotopów - utrata bądź zmniejszenie potencjalnych miejsc żerowania, drgania podłoża i hałas na etapie realizacji prac budowlanych skutkujące płoszeniem ptaków i tworzeniem efektu barierowego, przypadkowa śmiertelność. Na trasie i w sąsiedztwie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania miejsc masowej koncentracji ptaków w czasie jesienno-wiosennych migracji ani koczowania w okresie zimowisk i noclegowisk. W związku z koniecznością wycinki drzew dojdzie do bezpośredniego zniszczenia stanowisk lęgowych takich gatunków ptaków jak: cierniówka, czarnogłówka, dzięcioł duży, dzięcioł zielony, gąsiorek, grzywacz, kos, kowalik, kwiczoł, modraszka, piecuszek, pierwiosnek, pokląskwa, sójka, trznadel, trznadel, zięba. Z uwagi na powyższe, zamierzoną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Dopuszcza się wykonanie prac poza wskazanym okresem wyłącznie w przypadku: potwierdzenia przez nadzór przyrodniczy braku zasiedlanych gniazd w obrębie drzew i zakrzewień przeznaczonych do usunięcia a w przypadku stwierdzenia ich występowania po uzyskaniu stosownego zezwolenia na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Z przedłożonych dokumentów oraz z ogólnie dostępnych danych wynika, iż w odległości do 1 km od projektowanego przedsięwzięcia nie występują strefy ochronne wyznaczane dla gniazd chronionych gatunków ptaków.

Planowana inwestycja może przyczynić się do zmniejszenia bazy pokarmowej lub utrudnienia migracji ssakom. Podczas prowadzenia prac silny wpływ na zmniejszenie arealu żerowiskowego będzie miała antropopresja powodowana pracami budowlanymi w obrębie dolin cieków. W związku z realizacją przedsięwzięcia dojdzie do kolizji z następującymi stanowiskami i siedliskami chronionych gatunków ssaków: karczownika ziemnowodnego, bobra europejskiego, kreta, ryjówki aksamitnej, jeża zachodniego. Faza budowy może przyczynić się również do zaburzeń w możliwościach migracyjnych gadów, jak również do nieznacznego zmniejszenia arealu obszaru żerowiskowego. Wśród chronionych gatunków gadów stwierdzono jaszczurkę zwinkę, jaszczurkę żyworodną oraz zaskronca zwyczajnego. Natomiast na etapie budowy może dojść do zniszczenia stanowiska jaszczurki zwinki. Niemniej jednak prace budowlane będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, co powinno zagwarantować szybką i właściwą reakcję w razie zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa chronionych gatunków ssaków i gadów.

Kolejną grupą zwierząt poddaną wnikliwej analizie są płazy. W toku przeprowadzonych prac inwentaryzacyjnych stwierdzono występowanie populacji płazów, reprezentowanych przez gatunki powszechnie występujące w kraju. Strefy występowania płazów wiążą się przede wszystkim ze zbiornikami wodnymi, zarówno naturalnymi, jak i antropogenicznymi, z rozlewiskami, ciekami oraz użytkami zielonymi poprzecinanymi siecią rowów melioracyjnych, wilgotnymi lasami i zadrzewieniami. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, na trasie inwestycji znajdują się zbiorniki i zagłębienia, które zostaną zlikwidowane a w których mogą znajdować się płazy, dotyczy to odcinka drogi w km



76+150, 77+050, 77+050, 79+635 i 81+350. Ponadto na podstawie jesiennych i wiosennych obserwacji stwierdzono wystąpienie kolizji inwestycji ze szlakami sezonowych migracji płazów do miejsc ich zimowania oraz rozrodu. Celem zachowania ciągłości korytarzy sezonowych migracji oraz ograniczenia powierzchni dostępnych siedlisk rozrodczych jak również uniknięcie śmiertelności tej grupy zwierząt, zaprojektowano zespół przejść i budowę ogrodzeń ochronnych, które zostały poddane wnikliwej analizie poniżej niniejszego postanowienia jak również podano lokalizacje bazy materiałowej wykluczające miejsca dogodne dla bytowania płazów. Ponadto nałożenie na inwestora warunek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym, w pełni powinien zabezpieczyć tę grupę zwierząt przed zagrożeniami jakimi niesie ze sobą budowa inwestycji liniowej.

W stosunku do pozostałych cennych wartości przyrodniczych, planowana inwestycja przecina proponowane do objęcia ochroną użytki ekologiczne o nazwie „Ostoja III” oraz „Ostoja II”. W przypadku użytku Ostoja III w wyniku realizacji inwestycji dojdzie do zniszczenia fragmentu jednego z zagłębi otoczonych drzewami będącego miejscem występowania lisa i pospolitych gatunków ptaków. Sam obiekt nie stanowi szczególnej wartości przyrodniczej poza rolą biocenotyczną w krajobrazie rolniczym. W wyniku zniszczenia fragmentu użytku zmniejszy się powierzchnia lęgowa i żerowiskowa dla wspomnianych zwierząt. Utrata tego miejsca będzie nieznacząca ze względu na to, że w pobliżu znajduje się wiele podobnych miejsc, gdzie gatunki te znajdą dogodne warunki do bytowania i rozrodu. Natomiast przeprowadzenie drogi przez proponowany użytek ekologiczny „Ostoja II” wymagać będzie wycięcia fragmentu siedliska lęgowego o kodzie 91E0, zlokalizowanego na odcinku drogi w km 73+400 – 73+580, co zostało już wykazane w niniejszym postanowieniu. Działania ograniczające negatywny wpływ na to siedlisko zostały również omówione w niniejszym dokumencie. Należy zaznaczyć, iż obecnie ww. proponowany użytek ekologiczny jest również przecięty istniejącą drogą DK6 co nie wpływa na degradację tego obszaru i pogarszanie jego warunków. Dodatkowo w odległości około 30-40 m od miejsca realizacji drogi, po północnej jej stronie na wysokości km 73+500, znajduje się cenny obiekt przyrodniczy, wskazany również w decyzji środowiskowej - Torfowisko niskie z szuwarem trzcinowym i turzycowym. Obiekt ten połączony jest z jeziorem Dąbie, leżącym po południowej stronie drogi, bezimiennym ciekim i leży również w granicach użytku ekologicznego. Ze względu na zachowanie ciągłości przepływu wód powierzchniowych pomiędzy torfowiskiem a jeziorem zastosowano szereg działań, w tym zakaz lokalizacji zaplecza budowlanego czy wykonanie szczelnego systemu odwodnienia. Ponadto celem zachowania korytarza migracyjnego płazów pomiędzy torfowiskiem i jeziorem Dąbie zaprojektowano trzytorowe przejście dla płazów PD1/8, PS6-73-5 i PS6-73 - 8. W wyniku zastosowania powyższych rozwiązań należy przypuszczać iż zostanie zachowana ciągłość ekologiczna pomiędzy ww. elementami środowiska przyrodniczego.

Kolejnym i zarazem najbardziej rozbudowanym elementem ponownej oceny było określenie oddziaływania przedsięwzięcia na grupy zwierząt migrujących w obrębie planowanego przedsięwzięcia oraz przedstawienie propozycji działań minimalizujących w tym zakresie, po uprzednim przeprowadzeniu dodatkowych badań terenowych. Kluczowym elementem analizy w zakresie zasadności wykonania przejść dla zwierząt na poszczególnych odcinkach drogi

była aktualna inwentaryzacja przyrodnicza, na podstawie której wytypowano szlaki migracyjne w odniesieniu do poszczególnych grup zwierząt.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, planowany odcinek drogi przecina kilka korytarzy migracji zwierząt, w tym korytarz migracji ssaków kopytnych o randze krajowej „Pobrzeże Gryfickie”, znajdujący się w km 69+400-71+650 oraz lokalne korytarze migracji średnich ssaków kopytnych znajdujące się w km 77+900-78+450 obejmującego łąki i pasy zadrzewień w Natolewicach oraz w km 81+900-82+800 obejmującego łąki i lasy w dolinie Strugi Brodziec. Ponadto małe ssaki wykorzystywały intensywnie także drobne cieki i rowy melioracyjne kolidujące z trasą, w następujących lokalizacjach: w km 73+500 (Rów bez nazwy zasilający Jezioro Dabie), w km 74+100 (Rów bez nazwy – dopływ Dąbrówki), w km.74+800 (Dąbrówka).

Nowo projektowana trasa będzie stanowić przeszkodę w przemieszczaniu się ssaków. Oddziaływanie hałasu komunikacyjnego i drgania spowodowane przez poruszające się pojazdy mogą spowodować wycofanie się niektórych zwierząt z dotychczas zajmowanych miejsc bytowania i żerowania. Hałas komunikacyjny może stanowić także swoistą barierę dla wędrujących zwierząt oraz zwierząt osiadłych. Taka sytuacja może przyczynić się do zmiany ich rewirów żerowania i bytowania. W celu zminimalizowania tego oddziaływania zaplanowano następujące przejścia dla zwierząt dużych i średnich, które również są zgodne z parametrami przejść podanymi w Decyzji środowiskowej:

1. PZ-8a (przejście dolne duże), zlokalizowane w km 71+309,99. Skrajnia pod obiektem wynosi minimum 3,70 m w pionie i 15,10 m w poziomie oraz o długości przejścia wynoszącej ok. 26,3m. Przejście ma na celu umożliwienie zachowania ciągłości korytarza migracji rangi krajowej „Pobrzeże Gryfickie”, pełniącego funkcję głównie migracji ssaków kopytnych.
2. PZ-9 (przejście dolne średnie), zlokalizowane w km 78+334,05. Skrajnia pod obiektem wynosi minimum 3,74 m w pionie i 15,10 m w poziomie o długości przejścia wynoszącej ok. 26,3 m. Przejście ma na celu umożliwienie zachowania ciągłości lokalnego korytarza migracji średnich ssaków kopytnych i mniejszych zwierząt w okolicy Natolewic.
3. MD-50 (przejście dolne duże), zlokalizowane w km 82+201,46. Skrajnia pod obiektem wynosi minimum 3,70 m w pionie, a w poziomie 2 x 15,05m, co daje 30,10 m oraz o długości przejścia wynoszącej ok.26,3 m. Przejście ma na celu umożliwienie zachowania ciągłości lokalnego korytarza migracji średnich ssaków kopytnych i mniejszych zwierząt w dolinie strugi Brodziec.

Jednocześnie biorąc pod uwagę, że odległość drogi na wysokości przejścia dolnego dużego - PZ-8a w stosunku do istniejącej drogi DK 6 wynosi 160 m, zrezygnowano z budowy dolnego przejścia dla zwierząt w istniejącej DK 6. Powyższe wynika z następujących okoliczności: obniżenia klasy drogi DK6 o natężeniu ruchu poniżej 1500 pojazdów na dobę, minimalnego zróżnicowania wysokościowego terenu pomiędzy projektowaną drogą S6 a istniejącą DK6, trawiastej przestrzeni pomiędzy S6 a DK6, wypłaszczenia skarp do nachylenia 1:2,5 i 1:3 na istniejącej DK6. Biorąc powyższe pod uwagę oraz fakt, że pomiędzy obiema drogami nie będą znajdowały się dodatkowe bariery dla zwierząt uznano, że takie rozwiązanie przy dodatkowym ograniczeniu prędkości i ustawieniu znaków ostrzegawczych na tym odcinku



DK6 będzie w pełni zabezpieczało swobodną migrację zwierząt.

Projektowane ww. przejścia będą również wykorzystywane przez płazy i gady, dlatego też przy przejściach zostały dodatkowo zaprojektowane płotki ochronno-naprowadzające lite, betonowe, metalowe lub polimerowe charakteryzujące odpornością na zmienne warunki atmosferyczne i trwałością.

Celem przyspieszenia wykorzystywania ww. obiektów przez zwierzęta zaprojektowano ekrany przeciwośluszeniowe, nieprzezroczyste z PCV, o wysokości ok. 2,5 m w następujących kilometrażach trasy głównej: 71+250 – 71+385 ekran obustronny, 78+283 – 78+401 ekran obustronny, 82+151 – 82+285 ekran obustronny. Dodatkowo, dla przyspieszenia adaptacji zwierząt do nowo wybudowanych obiektów należy: zaprojektować zielen niską i wysoką, dostosowaną do rodzimych gatunków występujących na danym terenie, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego, pokryć przejścia właściwym podłożem (piasek, żwir), przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy itp.), nieutwardzać wykończenie przyczółków i skarp, szczelnie połączyć wszystkie elementy ogrodzeń, również w rejonie bram, furtek, przepustów, itd., wypłaszczyć skarpy w strefach najść.

Na zwiększenie skuteczności przejść dla dużych i średnich zwierząt, będzie miało również wyгородzenie, projektowanego odcinka drogi, siatką o zmiennej wielkości oczek, zmniejszające się ku dołowi. Wysokość siatki określono w zależności od lokalizacji – zaprojektowano ogrodzenie o wysokości min. 2,4 m dla obszarów leśnych oraz polno-leśnych oraz wysokość 2,30 m dla pozostałych obszarów (od km 73+160 do km 75+700, od strony jezdni zachodniej ogrodzenie oddziela projektowaną drogę S6 od istniejącej DK6).

W rejonie projektowanej drogi stwierdzono miejsca dogodne do bytowania płazów i gadów, co jest związane z obecnością zbiorników wodnych i rowów melioracyjnych oraz terenów podmokłych. W celu zachowania ciągłości siedlisk i korytarzy migracyjnych oraz zapewnienia możliwości migracji płazów do miejsc rozrodu i miejsc zimowania zaprojektowano wykonanie typowych przepustów dla płazów (P.EKO) oraz przepustów hydrologicznych (PD) pełniących także funkcję przejść dla płazów. Przepusty te będą również wykorzystywane przez inne mniejsze zwierzęta. W załączniku nr 2 do niniejszego postanowienia wskazane zostały miejsca lokalizacji przepustów wraz ze wskazaniem ich parametrów.

Przepusty posiadać będą obustronne półki o szerokości 0,50 m połączone trwale z gruntem, służące migracji małych zwierząt, w tym płazów. Nawierzchnia w przepustach ekologicznych – ze względu na typową rolę przejść dla płazów – zostanie pokryta gruntem dobrze retencjonującym wodę w celu utrzymania odpowiedniej wilgotności (warstwa o grubości 10 cm).

Celem ograniczenia przemieszczania się płazów, w rejonie projektowanego mostu nad strugą Brodziec (obiekt MD-50) zaprojektowano wypłaszczenie skarp w proporcji 1:3.

Z uwagi na wskazane w ramach wykonanych prac inwentaryzacyjnych miejsca występowania płazów oraz szlaki ich sezonowych migracji, wprowadzono stałe obustronne ogrodzenia ochronno-naprowadzające i ochronne (po przynajmniej 100 m od stwierdzonych miejsc występowania płazów) oraz wprowadzić ogrodzenia ochronne pełne w rejonie

projektowanych zbiorników od strony pasa drogowego po 100 m w każdą stronę na niżej podanych odcinkach:

1. od km 70+700 do 72+850, w rejonie przejścia dla zwierząt PZ-8a oraz przepustów PD-1/1, PD-1/2 i PD-1/3,
2. od km 76+350 do 76+800, w rejonie miejsca rozrodu płazów,
3. od km 77+900(P) oraz od km 78+025(L) do km 78+550, w rejonie przejścia dla zwierząt PZ-9, oraz zbiornika Z18,
4. od km 81+550(P) oraz od km 81+630(L) do km 82+915, w rejonie przejścia dla zwierząt MD-50, przepustów PS6-81.6, P.EKO1 i P.EKO2 oraz zbiornika Z23,
5. od km 0+135(P) do km 0+195(P) oraz od km 0+240(P) do km 0+340(P) drogi DG53\_54 (w odniesieniu do kilometraża drogi głównej w/w ogrodzenie zaprojektować na odcinku od 82+890(L) do km 82+915(L) oraz od km 82+915(P) do km 82+955(P)), przedłużenie ogrodzenia w rejonie przejścia dla zwierząt MD-50, przepustów PS6-81.6, P.EKO1 i P.EKO2 oraz zbiornika Z23
6. od km 73+300 do km 73+850(L) oraz do km 74+295(P), oraz od km 74+040(L) do km 74+240(L), w rejonie przepustów PD-1/6, PS6-73-5 i PS6-73-8, PD-1/7, PD-1/8
7. od km 74+725 do km 74+925(L) oraz do km 75+050(P) - w rejonie przepustu z półkami dla płazów PD-1/9,
8. od km 79+100 do 79+400, w rejonie miejsca rozrodu płazów,
9. od km 79+950 do 80+250, w rejonie miejsca rozrodu płazów,
10. od km 83+200 do 83+500, w rejonie miejsca rozrodu płazów,

Dodatkowo, ze względu na wyposażenie projektowanych zbiorników Z13 (km 74+250) i Z19 (km 79+080) w pompownie umożliwiające przerzut wody do innych odcinków rowów, wprowadzono ogrodzenia ochronne wokół całego zbiornika (wraz z pompownią), w celu uniknięcia śmiertelności płazów podczas pracy pomp.

Ponadto urządzenia związane z odprowadzeniem wód zaprojektowano w sposób umożliwiający łatwe wyjście z nich płazów lub innych zwierząt, tj. o ścianach pochyłych, w przypadku rowów z nachyleniem 1:1,5, 1:2,5 i 1:3,0, natomiast w przypadku zbiorników retencyjnych z nachyleniem 1:2. Zaprojektowano również płytkie piaskowniki przed studniami wpadowymi do 20 cm głębokości, wyposażone w rampy. Dodatkowo zbiorniki retencyjne wyposażane zostaną w rampy zjazdowe o nachyleniu 1:10 i szerokości min 3,5 m. Ponadto elementy infrastruktury stanowiące pułapki dla płazów zaopatrzone zostaną w klapy zwrotne redukujące ryzyko uwięzienia płazów i umożliwiające zwierzętom opuszczenie pułapki przy przypadkowym dostaniu się do obiektu.

Celem ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na płazy, podczas budowy zaplanowano montaż ogrodzeń ochronnych, uniemożliwiających dostawanie się płazów na teren budowy. Będą to szczelne, pełne, obustronne ogrodzenia ochronne (przez cały okres trwania budowy) na następujących odcinkach: km od 70+700 do 72+850, km od 73+300 do 73+850, km od 76+350 do 76+800, km od 77+900 do 78+550, km od 79+100 do 79+400, km od 79+950 do 80+250, km od 81+800 do 82+900, km od 83+200 do 83+500.

Po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji powinien być prowadzony monitoring poinwestycyjny celem oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań dot. rozmieszczenia

przejsć dla zwierząt, w tym przepustów dla płazów oraz zastosowanych pozostałych działań ograniczających negatywny wpływ na płazy zgodnie z zatwierdzoną przez właściwy organ metodyką i zakresem.

Kolejnym elementem podlegającym szczegółowej analizie na etapie ponownej oceny była kwestia usytuowania ekranów akustycznych. Zgodnie z raportem, na podstawie prognozy ruchu obliczono zasięg uciążliwości akustycznej oraz wyznaczono miejsca narażone na ponadnormatywny hałas. W celu stwierdzenia zasięgu oddziaływania emisji hałasu związanego z eksploatacją projektowanej drogi krajowej, wykonane zostały prognozy rozprzestrzeniania się dźwięku dla horyzontu czasowego dla roku 2019 i 2029, w oparciu o program SoundPLAN i metodę obliczeniową NMPB 2008. Analiza wykonana została z uwzględnieniem projektowanego ukształtowania terenu oraz zastosowanych rozwiązań w planowanych węzłach. Dokonano również szczegółowej waloryzacji terenów chronionych akustycznie na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i stanu faktycznego zagospodarowania, a w przypadku ich braku w oparciu o ustalenia właściwych organów. W wyniku przeprowadzonych analiz dokonano weryfikacji zabezpieczeń akustycznych zawartych w Decyzji Środowiskowej.

Prognozy rozprzestrzeniania się hałasu wskazują, że podczas eksploatacji projektowanego odcinka drogi będą występowały przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. W związku z tym zaproponowano zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów przeciwhałasowych, o łącznej długości 430 m, których parametry i lokalizacje przedstawiono w poniższej tabeli.

Lokalizacja ekranów przeciwhałasowych wzdłuż trasy S6 na odcinku koniec obwodnicy m. Płoty – węzeł „Kielpino /z węzłem/.

| Ekran | Orientacyjny kilometr |        | Strona | Min. wysokość | Orientacyjna długość | Uwagi   |
|-------|-----------------------|--------|--------|---------------|----------------------|---|
|       | początek              | koniec |        | h [m]         | [m]                  |   |
| E1    | 72+871                | 72+952 | L      | 2             | 81                   | Skrócony Ekran E2-19 wg Decyzji Środowiskowej |
|       | 72+952                | 73+041 |        | 3,5           | 89                   |   |
|       | 73+041                | 73+126 |        | 2             | 85                   |   |
| E2    | 74+350                | 74+375 | L      | 2             | 25                   | Skrócony Ekran E2-20 wg Decyzji Środowiskowej |
|       | 74+375                | 74+435 |        | 3             | 60                   |   |
|       | 74+435                | 74+470 |        | 4             | 35                   |   |
|       | 74+470                | 74+500 |        | 3             | 30                   |   |
|       | 74+500                | 74+525 |        | 2             | 25                   |   |

gdzie:

L – lewa strona drogi S6 (patrząc w kierunku kilometraża rosnącego),

P – prawa strona drogi S6.

Ponadto przewidziano rezerwę pod ekran przeciwhałasowy od km 74+290 do km 74+350 oraz od km 74+525 do km 74+550.

Ze względu na brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w receptorach zamodelowanych przy zabudowie mieszkaniowej na wysokości kilometraża ekranu E2-18 wskazanego w Decyzji Środowiskowej, zrezygnowano z jego lokalizacji.

W wyniku przeprowadzonej analizy akustycznej można stwierdzić, że dla analizowanego odcinka trasy S6 wymagana łączna długość zabezpieczeń w postaci ekranów przeciwhałasowych jest obecnie mniejsza o ok. 1705 m w porównaniu z zestawieniem zawartym w Decyzji Środowiskowej nr 15/2010. Zgodnie z przedłożonym raportem możliwość skrócenia ekranów akustycznych a w jednym przypadku rezygnacja z jego budowy, wynika ze zmiany przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

W ocenie tutejszego organu zaproponowane w raporcie rozwiązania stanowią dostateczne zabezpieczenie środowiska przed negatywnym oddziaływaniem przedsięwzięcia na klimat akustyczny, w związku z czym aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzania dodatkowych działań minimalizujących w tym zakresie. Jednak bez względu na powyższe inwestor zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, lotniskiem, portem (Dz. U. z 2011r., Nr 140, poz. 824), obowiązany jest do prowadzenia okresowych pomiarów w zakresie emisji hałasu emitowanego przez przedsięwzięcie. Ponadto, aby uzyskać jednoznaczne potwierdzenie przedstawionych w raporcie analiz, nałożono na inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, celem oceny skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem oraz określenia 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. W ramach analizy pomiary należy wykonać w następujących miejscach: przy zabudowie mieszkaniowo – usługowej – dz. nr 94/2 (ok. 73+000) oraz przy zabudowie mieszkaniowej jednorodzinnej – dz. nr 87/1 (ok. 74+450).

Po rozpoznaniu terenu objętego przedsięwzięciem oraz przedłożeniu analiz w zakresie jego oddziaływania na środowisko, należy przypuszczać, iż możliwe jest wystąpienie konfliktów społecznych jedynie podczas prac budowlanych. Na obecnym etapie nie można jednak dokładnie określić jakiego rodzaju będą to konflikty. Celem uniknięcia jakiegokolwiek niezadowolenia wśród społeczeństwa inwestor będzie informował mieszkańców o poszczególnych etapach budowy, w tym wystąpieniu możliwych utrudnieniach związanych z wjazdem lub wyjazdem do posesji bezpośrednio kolidujących z planowaną inwestycją, przewidzianych objazdach zaplanowanych na czas prowadzenia robót drogowych, prowadzeniu hałaśliwych prac.

Pozostałe kwestie związane z oddziaływaniem przedsięwzięcia zostały szczegółowo przeanalizowane w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji środowiskowej dla planowanego przedsięwzięcia, w związku z czym tutejszy organ nie powielał w niniejszym

postanowieniu warunków dotyczących sposobu wykonania prac inwestycyjnych, czy też kwestii ogólnego monitoringu związanego z planowanym przedsięwzięciem, ponieważ ponowna ocena nie obejmowała przedmiotowych kwestii.

Biorąc powyższe pod uwagę, organ orzekł jak w sentencji.

Przedmiotowe rozstrzygnięcie zostało wydane w oparciu o art. 106 ustawy Kpa, który stwierdza, iż w toku prowadzonego postępowania organ zobowiązany będzie wydać wnioskowaną decyzję po zasięgnięciu opinii właściwego organu, tj. regionalnego dyrektora ochrony środowiska. W podstawie prawnej rozstrzygnięcia powołano się również na art. 90 ust. 1 wspomnianej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...) mówiący o tym, że po przeprowadzeniu oceny oddziaływania na środowisko wydaje się postanowienia w sprawie uzgodnienia warunków realizacji inwestycji.

#### **Pouczenie**

Na niniejsze postanowienie Stronom nie przysługuje zażalenie. Zgodnie z art. 142 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji.

Integralną częścią niniejszego postanowienia są załączniki, tj. załącznik nr 1 zawierający lokalizację planowanego zaplecza budowy w stosunku do obiektów inżynierskich w zależności od panujących warunków gruntowych oraz załącznik nr 2, obejmujący lokalizację przepustów dla płazów i przepustów hydrologicznych pełniących jednocześnie funkcję przejść dla płazów oraz innych mniejszych zwierząt wraz z podaniem ich parametrów.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
2016 - 11 - 22  
Radosław Grzegorzczuk

Otrzymują:

1. Wojewoda Zachodniopomorski – Wydział Architektury i Gospodarki Przestrzennej, Wąły Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
2. W imieniu GDDKiA – Roman Krystkiewicz – Budimex S.A., ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa (do wiadomości)



1. Załącznik nr 1 do postanowienia RDOŚ z dnia .11.2016, znak: WONS-  
OŚ.4242.59.2016.KK

Lokalizacja planowanego zaplecza budowy w stosunku do obiektów inżynierskich w  
zależności od panujących warunków gruntowych

| LP | Numer obiektu (km)   | Rodzaj obiektu  | Podatność na zanieczyszczenie wód pierwszego poziomu wodonośnego    | Występowanie wód gruntowych | Rodzaj i stan gruntu  | Warunki gruntowe | Uwagi do lokalizacji zaplecza budowy                        |
|----|----------------------|---|---|-----------------------------|---|------------------|---|
| 1  | WD-43a<br>(0+574,75) | Wiadukt drogowy drogi powiatowej DP0136Z ponad drogą DK-6 | Obszar bardzo podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t < 5 lat        | 0,9 - 2 m p.p.t.            | piaski rzeczne o miąższości powyżej 3 m, lokalnie na glinach  | warunki złożone  | Zaplecza budowy lokalizować na NE od istniejącej drogi DK-6 |
| 2  | PZ8a<br>(71+309,99)  | Przeście dla zwierząt                                     | Obszar bardzo podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t < 5 lat        | 1,6 - 1,9 m p.p.t.          | piaski rzeczne o miąższości 1-2 m na piaskach gliniastych lub glinach                                       | warunki proste   |   |
| 3  | WD-43<br>(72+874,45) | Wiadukt drogowy drogi powiatowej DP0136Z ponad drogą S-6  | Obszar bardzo podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t < 5 lat        | 0,9 - 2 m p.p.t.            | piaski rzeczne o miąższości powyżej 3 m, lokalnie na glinach  | warunki złożone  |   |
| 4  | WD-44<br>(75+742,22) | Wiadukt drogowy Istniejącej DK-6 ponad drogą S-6          | Obszar średnio podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t = 25 – 50 lat | 6,5 m p.p.t. (sączenia)     | piaski na glinie i piaskach gliniastych do 2-3 m, poniżej piaski z przewarstwieniami glin, pow. 6,5 m gliny | warunki złożone  | Zaplecza budowy lokalizować na N od istniejącej drogi DK-6  |
| 5  | WD-45<br>(76+171,14) | Wiadukt drogowy na węźle Wicimice.                        | Obszar podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t = 5 – 25 lat          | 5,8 m p.p.t.                | piaski i piaski gliniaste o miąższości do 3 m, lokalnie na glinach I  | warunki złożone  | Brak ograniczeń w zakresie lokalizacji zaplecza budowy      |



| LP | Numer obiektu (km)   | Rodzaj obiektu  | Podatność na zanieczyszczenie wód pierwszego poziomu wodonośnego    | Występowanie wód gruntowych | Rodzaj i stan gruntu  | Warunki gruntowe | Uwagi do lokalizacji zaplecza budowy   |
|----|----------------------|---|---|-----------------------------|---|------------------|--|
| 6  | WD-46<br>(76+829,20) | Wiadukt drogowy w ciągu drogi zbiorczej DZ 18           | Obszar bardzo mało podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t > 50 lat  | brak                        | gliny piaszczyste z gniazdami piasków.<br><br>Brak wód gruntowych   | warunki złożone  | Brak ograniczeń w zakresie lokalizacji zaplecza budowy   |
| 7  | WD-47<br>(77+891,92) | Wiadukt drogowy w ciągu drogi powiatowej DP 0145Z       | Obszar bardzo mało podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t > 50 lat  | 5,2 - 5,7 m p.p.t.          | gliny piaszczyste i piaski gliniaste na piaskach drobnych i średnich Wody gruntowe poniżej 5 m p.p.t.   | warunki proste   | Brak ograniczeń w zakresie lokalizacji zaplecza budowy   |
| 8  | PZ-9<br>(78+344,05)  | Przejście dla zwierząt dolne średnie (3,5/15)           | Obszar średnio podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t = 25 – 50 lat | 0,8 - 1,0 m p.p.t.          | zagłębienie wypełnione namułami i torfami na piaskach, a na obrzeżach piaskami; osady te, o łącznej miąższości do 3 m, leżą na glinach piaszczystych<br><br>Brak poziomu wodonośnego. | warunki złożone  | Zaplecze budowy zlokalizować poza zasięgiem występowania osadów organicznych które występują w rejonie km 78+000 |
| 9  | WD-48<br>(79+498,55) | Wiadukt drogowy w ciągu DG 52                           | Obszar bardzo mało podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t > 50 lat  | >7 m p.p.t.                 | Piaski pyłowato-zwirowate lodowcowe na glinach piaszczystych  | warunki złożone  | Brak ograniczeń w zakresie lokalizacji zaplecza budowy   |
| 10 | WD-49<br>(81+528,47) | Wiadukt drogowy drogi DZ21 ponad projektowaną trasą S-6 | Obszar mało podatny na zanieczyszczenie –<br><br>t > 50 lat         | 3,1 m p.p.t.                | piaski, piaski gliniaste i gliny, wody w poziomie wodonośnym poniżej 4-7 m, powyżej sączenia  | warunki złożone  | Brak ograniczeń w zakresie lokalizacji zaplecza budowy   |

| LP | Numer obiektu (km)   | Rodzaj obiektu   | Podatność na zanieczyszczenie wód pierwszego poziomu wodonośnego | Występowanie wód gruntowych | Rodzaj i stan gruntu   | Warunki gruntowe | Uwagi do lokalizacji zaplecza budowy  |
|----|----------------------|--|--|-----------------------------|--|------------------|---|
| 11 | MD-50<br>(82+201,46) | Wiadukty drogowe drogi S-6 ponad przejściem dla zwierząt | Obszar podatny na zanieczyszczenie –<br>t = 5 – 25 lat           | 0,2 m p.p.t.                | Mięszkość osadów hydrogenicznych (torfy i gytie) od 4 do 10 m, wody gruntowe w torfach nie są wodami                                     | warunki złożone  | Zaplecze budowy zlokalizować poza zasięgiem występowania osadów <del>organicznych które</del> |
| 12 | WD-51<br>(83+626,19) | Wiadukt drogowy na węźle Kiełpino. Skrzyżowanie ZDW105   | Obszar bardzo podatny na zanieczyszczenie –<br>t < 5 lat         | 2,8 m p.p.t.                | Po wschodniej stronie trasy piaski drobnoziarniste, pyłowe o miąższości do 2 m na piaskach gliniastych. Wody gruntowe: 1,5 do 3 m p.p.t. | warunki złożone  | Zaplecze budowy zlokalizować po zachodniej stronie projektowanej trasy S-6                    |
|    |                      |  | Obszar mało podatny na zanieczyszczenia –<br>t > 50 lat          | Brak                        | Po zachodniej stronie trasy piaski gliniaste i gliny piaszczyste   |                  |   |



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
2016-11-22  
Radosław Grzegorzczak



2. Załącznik nr 2 do postanowienia RDOŚ z dnia .11.2016, znak: WONS-  
OŚ.4242.59.2016.KK

Lokalizacja przepustów dla płazów i przepustów hydrologicznych pełniące jednocześnie funkcję przejść dla płazów oraz innych mniejszych zwierząt wraz z podaniem ich parametrów.

| Lp. | Oznaczenie przepustu | Lokalizacja / Pliketaż   | Przekrój poprzeczny Typ | Przekrój poprzeczny | Funkcja                            |
|-----|----------------------|--------------------------|-------------------------|---------------------|------------------------------------|
| 1   | PD-1/1               | km 71+035<br>drogi S6    | skrzynkowy              | 1,50x2,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 2   | PD-1/1a              | km 0+766<br>drogi DD14_2 | skrzynkowy              | 1,50x1,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 3   | PD-1/2               | km 72+087<br>drogi S6    | skrzynkowy              | 2,00x2,00m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 4   | PD-1/3               | km 72+497<br>drogi S6    | skrzynkowy              | 1,50x2,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 5   | PD-1/3a              | km 2+255<br>drogi DD14_2 | skrzynkowy              | 1,50x1,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 6   | PD-1/6               | km 73+482<br>drogi S6    | skrzynkowy              | 1,50x2,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 7   | PD-1/6a              | km 0+019<br>drogi DD16   | skrzynkowy              | 1,50x1,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 8   | PD-1/7               | km 73+711<br>drogi S6    | skrzynkowy              | 1,50x4,00m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 9   | PD-1/8               | km 74+140<br>drogi S6    | skrzynkowy              | 1,50x2,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 10  | PD-1/8a              | km 0+678<br>drogi DD16   | skrzynkowy              | 1,50x1,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 11  | PD-1/9               | km 74+826<br>drogi S6    | skrzynkowy              | 1,50x2,50m          | hydrologiczny z półkami dla płazów |
| 12  | P.EKO1               | km 82+700<br>drogi S6    | skrzynkowy              | 1,50x2,00m          | ekologiczny                        |

|    |          |                       |            |            |                                       |
|----|----------|-----------------------|------------|------------|---------------------------------------|
| 13 | P.EKO2   | km 82+750<br>drogi S6 | skrzynkowy | 1,50x2,00m | ekologiczny                           |
| 14 | PS6-73-5 | km 73+512<br>drogi S6 | skrzynkowy | 1,00x3,00m | ekologiczny                           |
| 15 | PS6-73-8 | km 73+542<br>drogi S6 | skrzynkowy | 1,00x3,00m | ekologiczny                           |
| 16 | PS6-81.6 | km 81+727<br>drogi S6 | skrzynkowy | 1,50x3,00m | hydrologiczny z półkami<br>dla płazów |



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
2016 - 11 - 22  
Radosław Grzegorezyk