



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE**

WONS-OŚ.4242.60.2016.AT

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 21.09.2016 r. w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn. **„Budowa drogi S-6 na odcinku Nowogard - Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard - koniec obwodnicy m. Poty)”**, aneksowanego w dniu 20.12.2016 r., w związku z prowadzonym przez Wojewodę Zachodniopomorskiego postępowaniem zmierzającym do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla planowanego przedsięwzięcia,

postanawiam

uzgodnić w zakresie ochrony środowiska warunki realizacji dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi S-6 na odcinku Nowogard - Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard - koniec obwodnicy m. Poty)”, realizowanego na odcinku od km 49+098,00 do km 69+460,56, z wyłączeniem odcinka w km 66+400,00 ÷ 68+470,00 w granicach gmin Nowogard i Płoty, w następującym zakresie:

1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj.: zapewnić nadzór specjalisty w zakresie ochrony flory i fauny (botanika, w tym dendrologa, ornitologa, herpetologa 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, przeniesienia okazów kocanki piaskowej z siedliska w km ok. 62+860 oraz bielutki sieniej z siedliska w km ok. 58+760 ÷ 58+830, wprowadzeniem rozwiązań dotyczących ochrony płazów i konieczności wskazania terminu oraz sposobu prowadzenia tych prac w odniesieniu do walorów przyrodniczych, w tym siedlisk przyrodniczych, obszaru inwestycyjnego.
2. Przed rozpoczęciem prac budowlanych, w obszarze oddziaływania inwestycji prowadzony nadzór przyrodniczy ma zweryfikować możliwość wystąpienia chronionych gatunków roślin i zwierząt, 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. 2016 r., poz. 2134 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 przeniesienia chronionych gatunków roślin i płazów, zastosowanych zabezpieczeń dla płazów jak również wykorzystywania przejść, przepustów, w tym przepustów zespolonych z ciekami, 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. Trasy dojazdowe do miejsca realizacji przedsięwzięcia należy w miarę możliwości wytyczyć wzdłuż istniejących szlaków komunikacyjnych.
6. W celu ograniczenia możliwości niekontrolowanego zasypania koryta cieków oraz zamulenia wód w nich płynących konieczne jest ograniczenie zastosowania ciężkiego sprzętu w korycie lub w sąsiedztwie cieków.
7. W celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków oraz ochrony istniejących stosunków wodnych, na przebudowywanych odcinkach cieków konieczne jest przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód np. poprzez zastosowanie przegród pionowych wbijanych w podłoże.
8. W celu zachowania warunków naturalnego zasilania cieków poprzez spływy powierzchniowe, należy odpowiednio zorganizować place budowy w sposób zapewniający grawitacyjne odprowadzenie wód opadowych do naturalnego odbiornika po ich uprzednim podczyszczeniu.
9. Zapewnić osadniki we wpustach deszczowych oraz przed studniami wpadowymi, o konstrukcji uniemożliwiającej powstanie awarii w przypadku przeciążenia hydraulicznego.
10. Zaprojektować zbiorniki retencyjne wraz z wylotami do odbiorników ścieków opadowych zgodnie z załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji „Zestawienie zbiorników, wylotów/odbiorników ścieków opadowych wraz ze zlewniami dla drogi ekspresowej”.
11. Zapewnić umocnienia rowów drogowych w sposób i materiałami uwzględniającymi przyjęte dla nich spadki; ponadto rowy (prawy i lewy) zabezpieczyć geowłókniną na kilometrażu: 52+000 ÷ 54+900, 55+400 ÷ 55+670, 56+200 ÷ 56+400, 57+500 ÷ 59+000, 61+900 ÷ 62+820, 62+820 (tylko rów lewy) ÷ 63+086 (tylko rów lewy), 63+700 ÷ 64+882, 65+000 ÷ 65+224, 65+270 ÷ 65+600.
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 z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U z 2016 r. poz. 2183). 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 MOP-ach i OUD-ach 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;
 - wprowadzić nasadzenia zieleni liniowej w km 54+235 – 54+655 (strona prawa) i 54+800 – 55+000 (strona prawa) oraz w km 68+470 – 69+050 (strona prawa i lewa);
 - do nasadzeń nie stosować gatunków obficie owocujących, przyciągających na żerowisko różne gatunki zwierząt;
 - W stosunku do nasadzeń strefy ekotonowej wprowadzić nasadzenia dostosowane do składu gatunkowego planowanych nasadzeń do siedliskowego typu lasu, z użyciem gatunków rodzimych.

14. Celem zabezpieczenia siedlisk przyrodniczych: 6510 Niżowe świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 91D0* Bory i lasy bagienne oraz 91E0* Łęgi wierzbowe, topolowe i, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) w kilometrażach: km 43+390-53+440, km 53+480-53+970, km 54+120-54+190, km 57+930-58+100, km 58+300-58+540, km 58+540-58+960, km 63+290-63+620, km 58+640-58+940, km 58+450-58+660, należy:
- bezwzględnie nie lokalizować na ich obszarze biur budowy, wytwórni mas bitumicznych, węzłów betoniarskich, warsztatów i baz materiałowo-składowych oraz parkingów maszyn i sprzętu budowlanego;
 - maksymalnie skrócić czas trwania prac w ich obrębie;
 - podczas prac budowlanych obszary siedliska wygrodzić i zabezpieczyć drewnianym ogrodzeniem od strony pasa drogowego, a tym samym prowadzonych prac budowlanych (tak aby nie dochodziło do potencjalnych wjazdów czy wchodzenia w obręb tych obszarów osób prowadzących prace budowlane);
 - prowadzić kontrolę wygrodzenia i stanu siedlisk przez nadzór środowiskowy i w razie ich uszkodzenia na bieżąco naprawiać;
 - miejsca występowania siedlisk przyrodniczych oznaczyć tabliczką informacyjno-ostrzegawczą.
15. W związku z kolizją inwestycji ze stanowiskami kocanki piaskowej zlokalizowanymi w km ok. 62+300 oraz 62+860 oraz bielistki sienie zlokalizowanymi w km od ok. 58+760 ÷ 58+830, należy wykonać ich przeniesienie na inne stanowiska zastępcze o podobnych warunkach siedliskowych.
16. W celu umożliwienia migracji dużym i średnim zwierzętom, należy wykonać następujące przejścia:

Lp.	Przejście	Lokalizacja	Parametry
1	PZ-6S (jezdnia lewa)	wiadukt w ciągu drogi S6 nad przejściem dla zwierząt, w km 50+015,98	Światło pionowe pod obiektem min. - 3,5 m Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
2	PZ-6S (jezdnia prawa)	wiadukt w ciągu drogi S6 nad przejściem dla zwierząt w km 50+015,98	Światło pionowe pod obiektem min. - 3,5 m Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
3	PZ-6 (D)	wiadukt w ciągu drogi DD-1 nad przejściem dla zwierząt, w km 0+913,57 projektowanej drogi dojazdowej DD-1 (km S6 50+015,98)	Światło pionowe pod obiektem min. - 3,5 m Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
4	PZ-6(K)	wiadukt w ciągu linii kolejowej nad przejściem dla zwierząt w km 113+744,00 linii kolejowej LK402 (km S6 50+015,98)	Światło pionowe pod obiektem min. - 3,5 m Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
5	PZ-7 (jezdnia lewa)	wiadukt w ciągu drogi S6 nad przejściem dla zwierząt w km 58+785,71 drogi S6	Światło pionowe pod obiektem - min. 4 m. Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
6	PZ-7 (jezdnia prawa)	wiadukt w ciągu drogi S6 nad przejściem dla zwierząt w km 58+785,71 drogi S6	Światło pionowe pod obiektem - min. 4,0 m. Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
7	PZ-7C	wiadukt w ciągu drogi DL-3 nad przejściem dla zwierząt w km 4+749,47 projektowanej drogi dojazdowej DL-3 (km S6 58+785,71)	Światło pionowe pod obiektem - min. 4,0 m. Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
8	PZ-7A (jezdnia lewa)	wiadukt w ciągu drogi S6 nad przejściem dla zwierząt w km 61+744,94 drogi S6	Światło pionowe pod obiektem min. - 3,5 m Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
9	PZ-7A (jezdnia prawa)	wiadukt w ciągu drogi S6 nad przejściem dla zwierząt w km 61+744,94 drogi S6	Światło pionowe pod obiektem min. - 3,5 m Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m

10	PZ-7B	wiadukt w ciągu drogi DL-6 nad przejściem dla zwierząt w km 0+211,88 projektowanej drogi dojazdowej DL-6 (km 61+744,94 S6)	Światło pionowe pod obiektem min. - 3,5 m Światło poziome pod obiektem min. - 16,4 m
----	-------	--	---

17. Wygrodzenie odcinka drogi należy wykonać, siatką o zmiennej wielkości oczek, zmniejszając się ku dołowi i wysokości minimum 2,4 m (na całej długości trasy) ponad powierzchnią terenu, wkopaną w grunt na głębokość 30 cm.
18. Zaprojektować przepusty służące migracji małych zwierząt, w tym płazów (8 przepustów tzw. „suchych” i 4 przepusty tzw. „mokre” melioracyjne z wbudowaną minimum jednostronną półką na cieku o szerokości 0,50 m połączoną trwale z terenem):
 - a. Przepusty „suche” o wymiarach w świetle poziomym B=1.0m i pionowym H=1.5m) w następujących lokalizacjach:
 - PZM-1 (przepust pod drogą główną) i PZM-1a (przepust pod drogą dojazdową DL-3) w km 58+350, o długości 33,3 m/ 13,6 m;
 - PZM-2 (przepust pod drogą główną) i PZM-2a (przepust pod drogą dojazdową DL-3) w km 58+400, o długości 32,9 m/ 13,3 m;
 - PZM-3 (przepust pod drogą dojazdową) i PZM-3a (przepust pod drogą dojazdową DL-3) w km 58+450, o długości ok. 32,2 m / 13 m;
 - PZM-4 w km 59+704, o długości ok. 39,2 m;
 - PZM-5 w km 59+743, o długości ok. 35,0 m;
 - PZM-6 w km 59+771, o długości ok. 33,6 m;
 - PZM-7 w km 65+340, o długości ok. 51,7 m;
 - PZM-8 w km 65+425, o długości ok. 46,4 m.
 - b. Przepusty „mokre” o wymiarach 1,50 x 1,50 m, w następujących lokalizacjach:
 - PM1-PM2 oraz PM3-PM4 (kontynuacja pod drogą dojazdową) w km 54+108 – cieki „Dopływ z Brzozowa”;
 - PM5-PM6 oraz PM7-PM8 i PM9 -PM10 (kontynuacja pod drogami dojazdowymi) w km 55+757 - cieki „Dopływ z Brzozowa”;
 - PM13 - PM14 i PM15 - PM16 (kontynuacja pod drogą dojazdową) w km 62+505 – rów (urządzenie wodne);
 - c. Przepusty „mokre” o wymiarach 3,50x2,00, w następującej lokalizacji:
 - WS37A w km 63+670, w rejonie Sowna cieki Potulina.
19. Dla zaprojektowanych przejść dla zwierząt zastosować działania adaptacyjne otoczenia polegające m. in. na:
 - preferowaniu jednofunkcyjności obiektu (bez prowadzenia dróg lokalnych, szczególnie utwardzonych);
 - zaprojektowaniu zieleni niskiej i wysokiej, dostosowanej do rodzimych gatunków występujących na danym terenie, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego;
 - pokryciu przejścia właściwym podłożem (np. humus), przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, głązy itp.);
 - skarpy przy przejściach dla zwierząt umocnione darnią;
 - zapewnieniu łagodnych stref dojścia dla zwierząt do przejść, aby zapewnić ich skuteczność.
20. W rejonie przejść dla zwierząt należy wykonać osłony przeciwoślńieniowe, o wysokości ok. 2,4 m, usytuowane na zewnętrznych krawędziach obiektów oraz w obie strony od ich krawędzi oraz po 50 m w obie strony od ich krawędzi.
21. W rejonie przelotów i miejsc żerowania nietoperzy (ok. km: 50+200, 50+250, 54+200, 58+260, 58+850, 58+700) w celu ograniczenia do minimum efektu barierowego wykonać oświetlenia o niskim promieniowaniu UV (nie wabiące owadów) oraz ograniczyć zbędne oświetlanie pobocza.

22. W celu ochrony siedliska bobra niezbędne jest zabezpieczenie wykopów w km 62+000 do 62+900 oraz nielokalizowanie zapleczy budowy na tym odcinku; natomiast w przypadku niszczenia tam i nor należy przed rozpoczęciem tych działań uzyskać decyzję derogacyjną Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie.

23. Z uwagi na wskazane w ramach wykonanych prac inwentaryzacyjnych miejsca występowania płazów oraz szlaki ich sezonowych migracji, należy wprowadzić trwałe, stałe obustronne pełne 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 (za i przed zbiornikiem) na niżej podanych odcinkach:

- od km 49+519 do km 49+732 (strona lewa) o długości ok. 216,4 m;
- od km 49+913 do km 50+281 (strona lewa) o długości ok. 358,16 m;
- od km 49+906 do km 50+138 (strona prawa) o długości ok. 211,37 m;
- od km 52+948 do km 53+233 (strona prawa) o długości ok. 299,38 m;
- od km 53+996 do km 54+212 (strona lewa) o długości ok. 222,67 m;
- od km 53+908 do km 54+207 (strona prawa) o długości ok. 350,27 m;
- od km 55+668 do km 55+873 (strona lewa) o długości ok. 204,17 m;
- od km 55+551 do km 55+927 (strona prawa) o długości ok. 376,63 m;
- od km 56+039 do km 56+321 (strona praw) o długości 387,42 m;
- od km 58+239 do km 58+560 (strona lewa) o długości ok. 326 m;
- od km 58+247 do km 59+028 (strona prawa) o długości ok. 786,13 m;
- od km 58+686 do km 58+896 (strona lewa) o długości ok. 212 m;
- od km 59+604 do km 59+871 (strona lewa) o długości ok. 275 m;
- od km 59+606 do km 59+874 (strona prawa) o długości ok. 272 m;
- od km 60+064 do km 60+332 (strona prawa) o długości ok. 271 m;
- od km 61+664 do km 61+847 (strona lewa) o długości ok. 193 m;
- od km 61+654 do km 61+857 (strona prawa) o długości ok. 217,08 m;
- od km 62+201 do km 62+602 (strona lewa) o długości ok. 416,47 m;
- od km 62+404 do km 62+602 (strona prawa) o długości ok. 209,3 m;
- od km 62+670 do km 62+936 (strona prawa) o długości ok. 273,52 m;
- od km 63+478 do km 63+853 (strona prawa) o długości ok. 379,91 m;
- od km 63+555 do km 63+791 (strona lewa) o długości ok. 230,24 m;
- od km 64+281 do km 64+540 (strona prawa) o długości ok. 260,2 m;
- od km 65+052 do km 65+217 (strona prawa) o długości ok. 212,51 m;
- od km 65+271 do km 65+523 (strona lewa) o długości ok. 262,63 m;
- od km 65+270 do km 65+528 (strona prawa) o długości ok. 255,63 m;
- od km 68+850 do km 69+066 (strona prawa) o długości ok. 220,86.

Należy zapewnić wysokość płotków 50 cm (część nadziemna), o górnej krawędzi o szerokości ok. 10 cm odchylonej na zewnątrz drogi pod kątem 90° (tzw. przewieszka) – aby zapobiec przedostawaniu się małych wspinających się gatunków zwierząt; końcowy odcinek płotka musi być zakończony na kształt litery U, naprowadzając zwierzęta w stronę przepustu.

24. W celu zachowania cennych miejsc rozrodu i żerowania płazów i występowania gadów należy zrealizować następujące działania:

a. Zakazuje się lokalizacji placów budowy, miejsc postoju maszyn, miejsc składowania humusu, prowadzenie dróg technologicznych itp. w siedlisku poza liniami rozgraniczającymi inwestycję w odniesieniu do:

- żerowiska nr 1 (ok. 52+700 – 54+200 - strona wschodnia drogi),
- żerowiska nr 3 (ok. 58+200 – 59+000 - strona zachodnia drogi),
- żerowiska nr 4 (ok. 58+200 – 59+000 - strona wschodnia drogi),
- żerowiska nr 6 (ok. 62+400 – 63+100 (strona wschodnia i zachodnia drogi).

b. W odniesieniu do stanowiska rozrodczego nr 6 (ok. 59+700 km - strona wschodnia drogi) ograniczyć teren zajęcia siedliska rozrodczego do minimum oraz zasypać koniecznej

- części tego miejsca zgodnie z decyzją zezwalającą na odstępstwa od zakazu w miesiącach październik-listopad, przed rozpoczęciem prac budowlanych (tzw. decyzja derogacyjna).
- c. W odniesieniu do stanowiska rozrodczego nr 7 w km 62+300 – 62+600 zastosować zabezpieczenia przed odwodnieniem tego siedliska, np. poprzez zamontowanie ścianki szczelnej pomiędzy zagłębieniem terenu, które stanowi miejsce rozrodu płazów, a liniami rozgraniczającymi inwestycje.
 - d. W odniesieniu do stanowisk rozrodczych nr 10 i 11 (ok. 65+200 – 65+500 - po obu stronach drogi) prace budowlane prowadzić w taki sposób, by nie zaingerować w stawy hodowlane.
 - e. W odniesieniu do stanowiska rozrodczego nr 17 (ok. 51+800 – 53+400 - strona wschodnia drogi) prace prowadzić w sposób nieingerujący w to siedlisko rozrodcze.
 - f. 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 52+600 – 54+200 (strona wschodnia drogi);
 - km 54+200 – 54+500 (strony wschodniej drogi); dodatkowo, zamontowanie pułapek łownych i odlów płazów, przenoszenie w dogodne siedliskowo miejsce minimum raz dziennie;
 - km 58+100 – 59+100 (strona zachodnia i wschodnia drogi);
 - km 59+500 – 59+900 (strona zachodnia i wschodnia drogi); dodatkowo, zamontowanie pułapek łownych i odlów płazów, przenoszenie ich do i z miejsca rozrodu w okresie od 10 marca do 30 października, minimum raz dziennie;
 - km 61+500 – 63+100 (po obu stronach drogi);
 - km 65+200 – 65+600 (po obu stronach drogi);
 - w km 65+200 – 65+600 (po obu stronach drogi);
 - w km 65+900 – 66+300 (od strony zachodniej drogi).
 - g. Uwzględnić w fazie budowy metody minimalizacji oddziaływań na płazy wskazane w Załączniku nr 3 „Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki herpetofauny - miejsca rozrodu”.
25. W celu ochrony w fazie budowy zwierząt należy stosować się do poniższych warunków:
- a. W celu ochrony przedstawicieli owadów zapewnić usuwanie osobników biegacza skórzastego z wykopów przez nadzór przyrodniczy.
 - b. Dla zachowania siedliska (miejsc lęgowych) samotnika (km 62+180 -300 m strona lewa oraz 62+280 – 200 m strona lewa) należy utrzymać podczas realizacji inwestycji odpowiednie połączenia hydrauliczne delimitujące utrzymanie użytku ekologicznego znajdującego się w pobliżu.
 - c. Podczas realizacji przedsięwzięcia obowiązuje zakaz zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor i lęgówisk, innych schronień i miejsc rozrodu.
 - d. Należy zachować stałe i okresowe zbiorniki wodne w sąsiedztwie trasy (mokrady, 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 wskazany przez nadzór herpetologiczny), zgodnie z uzyskaną decyzją zezwalającą na odstępstw od zakazów (tzw. decyzja derogacyjna).
 - e. Przed 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 odlawianych osobników.
 - f. 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.
 - g. 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.

- h. Urządzenia związane z odprowadzaniem wód (studzienki kanalizacyjne, studzienki wpadowe) wykonać jako szczelne, stosując włązy żeliwne typu ciężkiego, by nie stawały się pułapkami dla zwierząt; urządzenia tego typu usytuować po wewnętrznej stronie ogrodzenia.
 - i. Pozostałe elementy infrastruktury stanowiące pułapki dla płazów i drobnych zwierząt należy zaopatrzyć w kłapy zwrotne redukujące ryzyko ich uwięzienia i umożliwiające zwierzętom opuszczenie pułapki przy przypadkowym dostaniu się do obiektu.
 - j. 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).
26. Ponadto podczas realizacji inwestycji należy uwzględnić uwarunkowania i wymogi określone w Załączniku nr 1 „Zalecenia dotyczące ochrony środowiska przyrodniczego podczas prowadzenia prac budowlanych” oraz w Załączniku nr 4 „Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki ptaków w fazie realizacji”.
27. W celu ochrony terenów chronionych akustycznie, należy wykonać ekrany akustyczne w następującej lokalizacji i o parametrach wykazanych w poniższej tabeli:

Nazwa	kilometraż	Strona drogi	Długość [m]	Wysokość [m]
E1	54+115 ÷ 54+250	Lewa	135	3
E2	55+510 ÷ 55+680	Prawa	170	4
E3	62+420 ÷ 62+555	Prawa	135	3
E4	62+940 ÷ 63+060	Lewa	127	3

28. W pozostałym zakresie warunki określone w decyzji Nr 15/2010 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 09.07.2010 r., znak RDOŚ-32-WOŚ.TŚ-6613/2-29/2010/at,ac oraz w decyzji Nr 16/2016 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 22 sierpnia 22.08.2016 r., znak: WONS-OŚ.4200.2.2016.AT.9, pozostają bez zmian.

Uzasadnienie

W dniu 21.09.2016 r. Wojewoda Zachodniopomorski (pismo z dnia 16.09.2016 r., znak: AP-1.7820.121-4.2016.PM) wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pn. **„Budowa drogi S-6 na odcinku Nowogard - Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Poty)”**, przedkładając jednocześnie: decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (3 egz.) oraz kopię wniosku z dnia 23.08.2016 r. o wydanie decyzji zezwalającej na realizację ww. inwestycji drogowej.

Po przeprowadzeniu analizy formalnoprawnej wniosku tut. organ wezwał pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska – Pana Łukasza Stepnowskiego o przedłożenie raportu oddziaływania na środowisko zawierającego nazwisko osoby bądź osób sporządzających raport wraz z podpisem tego dokumentu przez osoby uprawnione.

Uzupełnienie takie wraz z wyjaśnieniem zostało przedłożone w dniu 17.10.2016 r.

Po zapoznaniu się treścią przedłożonej dokumentacji dotyczącej ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla odcinka drogi S6 „Nowogard - Poty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Poty)”, tut. organ stwierdził, że nastąpiła zmiana przebiegu drogi na odcinku przejścia przez rzekę Regę w odniesieniu do jej lokalizacji wynikającej z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 09.07.2010 r. znak: RDOŚ-32-WOŚ.TŚ-6613/2-29/2010/at,ac. Z tego też względu pismem z dnia 27.10.2016 r., znak: WONS-OŚ.4242.60.2016.AT, wystąpiono do Wojewody Zachodniopomorskiego z informacją o stwierdzonej zmianie przebiegu trasy drogi S-3 na odcinku przejścia przez rzekę Regę w odniesieniu do jej lokalizacji wynikającej z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zapytaniem, czy w takiej sytuacji zachodzi zasadność kontynuowania postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla ww. przedsięwzięcia.

W odpowiedzi na powyższe pismo Wojewoda Zachodniopomorski pismem z dnia 1.12.2016 r. (data wpływu do tut. organu -2.12.2016 r.) poinformował, że pełnomocnik GDDKiA złożył do

Wojewody Zachodniopomorskiego aneks do wniosku z dnia 23.08.2016 r. o zezwolenie na realizację ww. inwestycji. Przedmiotem aneksu jest zmiana projektu zagospodarowania terenu i wyłączenie z zakresu inwestycji nieruchomości obejmujących działki nr: 17, 18/4, 22, 21/2, 27/2, 29/2 z obrębu Badkowo oraz 33/2, 34/2, 34/4, 34/5, 34/6, 34/7, 34/8, 34/9 z obrębu Karczewie, tj. działek obejmujących zmianę przebiegu drogi na odcinku przejścia przez rzekę Regę.

W dniu 20.12.2016 r. Wojewoda Zachodniopomorski (pismem z dnia 16.12.2016 r., znak: AP-I.7820.121-8.206.PM) przekazał 3 egzemplarze raportu oddziaływania na środowisko odpowiadającego zakresem aneksowanemu wnioskowi.

Mając komplet materiałów umożliwiających podjęcie postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, 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 22.12.2016 r. wystąpił do organu inspekcji sanitarnej o wyrażenie stosownej opinii. Organ ten nie odniósł się do przekazanego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy OOS niewydanie przez właściwe organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej opinii, o których mowa w art. 90 ust. 2 pkt 2, w terminie 30 dni, traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Również w dniu 22.12.2016 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 28.12.2016 r. podał do publicznej wiadomości informację o możliwości składania uwag i wniosków w związku z planowanym przedsięwzięciem. Jak wynika z pisma Wojewody Zachodniopomorskiego dnia 26.01.2017 r., znak AP-1.7820.121-12.2016.PM, ww. obwieszczenie wywieszone było na tablicy ogłoszeń w dniach od 28.12.2016. r do 22.01.2017 r. oraz opublikowane na stronie BIP od dnia w tym samym terminie. 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.

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)*. 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). Z przedłożonego w dniu 20.12.2016 r. raportu wynika, że przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na odcinku od km 49+098 do km 69+460,56, z wyłączeniem odcinka w km 66+400+68+470, zlokalizowanym w granicach gmin Nowogard i Płoty, przy czym:

- odcinek od km 49+098 – 49+770 objęty jest decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 22 sierpnia 2016 r., znak: WONS-OŚ.4200.2.2016.AT.9;
- odcinek od km 49+770 – 69+460,56 objęty jest decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 9 lipca 2010 r., znak RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/2-29/2010/at, ac.

W ramach budowy planowanego odcinka drogi przewiduje się następujące prace:

- budowę dwujezdniowego odcinka drogi ekspresowej od km 49+098 do km 69+460.56 z wyłączeniem odcinka w km 66+400+68+470;
- budowę węzła drogowego „Płoty Północ”;

- budowę dwóch Miejsc Obsługi Podróżnych: MOP „Wyszogóra Wschód” i MOP „Wyszogóra Zachód”, w tym: budowę układu drogowego na MOP „Wyszogóra Wschód” i „Wyszogóra Zachód”, budowę obiektów kubaturowych na MOP, budowę stanowiska do kontroli i ważenia pojazdów dla policji i służb ITD na MOP „Wyszogóra Wschód” i „Wyszogóra Zachód”;
- budowę OUD „Wojcieszyn” wraz z montażem płotków przy ZR1;
- budowę dróg lokalnych i dojazdowych do obsługi terenu przyległego do drogi ekspresowej;
- budowę wiaduktów drogowych w miejscach krzyżowania się drogi ekspresowej z innymi drogami publicznymi;
- budowę przejazdów awaryjnych oraz wjazdów awaryjnych na drogę ekspresową S6;
- budowę ciągów pieszych i pieszorowerowych;
- regulację i przebudowę kolidujących z inwestycją rowów melioracyjnych układu podstawowego i szczegółowego;
- budowę nowych elementów odwodnienia (rowy, ścieki, zbiorniki retencyjne, przepusty);
- budowę przepustów pod drogą ekspresową, drogami dojazdowymi i lokalnymi oraz pod zjazdami;
- budowę odcinków kanalizacji;
- budowę elementów służących do oczyszczania wód opadowych odprowadzanych z drogi do odbiorników naturalnych którymi są ciekł melioracyjne;
- budowę nowego i przebudowa istniejącego oświetlenia drogowego dla trasy zasadniczej, węzłów oraz dróg niższych klas;
- przebudowę i budowę infrastruktury technicznej;
- budowę ekranów akustycznych;
- budowę ekranów przeciwoślńieniolowych;
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu i oznakowania pionowego i poziomego;
- budowę stacji meteorologicznych wczesnego ostrzegania;
- wykonanie wygradzenia pasa drogowego z siatki stalowej o wys. 2,4 m z bramami i furtkami;
- wykonanie elementów ochrony środowiska w postaci zieleni krajobrazowej i izolacyjnej;
- wykonanie w rejonie projektowanych przejść dla zwierząt płotków ochronno-naprowadzających.

Dla zapewnienia i utrzymania istniejących powiązań komunikacyjnych zaprojektowano łącznie prawie 39 km dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych oraz innych o znaczeniu lokalnym. Powstały nowy układ ogólnodostępnych dróg poprzecznych i dojazdowych zapewni poprawną obsługę przyległego terenu. Projektowane drogi dojazdowe o łącznej długości blisko 15 km wraz ze zjazdami zapewnią dostęp do wszystkich przyległych działek i prawidłową obsługę komunikacyjną przyległego terenu. Na potrzeby utrzymania drogi ekspresowej dodatkowo zaprojektowano drogi serwisowe (ok. 1,2 km), a dla prawidłowej obsługi i zapewnienia bezpieczeństwa na drodze S6 zaprojektowano wjazdy i przejazdy awaryjne.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej zaczyna się za Obwodnicą Północną miasta Nowogard (tj. od km 49+098). Trasa w tym miejscu częściowo wiedzie istniejącym śladem drogi krajowej (DK) nr 6 wzdłuż linii kolejowej 402 Koszalin-Goleniów. Na tym odcinku pod trasą ekspresową w km 50+025 zaprojektowano przejścia ekologiczne PZ-6D, PZ-6S, PZ-6K. W km 52+360 nad drogą ekspresową zaprojektowano wiadukt drogowy WD-28 dla drogi lokalnej, która podłączona została do istniejącej drogi krajowej nr 6, umożliwiając dojazd do drogi powiatowej nr 4175Z w kierunku Maszkowa. Następnie droga S6 w km 52+550 przebiega pod zaprojektowanym wiaduktem WK-28a linii kolejowej nr 402 dalej omijając wschodnią stronę miejscowości Żabowo. Na dalszym odcinku projektowana trasa przekracza wiaduktem drogi ekspresowej WS-30 w km 54+220 drogę powiatową nr 4178Z Żabowo - Jarchlino i wraca w ślad istniejącej DK6. W km ok. 56+400 zaprojektowano MOP „Wyszogóra Zachód” i MOP „Wyszogóra Wschód” oraz przy drodze S6 na potrzeby MOP-ów pasy włączeń i wyłączeń. Bezpośrednio za MOP-ami nad drogą S6 w km 56+784 w ciągu drogi powiatowej nr 3143Z Wyszogóra - Łosońnica zaprojektowano wiadukt drogowy WD-31. W dalszym przebiegu drogi S6 z lewej strony biegnie droga powiatowa nr 3142Z Wyszogóra - Potuliniec, która z układem komunikacyjnym będzie podłączona z drogi DD-3 za pomocą projektowanego wjazdu. Na odcinku 58+200 km do ok. 59+060 przedmiotowa trasa

przecina obszary leśne W km 58+795 zaprojektowano przejścia ekologiczne PZDd-7 oraz PZ-7c. Na wysokości tego miejsca projektowana droga ekspresowa odgina się od istniejącej DK6 po stronie zachodniej omijając miejscowość Lisowo. W obecnie istniejącym ciągu drogi gminnej DG31 nad drogą S6 w km 60+368 został zaprojektowany wiadukt WD-33. Następnie pod drogą ekspresową w km 61+754 przebiegają przejścia ekologiczne PZDd-7a oraz PZ-7b. Wiaduktem drogi ekspresowej WS-36 w km 63+150 trasa S6 przebiega nad drogami DG-34 (ul. Kolejowa), DG-34b (ul. Piaskowa) oraz linią kolejową nr 402. Dalej wiaduktami dróg ekspresowych WS-37 i WS-37a kolejno w km 63+31 i 63+670 projektowana droga przecina drogę gminną DG35 Sowno-Słudwia oraz ciek wodny Potulinę. Na północnym obojęcie miejscowości Płoty w km 64+898 wiaduktem drogi ekspresowej WS-38 projektowana droga S6 przecina drogę wojewódzką nr 108 zaprojektowaną w śladzie nieużytkowanej linii kolejowej nr 420. Na dalszym odcinku projektowana droga ekspresowa w km 65+245 biegnie nad drogą gminną DG40 oraz linią kolejową nr 402 wiaduktem drogi ekspresowej WS-39. W skrzyżowaniu drogi S6 z drogą wojewódzką nr 109 zlokalizowano węzeł „Płoty Północ”. Droga S6 w tym miejscu przebiega górą, wiaduktem drogi ekspresowej WS-40 w km 65+700. Przy końcu projektowanego odcinka drogi S6 w km 69+091 zaprojektowano wiadukt drogowy WD-42 dla łączących się w tym miejscu dróg powiatowych nr 3121Z z kierunku Gryfice oraz 3151Z z kierunku Resko. Koniec projektowanego odcinka jest zlokalizowany w km 69+460,56.

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 podwariantcie 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) powtórnej przeanalizowania ilości i parametrów przejść dla zwierząt, takich jak sarna, dzik i jelen, pod kątem ewentualnego zwiększenia wysokości tych obiektów i dostosowania do warunków przyrodniczych i technicznych; dotyczy to szczególnie przejść przez doliny rzeczne: Regi, Parsęty, Molstowy, 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 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 urządzenia 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 łęgowe,
 - 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 zapatrzenia 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.

Odcinek drogi S6 od km 49+098 – 49+770 objęty jest decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach, wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 22 sierpnia 2016 r., znak: WONS-OŚ.4200.2.2016.AT.9, w której nie nałożono na inwestora

obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Niemniej jednak z uwagi na łączne dla obu odcinków drogi postępowanie Wojewody Zachodniopomorskiego zmierzające do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej odcinek ten uwzględniony jest również w tym postępowaniu.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane głównie na terenach rolniczych, przeważnie na gruntach ornych oraz w niewielkiej części w granicach nieużytków, terenów leśnych oraz terenów zadrzewionych i zakrzewionych. Wzdłuż drogi występują w wielu miejscach rozległe obszary podmokłe i skupiska mniejszych zagłębień bezodpływowych.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej S-6 przekracza cieki naturalne: Potulina - dopływ rzeki Regi (63+670), Dopływ z Brzozowa (km 54+108, 55+757) oraz rowy (58+867, 62+505, 68+960).

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w sąsiedztwie ujęć wód podziemnych, w odległości około: 350 m (strona prawa) ujęcie w miejscowości Wyszogóra, 440 m (strona prawa) ul. Ogrodowa w Płotach, ok. 270 m (strona lewa) w miejscowości Karczewie, 240 m (strona prawa) w miejscowości Lisowo. Ponadto trzy ujęcia zlokalizowane są w Płotach w odległości ponad 1 km (ul. Koszalińska, ul. Sienkiewicza, Zespół Szkół Rolniczych).

Z raportu wynika, że dla potrzeb realizacji inwestycji przeprowadzono szereg badań geologicznych. Wynika, z nich, iż na odcinku projektowanego odcinka drogi panują złożone warunki gruntowe.

W związku z powyższym, w niniejszym postanowieniu uszczegółowiono warunki lokalizacji zapleczy budowy (również z uwagi na uwarunkowania przyrodnicze w tym zlokalizowane na trasie przebiegu inwestycji cieki, nieużytki, siedliska przyrodnicze, szlaki migracji płazów) i warunki dotyczące monitoringu środowiska wodno-gruntowego.

W miejscach występowania gruntów organicznych oraz innych gruntów słabonośnych przewidziano ich całkowitą wymianę i zastąpienie mineralnym materiałem 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, zabezpieczenie antyerozyjne skarp poprzez humusowanie 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 elementów przedsięwzięcia. Jak wynika z przedłożonego raportu, odwodnienie jezdni odbywać się będzie w większości za pomocą ziemnych rowów drogowych. Rowy drogowe będą posiadały odpowiednie umocnienie (w odniesieniu do spadków podłużnych: trawiaste (spadek < 2%), darnią (spadek 2 - 3%), płyty betonowe (spadek 3 - 10%) i bruk (spadek > 10%). Ponadto rowy (prawy i lewy) zastaną zabezpieczone geowłókniną na kilometrażu: 52+000 ÷ 54+900, 55+400 ÷ 55+670, 56+200 ÷ 56+400, 57+500 ÷ 59+000, 61+900 ÷ 62+820, 62+820 (tylko rów lewy) ÷ 63+086 (tylko rów lewy), 63+700 ÷ 64+882, 65+000 ÷ 65+224, 65+270 ÷ 65+600.

Zaprojektowany system odwodnienia uwarunkowany jest niweletą i przekrojem poprzecznym drogi S6 oraz możliwością odprowadzenia ścieków opadowych do odbiorników, którymi są rowy drogowe i istniejące rowy melioracji szczegółowej oraz cieki podstawowe.

Kanalizacja deszczowa zaprojektowana została ponadto na: obiektach drogowych, MOP-ach i OUD, a także przed wylotami do odbiorników. Przed dopływem do odbiorników ścieki opadowe zostaną oczyszczone poprzez zaprojektowany system oczyszczający. Ścieki z MOP-Ow i OUD-ów odprowadzane będą do zbiorników retencyjnych.

Retencję, a przede wszystkim odpowiednie oczyszczenie zapewnią będą projektowane zbiorniki retencyjne. Zaprojektowano 21 zbiorników retencyjnych ZR-1 ÷ ZR-21.

Przed wylotami ze zbiorników retencyjnych i rowów do odbiorników oraz przed wylotami do zbiorników infiltracyjnych zaprojektowano separatory związków ropopochodnych lub studzienki

osadnikowe, z przegrodą na wlocie i wylocie, zabezpieczającą przed odpływem ewentualnych substancji ropopochodnych do środowiska. 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.

Przed odprowadzaniem wód opadowych do odbiornika zaprojektowano również urządzenia zabezpieczające na wypadek wystąpienia poważnej awarii poprzez zamknięcie przegrodami retencyjnymi pełniącymi rolę zastawki.

Szczegóły dotyczące zbiorników retencyjnych oraz odbiorników ścieków opadowych wraz ze zlewniami przedstawione są w załączniku nr 2 do niniejszego postanowienia.

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, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Nr 15/2010 nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej. Zgodnie z art. 93 i 94 ustawy OOS 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 po inwestycji. 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. W celu ograniczenia wpływu prac budowanych w korycie lub w sąsiedztwie cieku zastosowane będą rozwiązania takie jak:

- w celu ograniczenia możliwości niekontrolowanego zasypania koryta cieku oraz zamulenia wód w nim płynących konieczne jest ograniczenie zastosowania ciężkiego sprzętu,
- w celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w korytach cieków oraz ochrony istniejących stosunków wodnych, na przebudowywanych odcinkach cieków konieczne jest przystosowanie części istniejącego koryta do prowadzenia wód np. poprzez zastosowanie przegród pionowych wbijanych w podłoże,
- w celu zachowania warunków naturalnego zasilania cieków poprzez spływy powierzchniowe, należy odpowiednio zorganizować place budowy w sposób zapewniający grawitacyjne odprowadzenie wód opadowych do naturalnego odbiornika po ich uprzednim podczyszczeniu.

Przejścia infrastruktury technicznej pod rzekami zostaną wykonane metodą przewiertów. Przejścia infrastruktury technicznej pod rowami melioracyjnymi i drogą zostaną wykonane wykopem otwartym z zachowaniem niezbędnych odległości.

Ścieki sanitarne z budynków toalet odprowadzone będą systemem kanalizacji sanitarnej poprzez indywidualną oczyszczalnię ścieków do ziemi poprzez zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZR-10, zlokalizowany na terenie MOP-u "Wyszogóra Wschód". Dla MOP-ów "Wyszogóra Zachód" i "Wyszogóra Wschód" zaprojektowano jedną oczyszczalnię zlokalizowaną na terenie MOP-u "Wyszogóra Wschód". Z obiektów kubaturowych znajdujących się na terenie Obwodu Utrzymania (OUD) „Wojcieszyn” ścieki będą odprowadzane kanalizacją sanitarną tłoczną do projektowanej

gminnej kanalizacji sanitarnej. Zaplanowano na obiekcie budowę dwupompowej przepompowni ścieków.

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 obowiązek 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*.

Inwestycja nie przecina żadnej formy ochrony przyrody. Zgodnie z przedłożonymi dokumentami planowany odcinek drogi poprowadzony jest w odległości ok. 500 m wzdłuż granicy obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty: Dorzecze Regi PLH320049. Ww. obszar został powołany ze względu na ochronę dziko występujących siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, a także utrzymanie ich siedlisk w nie pogorszonej formie. W stosunku do pozostałych cennych terenów pod względem przyrodniczym, zgodnie z „Waloryzacją przyrodniczą województwa zachodniopomorskiego” (BKP, 2010), planowane przedsięwzięcie poprowadzone zostanie w odległości ok. 110, 130, 170 m od użytków ekologicznych bez nazwy (bagno) w kilometrze odpowiednio: 59+00, 56+000 i 61+900.

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. 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 składzie gatunkowym drzew dominuje jesion wyniosły, ponadto: lipa, drobnolistna, brzoza brodawkowata, topola klon pospolity, świerk pospolity, kasztanowiec zwyczajny, dąb szypułkowy, czy pojedynczo orzech włoski i bez Czerny. W obrębie linii rozgraniczających drogi wycince ulegnie 2612 sztuk drzew, a do pozostawienia przeznaczono 218 drzew. Na pozostałym terenie, w tym lasów przewidziano do wycinki 3319400 m² lasów, 41000 m² grup drzew i 23153 m² krzewów.

W związku z rekompensowaniem strat związanych z wycinką drzew, planowane jest wprowadzenie nasadzeń zieleni liniowej, w km 54+235 – 54+655 (strona prawa) i 54+800 – 55+000 (strona prawa) oraz w km 68+470 – 69+050 (strona prawa i lewa). Dodatkowo planowane są inne nasadzenia drzew i krzewów, stanowiące przestrzeń zieloną wkomponowaną w otoczenie. Przewiduje się zielen m.in. jako: stworzenie strefy ekotonowej dla terenów leśnych, pasy gęstych nasadzeń izolacyjno-osłonowych zlokalizowanych wzdłuż jezdni głównej, grupowe nasadzenia krzewów w obrębie węzłów, element ozdobny przy MOP-ach i OUD-ach 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 wysokopięnnych oraz niskich drzew w więźbie 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. Ponadto przejścia zostaną wysiane mieszkankami traw w celu zadarnienia gruntu.

Ze względu na brak przekroczeń w zakresie emisji zanieczyszczeń i pyłów, nie przewiduje się wprowadzenia nasadzenia zieleni izolacyjnej.

Jak wynika z przedłożonego raportu, w związku z realizacją inwestycji dojdzie do kolizji bądź zwiększona będzie presja ze strony budowy przedsięwzięcia z następującymi siedliskami przyrodniczymi: 6510 Niżowe świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 91D0* Bory i lasy bagienne oraz 91E0* Łęgi wierzbowe, topolowe i, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) w kilometrażach: km 43+390-53+440, km 53+480-53+970, km 54+120-54+190, km 57+930-58+100, km 58+300-58+540, km 58+540-58+960, km 63+290-63+620, km 58+640-58+940, km 58+450-58+660.

W miejscach przecięcia przez drogę kompleksów leśnych, z uwagi na odsłonięcie wnętrza lasu, zaprojektowano nasadzenia strefy ekotonowej poprzez wprowadzenie nasadzeń zagęszczających odsłonięte ściany drzewostanów. Mając na względzie skuteczność wprowadzenia ww. działania, nasadzenia strefy ekotonowej skład gatunkowy nasadzeń powinien być dostosowany do siedliskowego typu lasu, z użyciem gatunków rodzimych, a 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”.

Jak już wcześniej wspomniano:

- W odniesieniu do siedliska *91E0 Łęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe), zdecydowana większość siedliska znajduje się poza terenem przedsięwzięcia. Kolizja inwestycji z tym siedliskiem dotyczy 2,95 ha, przy łącznej powierzchni siedliska w otoczeniu przedsięwzięcia wynosi ok. 50 ha. W pasie drogi znajduje się odcinek w km. Ok. 58+450 do 58+660.
- W odniesieniu do siedliska 91D0 Bory i lasy bagienne, powierzchnia siedliska w zasięgu oddziaływania inwestycji wynosi ok. 7 ha, a jedynie część płata, o stanie zachowania C (średni stan zachowania) na odcinku od ok. km 58+640 do 58+940 znajduje się w pasie drogi.
- Siedlisko 6510 Niżowe świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*) występuje często wokół inwestycji. Jest ono wykorzystywane jako pastwisko. Inwestycja w swoim przebiegu przecina część płatów tego siedliska w pozostałych ww. kilometrażach.

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. Ustawa z dnia 7 czerwca 2001 r. o leśnym materiale rozmnożeniowym wraz z aktami wykonawczymi oraz „Leśną regionalizacją dla nasion i sadzonek w Polsce” precyzuje warunki jakie ma spełniać materiał sadzeniowy stosowany w odnowieniach i zazieleniach na terenach leśnych.

Pomimo zniszczenia fragmentów ww. siedlisk przyrodniczych poprzez trwałe zajęcie pasem drogowym, ocenia się, że nie ulegnie trwałemu zniszczeniu pozostała ich część.

Głównymi zagrożeniami pośrednimi na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji dla tych siedlisk 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 siedliskom przyrodniczym. Dlatego też w niniejszym postanowieniu wskazano obszary, które należy wyłączyć z lokalizacji zapleczy budowy i baz materiałowych, a także warunki realizacji przedsięwzięcia w celu zachowania stosunków wodnych. Ponadto planowane jest wykonanie systemu odwadniania zabezpieczającego te elementy środowiska przed dopływem zanieczyszczonych wód i negatywnymi skutkami poważnych awarii.

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 pozostałych elementów środowiska przyrodniczego, z przedłożonych dokumentów wynika, iż w trakcie realizacji prac budowlanych zostaną zniszczone stanowiska następujących roślin naczyniowych: kocanki piaskowej *Helichrysum arenarium* (ok. km 62+300, strona lewa drogi i 62+860 strona lewa drogi) oraz bielistki siwej *Leucobryum glaucum* (ok. km 58+760 do 58+830 strona lewa drogi). 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. 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.

Występujące w miejscu inwestycji owady to : czerwończyk nieparek, mrówka ćmawa, biegacz skórzasty, trzmiel kmiennik i gajowy. Jedynie w przypadku biegacza skórzastego (km 56+320) wskazano w raporcie możliwość wystąpienia przypadkowego uśmiercenia osobników lub ich wpadanie do wykopów. Działaniem właściwym jest usuwanie osobników z wykopów przez nadzór przyrodniczy. Na trasie realizacji inwestycji, nie stwierdzono stanowiska pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*, wymienionej w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Niemniej jednak nie jest wykluczone stwierdzenie obecności tych gatunków zwierząt podczas prowadzonych prac budowlanych, co powinno zostać zweryfikowane przez prowadzony nadzór przyrodniczy (entomologiczny). Z raportu wynika, że gatunki chronionych mrówek nie powinny być zagrożone inwestycją, jednak wskazane jest, aby przed rozpoczęciem prac budowlanych zweryfikować, czy w pasie budowy nie znajdują się ich mrowiska. W razie potwierdzenia ich obecności niezbędnym będzie przeniesienie mrowiska w miejsce wskazane przez entomologa.

Na badanym obszarze nie stwierdzono występowanie przedstawicieli chronionych gatunków ichtiofauny.

Z raportu od ponownej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że zinwentaryzowano 91 gatunków ptaków, z czego 14 gatunków wymienionych jest w Załączniku 1 Dyrektywy 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa. Przeprowadzona inwentaryzacja potwierdziła występowanie gatunków wskazywanych w raporcie oddziaływania na środowisko z etapu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wśród zinwentaryzowanych ptaków 84 sklasyfikowano jako lęgowe. Najczęściej i najliczniej stwierdzano przedstawicieli pospolitej ornitofauny krajobrazu rolniczego. Wśród gatunków rzadszych lub o szczególnym statusie ochrony stwierdzono występowanie lęgowego bociana białego, derkacza, gąsiorka, błotniaka stawowego, żerującego orlika krzykliwego i kanię rudą i żerujące grupy żurawi.

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.

W ramach realizacji inwestycji nastąpi fragmentacja siedlisk, poprzez zajęcie części z nich, w tym zajęcie siedlisk rozrodu (derkaczy) i żerowania (ptaków drapieżnych i bocianów, a także płoszenie i możliwe zabijanie podczas prac budowlanych czy wycinki drzew. Bezpośrednie kolizje wystąpią w przypadku stanowisk: gąsiorka (lęgowy) na km 62+550 (ok. 35 m strona prawa drogi), na km 62+810 (w przebiegu inwestycji).

Z uwagi na powyższe, zamierzoną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U z 2016 r. poz. 2183). 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.

Teren wokół inwestycji posiada dostępne siedliska w okolicy, co stwarza warunki dla ptaków dające możliwość przeniesienia się i zasiedlenia. Autorzy raportu wskazują, że na szczególną uwagę zasługują rozlewiska i zarośla wierzbowe w pasie przebiegu planowanej drogi na południe od Plotów, przy przysiółku Wilczyniec, gdzie występuje bogaty faunistycznie teren, cenny dla ptaków, płazów i bobra. Na granicy zasięgu oddziaływania od drogi stwierdzono występowanie dwóch miejsc lęgowych samotnika. Zachowanie tego siedliska wymaga podczas realizacji inwestycji zachowania i utrzymania odpowiednich połączeń hydraulicznych, które delimitują utrzymanie użytku ekologicznego znajdującego się w pobliżu.

W niniejszym postanowieniu, w Załączniku nr 4, wskazano lokalizację występowania gatunków ptaków znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia oraz wskazano działania minimalizujące niezbędne do realizacji podczas fazy budowy.

Na terenie całego przebiegu drogi potwierdzono zostało występowanie pospolitej zwierzyny łownej (sarna europejska, jeleń szlachetny, zając szarak, lis rudy, dzik, borsuk). Stwierdzono również występowanie chronionych gatunków (bóbr, wiewiórka europejska i kret europejski). W pasie inwestycji, w km 62+450 znajduje się siedlisko bobra (gatunek z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej) na rozlewisku oraz dobrze zachowane stanowisko na rzece w km 61+900 (250 m, prawa strona drogi) na rzece. Miejsca te znajdują się na trasie migracji bobra w kierunku rzeki Regi. Planowana inwestycja może przyczynić się do zmniejszenia bazy pokarmowej lub utrudnienia migracji ssakom. Podczas prowadzenia prac silny wpływ na zmniejszenie areалу 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: bobra europejskiego, kreta.

W fazie budowy niezbędne jest zapewnienie nadzoru przyrodniczego, zabezpieczenie wykopów w km 62+000 do 62+900, nielokalizowanie zapleczy budowy na tym odcinku. Natomiast w przypadku niszczenia tam i nor należy przed rozpoczęciem tych działań uzyskać decyzję derogacyjną Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie. Natomiast w odniesieniu do kreta europejskiego występującego licznie w wielu miejscach przebiegu trasy, w celu zminimalizowania oddziaływania na zwierzęta niezbędne jest stosowanie wygradzeń wykopów, które mogłyby stanowić pułapkę dla zwierząt (uwięzienie), wszędzie gdzie to jest możliwe należy wykopy wykonywać tak, aby przynajmniej jedna jego krawędź była pochyłą, umożliwiając zwierzęciu wydostanie się z jego wnętrza. Ponadto przy budowie systemu kanalizacji niezbędne jest zamykanie wszystkich studzienek kanalizacyjnych na noc oraz w okresach, gdy w danym rejonie nie są prowadzone prace.

Przedstawiona dokumentacja potwierdza występowanie 6 gatunków nietoperzy (nocek duży, karlik malutki, karlik drobny, karlik większy, mroczek późny, borowiec wielki). Nie stwierdzono miejsc rozrodu ani zimowania, ale przeloty i miejsca żerowania, w tym bezpośrednio w przebiegu inwestycji na km: 50+200 (strona lewa), 50+250, 54+200 (strona prawa), 58+260, 58+850, 58+700. W celu ograniczenia do minimum efektu barierowego zalecono wykonanie oświetlenia o niskim promieniowaniu UV (nie wabiące owadów) oraz ograniczyć zbędne oświetlanie pobocza.

Faza budowy może przyczynić się również do zaburzeń w możliwościach migracyjnych gadów, jak również do nieznacznego zmniejszenia areалу obszaru żerowiskowego. Wśród chronionych gatunków gadów stwierdzono padalca zwyczajnego oraz zaskrońca zwyczajnego. 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.

W fazie eksploatacji wskazane w raporcie rozwiązania dotyczące przejść dla zwierząt zminimalizują w sposób wystarczający efekt bariery dla zwierząt.

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 54+400, 62+480, 62+400. Ponadto w odniesieniu do niewielkiego zbiornika w km ok. 59+700 (wschodnia strona drogi), który po zakończeniu inwestycji znajdzie się pomiędzy istniejącą drogą krajową a drogą typu S, autorzy raportu oceniają, że istnieją małe szanse na utrzymanie występującej tu populacji płazów w przyszłości. Celem zachowania ciągłości korytarzy sezonowych migracji oraz ograniczenia zajęcia powierzchni dostępnych siedlisk rozrodczych jak również uniknięcie śmiertelności tej grupy zwierząt, zaprojektowano zespół przejść i budowę ogrodzeń ochronnych, które zostały poddane wnikliwej analizie zarówno w raporcie, jak i na etapie niniejszego postępowania. niniejszego postanowienia. Również przeanalizowano lokalizacje baz materiałowych i zapleczy budowy wykluczając miejsca dogodne dla bytowania płazów. Ponadto nałożono na inwestora warunek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym. Takie działania powinny w pełni zabezpieczyć tę grupę zwierząt przed zagrożeniami jakimi niesie ze sobą budowa inwestycji liniowej.

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 korytarz migracji ssaków kopytnych o randze ponadregionalnej Puszcza Goleniowska – Puszcza Koszalińska oraz lokalne korytarze migracji średnich ssaków. Ponadto małe ssaki wykorzystywały intensywnie także drobne cieki i rowy melioracyjne kolidujące z trasą. 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.

W decyzji Nr 15/2010 wskazano dla przedmiotowego odcinka drogi następujące przejścia duże dolne dla zwierząt dużych i średnich: km 50+000 (las) w rejonie Wojcieszyna oraz km 58+900 (las/pole) i km 61+700 (las) w rejonie Lisowa korytarz ekologiczny Puszcza Goleniowska – Puszcza Koszalińska. Inwentaryzacja przyrodnicza wykonana w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko pozwoliła zweryfikować te lokalizacje i uściślić ilość i parametry niezbędnych do realizacji przejść dla zwierząt. Tak, więc w niniejszym postanowieniu wskazano następujące lokalizacje przejść dużych dolnych dla zwierząt: PZ-6S (jezdnia lewa) w km 50+015,98 wiadukt w ciągu drogi S6, PZ-6S (jezdnia prawa) w km 50+015,98 wiadukt w ciągu drogi S6, PZ-6 (D) w km 0+913,57 wiadukt projektowanej drogi dojazdowej DD-1 (km S6 50+015,98, PZ-6(K) w km 113+744,00 wiadukt w ciągu linii kolejowej LK402 (km S6 50+015,98), PZ-7 (jezdnia lewa) w km 58+785,71 wiadukt w ciągu drogi S6, PZ-7 (jezdnia prawa) w km

58+785,71 wiadukt w ciągu drogi S6, PZ-7C w km 4+749,47 wiadukt projektowanej drogi dojazdowej w ciągu drogi DL-3 (km S6 58+785,71), PZ-7A (jezdnia lewa) w km 61+744,94 wiadukt w ciągu drogi S6.

Takie rozmieszczenie przejść dla zwierząt ma na celu umożliwienie zachowania ciągłości lokalnego korytarza migracji dużych i średnich zwierząt oraz ponadlokalnego korytarza ekologicznego Puszcza Goleniowska Puszcza Koszalińska.

Projektowane ww. przejścia będą również wykorzystywane przez płazy i gady, dlatego też przy przejściach zostały dodatkowo zaprojektowane płotki ochronno-naprowadzające.

Celem przyspieszenia wykorzystywania ww. obiektów przez zwierzęta zaprojektowano ekrany przeciwoślennicowe. Dodatkowo, dla przyspieszenia adaptacji zwierząt do nowo wybudowanych obiektów będzie zaprojektowana zieleń niska i wysoka, dostosowaną do rodzimych gatunków występujących na danym terenie, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego, pokryć przejścia właściwym podłożem (np. humus), przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt.

Na zwiększenie skuteczności przejść dla dużych i średnich zwierząt, a także drobnych zwierząt, będzie miało również wygrozdzenie, projektowanego odcinka drogi, siatką o zmiennej wielkości oczek, zmniejszające się ku dołowi. Wysokość siatki określono dla całego przebiegu S6 na wnioskowanym odcinku o wysokości min. 2,4 m.

W rejonie projektowanej drogi stwierdzono miejsca dogodne do bytowania płazów i gadów, co jest związane z obecnością zbiorników wodnych i rowów melioracyjnych i cieków. 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 (tzw. przepustów „suchych”) oraz przepustów związanych z ciekami i rowami (tzw. przepustów „mokrych”) pełniących także funkcję przejść dla płazów. Przepusty te będą również wykorzystywane przez inne mniejsze zwierzęta. W warunkach 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.

W decyzji Nr 15/2010 wskazano lokalizację przepustów dla płazów w kilometrażach: 54+200-54+500 w rejonie Żabowa (oczko wodne) i 59+650 - 59+750 w rejonie Lisowa (zagłębienie z olsem). Ponowna inwentaryzacja przyrodnicza wykonana dla potrzeb niniejszego postępowania pozwoliła szczegółowo ustalić konieczność realizacji przejść dla płazów w zwiększonej ilości w następujących lokalizacjach: 58+350, 58+400, 58+450, 59+704, 59+743, 59+771, 65+340, 65+425, 54+108, 55+757, 62+505 i 63+670. Z uwagi na wskazane w ramach wykonanych prac inwentaryzacyjnych miejsca występowania płazów oraz szlaki ich sezonowych migracji, jako element drogi wprowadzono stałe obustronne ogrodzenia ochronno-naprowadzające i ochronne, w lokalizacji uściślonej w sentencji niniejszego postanowienia.

Ponadto urządzenia związane z odprowadzeniem wód zaprojektowano w sposób umożliwiający łatwe wyjście z nich płazów lub innych zwierząt, tj. o ścianach pochyłych. Ponadto elementy infrastruktury stanowiące pułapki dla płazów i drobnych zwierząt zaopatrzone zostaną w klapy zwrotne redukujące ryzyko ich uwięzienia 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). W celu zachowania cennych miejsc rozrodu i żerowania płazów i występowania gadów wskazano również miejsca i działania jakie należy zrealizować, w tym:

- zakaz lokalizacji placów budowy, miejsc postoju maszyn, miejsc składowania humusu, prowadzenie dróg technologicznych itp. w siedlisku poza liniami rozgraniczającymi inwestycję w odniesieniu do: żerowiska nr 1 (ok. 52+700 – 54+200 - strona wschodnia drogi), żerowiska nr 3

- (ok. 58+200 – 59+000 - strona zachodnia drogi), żerowiska nr 4 (ok. 58+200 – 59+000 - strona wschodnia drogi), żerowiska nr 6 (ok. 62+400 – 63+100;
- ograniczenie terenu zajęcia siedliska rozrodczego nr 6 (ok. 59+700 km - strona wschodnia drogi) do minimum oraz zasypanie koniecznej części tego miejsca zgodnie z uzyskaną decyzją zezwalającą na odstępstwo od zakazów (tzw. decyzja derogacyjna);
 - w odniesieniu do stanowiska rozrodczego nr 7 w km 62+300 – 62+600 zamontowanie ścianki szczelnej pomiędzy zagłębieniem terenu, które stanowi miejsce rozrodu płazów, a liniami rozgraniczającymi inwestycje, w celu zapobiegnięcia odwodnienia tego stanowiska;
 - w odniesieniu do stanowisk rozrodczych nr 10 i 11 (ok. 65+200 – 65+500 - po obu stronach drogi) prowadzenie prac budowlanych w sposób nieingerujący w stawy hodowlane.
 - w odniesieniu do stanowiska rozrodczego nr 17 (ok. 51+800 – 53+400 - strona wschodnia drogi) prowadzenie prac w sposób nieingerujący w to siedlisko rozrodcze.

Inwentaryzacja przyrodnicza przeprowadzona dla tego etapu postępowania administracyjnego pozwoliła na ustalenia odcinków, które wymagać będą takich zabezpieczenia i działań, które zostały uwzględnione w niniejszym postanowieniu, w tym w załączniku nr 3.

Po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji powinien być prowadzony monitoring poinwestycyjny celem oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań dotyczących m.in. rozmieszczenia przejść 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. Analiza wykonana została z uwzględnieniem projektowanego ukształtowania terenu oraz zastosowanych rozwiązań. Dokonano również szczegółowej waloryzacji terenów chronionych akustycznie na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i stanu faktycznego zagospodarowania oraz informacji z organów gmin Nowogard i Płoty. W wyniku przeprowadzonych analiz dokonano weryfikacji zabezpieczeń akustycznych zawartych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. 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, których parametry i lokalizacje przedstawiono w poniższej tabeli, dla odcinka koniec obwodnicy m. Nowogard - Płoty.

Nazwa	Kilometraż	Strona drogi	Długość [m]	Wysokość [m]	Uwagi w stosunku do Decyzji środowiskowej
E1	54+115 ÷ 54+250	Lewa	135	3	Nowa lokalizacja
E2	55+510 ÷ 55+680	Prawa	170	4	Nowa lokalizacja
E3	62+420 ÷ 62+555	Prawa	135	3	Skrócenie
E4	62+940 ÷ 63+060	lewa	127	3	skrócenie

W decyzji nr 15/2010 o środowiskowych uwarunkowaniach wskazano na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów w następujących kilometrach: 52,693 – 53,493 (L), 57,060 – 57,590 (P), 62,243 – 62,693 (L), 62,250 – 62,650 (P), 62,810 – 63,430 (L), 63,050 – 63 – 600 (P), 65,320 – 65, 680 (L), 65,920 – 66,400 (L). Z uwagi na stwierdzony brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w receptorach zamodelowanych przy terenach chronionych

akustycznie zmieniono lokalizacje i parametry ekranów akustycznych, a nawet zrezygnowano z lokalizacji.

Zgodnie z przedłożonym raportem możliwość zmiany w zakresie ilości i parametrów ekranów akustycznych, wynika ze zmiany przepisów rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112). Decyzja nr 15/2010 wydana była w oparciu o obowiązujące w 2010 r. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, w którym dopuszczalne limity natężenia hałasu w ciągu dnia były określone na poziomie od 50 dB do 65 dB, a w nocy - od 45 dB do 55 dB w zależności od rodzajów terenów chronionych akustycznie. Zgodnie z aktualnym stanem prawnym, tj. ww. rozporządzeniem Ministra Środowiska opublikowanym w Dz. U. z 2014 r., poz. 112, limity te zostały odpowiednio podniesione i dla zidentyfikowanych terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej drogi wynoszą 61 i 65 dB w ciągu dnia oraz 56 dB w ciągu nocy.

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 2011 r., 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 w decyzji środowiskowej nr 15/2010 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. Zatem analiza taka będzie musiała być wykonana również dla odcinka drogi będącego przedmiotem niniejszego postępowania.

W związku z uwarunkowaniami dziedzictwa kulturowego na tym terenie Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków (WKZ) w Szczecinie Decyzją Nr 153/2016 z 10 lutego 2016 r., znak: Z.Arch.5183.3.2016 MS (załącznik nr 9.3.3) ustalił zakres przeprowadzenia niezbędnych wykopaliskowych badań archeologicznych na trasie projektowanej budowy drogi ekspresowej S6, zalecając, aby przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, na terenach potwierdzonych stanowisk archeologicznych, zostały przeprowadzone badania wykopaliskowe. Z uwagi, że zagadnienie to zostało uregulowane przez organ właściwy do ochrony dziedzictwa kulturowego w niniejszym postanowieniu nie powielono tego warunku, a jedynie odnotowano ten fakt.

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 utrudnień związanych z wjazdem lub wyjazdem do posesji bezpośrednio kolidujących z planowaną inwestycją, przewidzianych objazdach zaplanowanych na czas prowadzenia robót drogowych, prowadzeniu hulaśliwych prac.

Z art. 93 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.) wynika, że właściwy organ do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 tej ustawy, wydaje decyzję uwzględniając warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w

postanowieniu wydanym na podstawie art. 90 ust. 1 tej ustawy. Organ ten może, więc nałożyć na wnioskodawcę obowiązek:

- przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych (dla zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia awarii przemysłowych);
- ograniczenia transgranicznego oddziaływania na środowisko (jeżeli zostało przeprowadzone postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko);
- przedstawienia analizy porealizacyjnej, określając jej zakres i termin przedstawienia;
- stwierdzić konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, jeżeli konieczność taka nie została już stwierdzona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
- zmienić wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym, jeżeli potrzeba takiej zmiany została stwierdzona w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Jednocześnie organ jest obowiązany, jeżeli wynika to z oceny oddziaływania na środowisko:

- stwierdzić konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej;
- nałożyć obowiązek zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Jeżeli z oceny oddziaływania na środowisko wynika, że przedsięwzięcie może znacząco negatywnie oddziaływać na obszar Natura 2000, organ ten odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia, o ile nie zajądą przesłanki, o których mowa w art. 34 ustawy o ochronie przyrody.

Powyższe zagadnienia obejmują, więc zakres tematyczny ponownej oceny oddziaływania na środowisko i są wiążące dla regionalnego dyrektora ochrony środowiska.

W niniejszym postępowaniu tuż organ przeanalizował przedłożoną dokumentację w kontekście powyższych uwarunkowań i nie znalazł przesłanek wskazujących na możliwość znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na obszar Natura 2000, zostały jednak uszczegółowione warunki i wymagania dotyczące ochrony środowiska na podstawie przedstawionych szczegółowych inwentaryzacji przyrodniczych terenu inwestycji i analiz środowiskowych.

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.

Do niniejszego postępowania zastosowano przepisy dotychczasowe w brzmieniu obowiązującym do dnia 31 grudnia 2016 r., zgodnie z art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 9 października 2015 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2015 r., poz. 1936 ze zm.), który stanowi, że „

Integralną częścią niniejszego postanowienia są załączniki:

1. Załącznik nr 1 - „Zalecenia dotyczące ochrony środowiska przyrodniczego podczas prowadzenia prac budowlanych”.
2. Załącznik nr 2 - „Zestawienie zbiorników wylotów/odbiorników ścieków opadowych wraz ze zlewniami dla drogi ekspresowej”.
3. Załącznik nr 3 - „Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na

stwierdzone gatunki herpetofauny - miejsca rozrodu”.

4. Załącznik nr 4 - „Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki ptaków w fazie realizacji”.

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.

Otrzymują:

Wojewoda Zachodniopomorski – Wydział Architektury i Gospodarki Przestrzennej, Wały Chrobrego 4, 70-502 Szczecin

Do wiadomości:

GDDKiA oddział w Szczecinie poprzez pełnomocnika – Łukasz Stepnowski

na adres: Przedsiębiorstwo Robót Mostowych „Mosty-Łódź” S.A., ul. Bratysławska 52; 94-112 Łódź



PEŁNOMOCNIK DOKTOR
ODDZIAŁ SZCZECIN
WZROZ

2017-02-03

Radosław Grzegorzczak

Załącznik nr 1 do postanowienia RDOŚ z dnia 03.01.2017 r., znak: WONS-OŚ.4242.60.2016.AT
 „Zalecenia dotyczące ochrony środowiska przyrodniczego podczas prowadzenia
 prac budowlanych”.

Kilometraż projektowanej trasy	Uwarunkowania środowiskowe	Zalecenia
LOKALIZACJA ZAPLECZY BUDOWY		
6510: km 43+390-53+440 km 53+480-53+970 km 54+120-54+190 km 57+930-58+100 km 58+300-58+540 km 58+540-58+960 km 63+290-63+620 91D0: km 58+640-58+940 91E0: km 58+450-58+660, 49+770+51+000 58+400+62+600 68+470+69+461 (koniec inwestycji)	płaty siedlisk przyrodniczych: 6510, 91D0, 91E0	Nie lokalizować zapleczy robót budowlanych i dróg technologicznych. Prowadzić prace z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni.
	szlaki migracji zwierząt	Nie lokalizować zapleczy robót budowlanych. Prowadzić prace z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni.
PROWADZENIE PRAC BUDOWLANYCH		
od km 49+770 do km 69+460.56 (tj. na całej długości trasy wyłączeniem odcinka w km 66+400 - 68+470)	środowisko przyrodnicze	1. Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. 2. Zachować szczególną ostrożność w stosunku do drzew i krzewów przeznaczonych do pozostawiania w obrębie placu budowy. 3. Minimalnie przekształcać powierzchnie terenu, który po zakończeniu prac zrekultywować. 4. Zadbać, aby na placu budowy nie powstawały przypadkowe zagłębienia wypełnione wodą, dające potencjalne możliwości rozrodu płazom. W przypadku powstania takich zagłębień należy je jak najszybciej osuszyć. Jeśli mimo wszystko dojdzie do zasiedlenia zalewisk przez płazy (lub inne zwierzęta) likwidacja zbiornika może nastąpić dopiero po opuszczeniu zbiornika przez zwierzęta lub uzyskaniu zgody Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie na przeniesienie zwierząt w inne miejsca wskazane przez nadzór przyrodniczy. 6. Wszystkie prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym.
6510: km 43+390-53+440 km 53+480-53+970	obszary zinventaryzowanych siedlisk przyrodniczych:	1. bezwzględnie nie lokalizować na obszarze siedlisk przyrodniczych biur budowy, wytwórni mas bitumicznych, węzłów betonarskich, warsztatów i baz materiałowo-

km 54+120-54+190 km 57+930-58+100 km 58+300-58+540 km 58+540-58+960 km 63+290-63+620 91D0: km 58+640-58+940 91E0: km 58+450-58+660	6510, 91D0, 91E0	<p>składowych oraz parkingów maszyn i sprzętu budowlanego;</p> <p>2. maksymalnie skrócić czas trwania prac obrębie siedlisk;</p> <p>3. podczas prac budowlanych obszary siedliska wygrodzić i zabezpieczyć drewnianym ogrodzeniem od strony pasa drogowego, a tym samym prowadzonych prac budowlanych (tak aby nie dochodziło do potencjalnych wjazdów czy wchodzenia w obręb tych obszarów osób prowadzących prace budowlane);</p> <p>4. prowadzić kontrolę wygrodzenia i stanu siedlisk przez nadzór środowiskowy i w razie ich uszkodzenia na bieżąco naprawiać,</p> <p>5. miejsca występowania siedlisk przyrodniczych oznaczyć tabliczką informacyjno-ostrzegawczą;</p>
km 52+600 – 54+200 (strona wschodnia drogi); km 54+200 – 54+500 (strony wschodniej drogi). km 58+100 – 59+100 (strona zachodnia i wschodnia drogi); km 61+500 – 63+100 (strona zachodnia drogi); km 59+500 – 59+900 (strona zachodnia i wschodnia drogi). km 61+500 – 63+100 (po obu stronach drogi); km 65+200 – 65+600 (po obu stronach drogi); w km 65+200 – 65+600 (po obu stronach drogi); w km 65+900 – 66+300 (od strony zachodniej drogi); oraz dodatkowe miejsca wskazane przez nadzór przyrodniczy	herpetofauna	<p>Plac budowy, składowanie sprzętu i materiałów zorganizować w sposób uniemożliwiający wkraczanie płazów na place budowy (plac budowy ogrodzić płotkiem tymczasowym. Dodatkowo, nadzór herpetologiczny powinien dokonywać przeglądu pasa drogi i jego sąsiedztwa oraz prowadzić obserwację w trakcie trwania budowy, pod kątem tworzących się siedlisk rozrodczych i/lub szlaków migracji, i w miarę potrzeb zalecić dodatkowe ogrodzenie płotkami tymczasowymi także innych miejsc, które w opinii nadzoru stanowią będą miejsca potencjalnie narażone na przenikanie płazów na plac budowy.</p>
Stanowisko rozrodcze nr 6 (ok. 59+700 km - strona wschodnia drogi) Stanowisko rozrodcze nr 7 (ok. 61+700 – 62+350 (strona zachodnia drogi), Stanowiska rozrodcze nr 10 i 11 (ok. 65+200 – 65+500 - po obu stronach drogi) Stanowisko rozrodcze nr 17 (ok. 51+800 – 53+400 - strona wschodnia drogi) Żerowisko nr 1 (ok. 52+700 – 54+200 - strona wschodnia drogi) Żerowisko nr 3 (ok. 58+200 – 59+000 - strona zachodnia	herpetofauna	<p>Na etapie realizacji inwestycji należy zadbać o zachowanie cennych miejsc rozrodu płazów i występowania gadów, a także o cenne żerowiska płazów i gadów</p> <p>Stanowisko rozrodcze nr 6 - ograniczenie terenu zajęcia siedliska rozrodczego do minimum i zasypanie koniecznej części tego miejsca w miesiącach październik-listopad, przed rozpoczęciem prac budowlanych;</p> <p>Stanowisko rozrodcze nr 7 - zamontowanie ścianki szczelnej pomiędzy zagłębieniem terenu, które stanowi miejsce rozrodu płazów, a liniami rozgraniczającymi inwestycje w km 62+300 – 62+600, w celu zapobiegnięcia odwodnienia stanowiska nr 7;</p> <p>Stanowiska rozrodcze nr 10 i 11 -</p>

<p>drogi) Żerowisko nr 4 (ok. 58+200 – 59+000 - strona wschodnia drogi) Żerowisko nr 6 (ok. 62+400 – 63+100 - w osi jezdni oraz strona wschodnia i zachodnia drogi)</p>		<p>prorowadzenie prac budowlanych w taki sposób, by nie zaingerować w sławy hodowlane;</p> <p>Słanowisko rozrodcze nr 17 - nieingerowanie w siedlisko rozrodcze;</p> <p>Żerowisko nr 1 - zakaz lokalizacji placów budowy, miejsc postoju maszyn, miejsc składowania humusu, prowadzenie dróg technologicznych itp. w siedlisku poza liniami rozgraniczającymi inwestycję;</p> <p>Żerowisko nr 3 - zakaz lokalizacji placów budowy, miejsc postoju maszyn, miejsc składowania humusu, prowadzenie dróg technologicznych itp. w siedlisku poza liniami rozgraniczającymi inwestycję;</p> <p>Żerowisko nr 4 - zakaz lokalizacji placów budowy, miejsc postoju maszyn, miejsc składowania humusu, prowadzenie dróg technologicznych itp. w siedlisku poza liniami rozgraniczającymi inwestycję;</p> <p>Żerowisko nr 6 - zakaz lokalizacji placów budowy, miejsc postoju maszyn, miejsc składowania humusu, prowadzenie dróg technologicznych itp. w siedlisku poza liniami rozgraniczającymi inwestycję.</p>
<p>od km 49+770 do km 69+460.56 (tj. na całej długości trasy wyłączeniem odcinka w km 66+400 - 68+470)</p>	<p>środowisko przyrodnicze</p>	<p>wycinkę drzew i krzewów w liniach rozgraniczających inwestycji, w tym na terenach leśnych oraz w zwartych pasach zadrzewień śródpolnych (będących środowiskiem życia licznych gatunków ptaków), należy przeprowadzić zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie; w uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się możliwość wycinki w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu braku lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki, pod ścisłą kontrolą nadzoru przyrodniczego;</p> <p>w przypadku stwierdzenia występowania miejsc rozrodu ptaków w obiektach przewidzianych do wyburzenia należy wstrzymać prace budowlane i przeprowadzić je po okresie lęgowym ptaków;</p>
<p>Stanowisko nr 1 (w ok. 54+400 – w osi trasy) Stanowisko nr 8 (w ok. 62+480 - w osi jezdni)</p>	<p>środowisko przyrodnicze</p>	<p>Prace ziemne w obrębie likwidowanych stanowisk plazów wykonać pod ścisłym nadzorem herpetologicznym. Niszczenie, odlów i przenoszenie do i z miejsca rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na przenoszenie plazów. Termin, metodyka i miejsce przeniesienia zgodnie z decyzją derogacyjną.</p>
<p>TERMINY PROWADZENIA PRAC BUDOWLANYCH</p>		
<p>od km 49+770 do km 69+460.56 (tj. na całej długości trasy, z wyłączeniem odcinka w km 66+400 - 68+470)</p>	<p>środowisko przyrodnicze</p>	<p>wycinkę drzew i krzewów w liniach rozgraniczających inwestycji, w tym na terenach leśnych oraz w zwartych pasach zadrzewień śródpolnych (będących środowiskiem życia licznych gatunków ptaków), należy przeprowadzić zgodnie z</p>

		<p>Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie; w uzasadnionych przypadkach, dopuszcza się możliwość wycinki w okresie lęgowym, po uprzednim stwierdzeniu braku lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki, pod ścisłą kontrolą nadzoru przyrodniczego;</p> <p>w przypadku stwierdzenia występowania miejsc rozrodu ptaków w obiektach przewidzianych do wyburzenia należy wstrzymać prace budowlane i przeprowadzić je po okresie lęgowym ptaków;</p>
<p>Stanowisko nr 1 (w ok. 54+400 – w osi trasy) Stanowisko nr 8 (w ok. 62+480 - w osi jezdni)</p>	środowisko przyrodnicze	<p>Prace ziemne w obrębie likwidowanych stanowisk płazów wykonać pod ścisłym nadzorem herpetologicznym. Niszczenie, odłów i przenoszenie do i z miejsca rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na przenoszenie płazów. Termin, metodyka i miejsce przeniesienia zgodnie z decyzją derogacyjną.</p>

Załącznik nr 2 do postanowienia RDOŚ z dnia 03.03.2017 r., znak: WONS-OŚ.4242.60.2016.A1
 „Zestawienie zbiorników wylotów/odbiorników ścieków opadowych
 wraz ze zlewniami dla drogi ekspresowej”.

Zbiornik/ Wylot/ Odbiornik	Droga	Zlewnia		Urządzenia oczyszczające	Kilometr wylotu względem trasy S6
		Kilometr drogi	Strona drogi		
-	-	[km]	-	-	[km]
1	2	3	4	21	23
ZR-1 W1 Zbiornik reten- cyjno- infiltracyjno- odparowujący z przelewem awaryjnym do istniejącego rowu drogowego S6	ODD	- - -	P	Typ 2 OS Vcz 2 m ³ , Dn 1500 SEP Q _{nom} (NS)/Q _{max} 20/200 Dn 1500	48+297
ZR-2 W2 Infiltracja	S6	49+098 - 50+042	L	Typ 1 SO, Vcz 5 m ³ , Dn 2500	49+672
		49+098 - 50+042	P		
	DD-1	00+000 - 00+907	L		
		00+907 - 00+938	L		
ZR-3 W3 Infiltracja	S6	50+042 - 50+775	L	Typ 1 SO, Vcz 3 m ³ , Dn 2000	50+140
		50+042 - 50+768	P		
	DD-1	01+071 - 01+613	L		
ZR-4 W5 Rów melioracji podstawowej (Dopływ spod Brzozowa)	S6	50+775 - 51+918	L	Typ 3 OS Vcz 4 m ³ , Dn 2000 SEP Q _{nom} (NS)40, Dn 1500	53+131
		50+768 - 51+885	P		
	DD-1	01+613 - 02+915	L		
	AW-IP	00+000 - 00+133	P		
ZR-5 W5 Rów melioracji podstawowej (Dopływ spod Brzozowa)	S6	51+918 - 53+283	L	Typ 3 OS Vcz 4 m ³ , Dn 2000 SEP Q _{nom} (NS)40, Dn 1500	
		51+885 - 53+312	P		
	DD-1	02+915 - 03+857	P		
	DL-1	00+065 - 00+184	P		

Zbiornik/ Wylot/ Odbiornik	Droga	Zlewnia		Urządzenia oczyszczające	Kilometr względem trasy S6
		Kilometr drogi	Strona drogi		
-	-	[km]	-	-	[km]
1	2	3	4	21	23
	DD-2	00+000 - 00+501	L		
ZR-6 W6 Rów melioracji podstawowej (Dopływ spod Brzozowa)	S6	53+283 - 54+116	L	Typ 3 OS Vcz 3 m ³ , Dn 1500 SEP Qnom(NS)30, Dn1500	54+090
		53+312 - 54+116	P		
ZR-7 W7 Rów melioracji podstawowej (Dopływ spod Brzozowa)	S6	54+116 - 54+976	L	Typ 3 OS Vcz 3 m ³ , Dn 1500 SEP Qnom(NS)30, Dn1500	54+094
		54+116 - 54+976	P		
	DL-2	00+000 - 00+153	P		
	DL-3	00+130 - 00+416	P		
	DD-2	02+175 - 02+451	P		
ZR-8 W8 Rów melioracji podstawowej (Dopływ spod Brzozowa)	S6	54+976 - 55+778	L	Typ 3 OS Vcz 2 m ³ , Dn 1200 SEP Qnom(NS)20, Dn1200	55+711
		54+976 - 55+778	P		
ZR-9 W9 Rów melioracji podstawowej (Dopływ spod Brzozowa)	S6	55+778 - 56+550	L	Typ 3 OS Vcz 3 m ³ , Dn 1500 SEP Qnom(NS)30, Dn1500	55+730
		55+778 - 56+675	P		
	DL-3	01+584 - 02+445	P		
ZR-10 W9 Rów melioracji podstawowej (Dopływ spod Brzozowa)	MOP	- - -	L	Typ 3 OS Vcz 5 m ³ , Dn 2000 SEP Qnom(NS) 50, Dn2000	
		- - -	P		
ZR-11 W10 Sieć rowów odpływających do rzeki Sępól.	S6	56+550 - 58+769	L	Typ 3 OS Vcz 6 m ³ , Dn 2000 SEP Qnom(NS) 60, Dn2000	58+661
		56+675 - 58+769	P		
	DL-3	02+445 - 02+634	P		

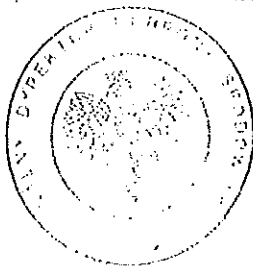
Zbiornik/ Wylot/ Odbiornik	Droga	Zlewnia		Urządzenia oczyszczające	Kilometr wylotu względem trasy S6
		Kilometr drogi	Strona drogi		
-	-	[km]	-	-	[km]
1	2	3	4	21	23
nej		02+700 - 04+732	P		
	DD-4	00+000 - 01+222	L		
ZR-12 W11 Sieć rowów odpływających do rzeki Sapół- nej	S6	58+769 - 58+820	L	Typ 3 OS Vcz 3 m ³ , Dn 1500 SEP Qnom(NS)30, Dn1500	58+873
		58+769 - 58+820	P		
		58+820 - 58+876	L		
		58+820 - 58+876	P		
		58+876 - 59+560	L		
		58+876 - 59+550	P		
		59+560 - 59+820	L		
		59+550 - 59+830	P		
	DL-3	04+834 - 05+071	P		
ZR-13 W12 Proj. nurociąg drenarski	S6	59+820 - 60+990	L	Typ 1 SO, Vcz 5 m ³ , Dn2500	60+140
		59+830 - 60+990	P		
	DL-5	00+000 - 00+413	L		

Zbiornik/ Wylot/ Odbiornik	Droga	Zlewnia		Urządzenia oczyszczające	Kilometr wylotu względem trasy S6
		Kilometr drogi	Strona drogi		
-	-	[km]	-	-	[km]
1	2	3	4	21	23
	DD-5	00+000 - 00+221	L		
ZR-14 W13 Rów melioracji szczegółowej	S6	60+990 - 62+408	L	Typ 1 SO, Vcz 5 m ³ , Dn2500	62+388
		60+990 - 62+408	P		
	AW-4P	00+173 - 00+254	P		
	DL-6	00+045 - 00+406	P		
W14 Rów melioracji szczegółowej	S6	62+408 - 62+500	L	Typ 1 SO, Vcz 1m ³ , Dn1000	62+504
	DD-5	02+129 - 02+191	P		
W15 Rów melioracji szczegółowej	S6	62+408 - 62+500	P	Typ 1 SO, Vcz 1m ³ , Dn1000	62+504
W16 Rów melioracji szczegółowej	S6	62+500 - 62+570	L	Typ 1 SO, Vcz 1m ³ , Dn1000	62+506
W17 Rów melioracji szczegółowej	S6	62+500 - 62+570	P	Typ 1 SO, Vcz 1m ³ , Dn1000	62+506
ZR-15 W18 Rów melioracji szczegółowej	S6	62+570 - 63+220	L	Typ 1 SO, Vcz 3 m ³ , Dn2000	62+828
		62+570 - 63+220	P		
ZR-16 W19 Rzeka Potulina	S6	63+220 - 63+649	L	Typ 3 OS Vcz 1,5 m ³ , Dn 1200 SEP Qnom(NS)15, Dn1200	63+678
		63+220 - 63+649	P		
	DL-9	00+000 - 00+103	P		
ZR-17 W20 Rzeka Potulina	S6	63+649 - 64+228	L	Typ 3 OS Vcz 2m ³ , Dn 1200 SEP Qnom(NS)20, Dn1200	63+682
		63+649 - 64+228	P		

Zbiornik/ Wylot/ Odbiornik	Droga	Zlewnia		Urządzenia oczyszczające	Kilometraż wylotu względem trasy S6
		Kilometr drogi	Strona drogi		
-	-	[km]	-	-	[km]
1	2	3	4	21	23
ZR-18 W21 Rów melioracji szczegółowej	S6	64+228 - 64+929	L	Typ 1 SO, Vcz 3 m ³ , Dn2000	64+421
		64+228 - 64+929	P		
W22 Proj. rurociąg drenarski	DL-10	00+000 - 00+391	L	Typ 1 SO, Vcz 1 m ³ , Dn1200	64+977
		00+000 - 00+381	P		
		00+391 - 00+457	L		
		00+381 - 00+457	P		
		00+457 - 00+702	L		
		00+457 - 00+702	P		
ZR-19 W23 Rów melioracji szczegółowej	S6	64+929 - 65+224	L	Typ 1 SO, Vcz 2 m ³ , Dn1500	65+148
		64+929 - 65+230	P		
ZR-20 W24 Rów melioracji szczegółowej	S6	65+270 - 66+501	L	Typ 1 SO, Vcz 5 m ³ , Dn2500	65+236
		65+270 - 66+500	P		
	Węzeł Płoty Łącznica L1	00+000 - 00+180	P		
		00+180 - 00+253	L		
	Węzeł Płoty	00+007 - 00+114	L		

Zbiornik/ Wylot/ Odbiornik	Droga	Zlewnia		Urządzenia oczyszczające	Kilometraż wylotu względem trasy S6
		Kilometr drogi	Strona drogi		
.	.	[km]	.	.	[km]
1	2	3	4	21	23
	Łącznica L4	00+114 - 00+228	P		
	Węzeł Płoty Łącznica L2	00+006 - 00+114	L		
		00+114 - 00+402	P		
	Węzeł Płoty Łącznica L3	00+000 - 00+166	P		
		00+166 - 00+262	L		
	Węzeł Płoty Rondo	00+000 - 00+226	P		
	DL-12	00+070 - 00+108	P		
		00+180 - 00+219	P		
	DD-8	00+212 - 01+085	P		
ZR-21 W27 Rów melioracji szczegółowej	S6	68+653 - 69+459	L	Typ I SO, Vcz 5 m³, Dn2500	68+946
		68+653 - 69+459	P		
	DS-6	00+000 - 00+048	P		
	DL-13	00+103 - 00+270	L		
		00+320 - 00+712	L		
	DD-10	00+000 - 00+088	L		
	AW-6L	00+000 - 00+098	P		
	AW-6P	00+000 - 00+062	P		
	Dojazd	00+000 - 00+032	P		
Kanal 28 Istniejąca kana- lizacja desz- czowa	DL-12	00+495 - 00+516	P		
		00+556 - 00+573	P		
	DD-8	00+000 - 00+212	L		

Zbiornik/ Wylot/ Odbiórnik	Droga	Zlewnia		Urządzenia oczyszczające	Kilometr/ wylotu względem trasy S6
		Kilometr drogi	Strona drogi		
.	.	[km]	.	.	[km]
1	2	3	4	21	23
	DW 108	00+000 - 00+006	P		
	Rondo	00+000 - 00+126	P		
Rów odprowadzający	DD-3	00+710 - 00+845	L	.	.
Rów odprowadzający	DD-5	02+256 - 02+433	L	.	.



0017-02-03
Podpis: [Signature]

Załącznik nr 3 do postanowienia RDOŚ z dnia 08.01.2017 r., znak: WONS-Ś.4242.60.2016.A1

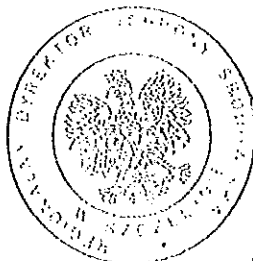
„Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia
na stwierdzone gatunki herpetofauny - miejsca rozrodu”.

Miejsce rozrodu plazów	Miejsce rozrodu plazów*	Lokalizacja	Forma oddziały- wania	Skala oddziaływa- nia	Metody minimalizacji oddziaływań negatywnych
Stanowisko nr 1 (zagłębienie terenu zarośnięte wierzbami, z niewielką ilością wody)	Stanowisko nr 1	Ok. 54+400 -- w osi trasy.	Trwałe znisz- czenie miejsca rozrodu plazów.	-3	Likwidacja miejsca rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na niszc- zenie siedlisk plazów (zgodnie z metodyką i terminami wskazanymi w decyzji derogacyjnej). Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Ustawienie tymczasowych płotków herpetologicznych podczas trwa- nia budowy w km 54+200 -- 54+500 od strony wschodniej planowanej trasy. Ogrodzenie powinno być wykonane ze szczel- nego materiału np. z agrotkaniny, folii ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewłószkę min. 6 cm w kierunku „od osi jezdni”. Zamontowanie pułapek łownych (wiaderek wkopanych w ziemię przy płotkach). Odlów plazów i przenoszenie do i z miej- sca rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na przenoszenie plazów. Termin, metodyka i miejsce prze- noszenia zgodnie z decyzją dero- gacyjną.
Stanowisko nr 2 (duży zbiornik wodny, porośnię- ty oszuwerem)	Stanowisko nr 2	Ok. 58+100 -- 58+500 (strona zachodnia drogi).	Możliwość migracji poje- dynczych osob- ników plazów i gadów w kierun- ku placu budo- wy.	-1	Nadzór herpetologiczny na placu budowy.
Stanowisko nr 3 (rowy meliora- cyjne przecinają- ce łąki)	Stanowisko nr 3	Ok. 58+550 -- 59+000 (strona wschodnia drogi).	Możliwość migracji osobni- ków plazów i gadów w kierun- ku placu budo- wy.	-2	Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Budowa tymczasowego ogrodzenia dla plazów podczas trwania prac budowlanych w km 58+100 -- 59+100 (strona zachod- nia i wschodnia drogi). Ogrodzenie powinno być wykonane ze szczel- nego materiału np. z agrotkaniny, folii ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewłószkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.

Stanowisko nr 4 (podmokle lasy z licznymi zagłę- bieniami i rowami melloracyjnymi)	Stanowisko nr 4	Ok. 58+850 -- 59+000 (strona zachodnia drogi).	Możliwość migracji osobni- ków płazów i gadów w klerun- ku placu budo- wy.	-2	Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Budowa tymczasowego ogrodzenia dla płazów podczas trwania prac budowlanych w km 58+100 -- 59+100. Ogrodzenie powinno być wykonane ze szczel- nego materiału np. z agrotkaniny, foli ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.
Stanowisko nr 5 (niewielkie źród- ło wodne)	Stanowisko nr 5	Ok 62+000 (strona zachodnia drogi).	Możliwość migracji osobni- ków płazów i gadów w klerun- ku placu budo- wy.	-2	Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Budowa tymczasowego ogrodzenia dla płazów podczas trwania prac budowlanych w km 61+500 -- 63+100 (od strony zachodniej drogi). Ogrodzenie powinno być wykonane ze szczel- nego materiału np. z agrotkaniny, foli ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.
Stanowisko nr 6 (niewielki zbiór- nik wodny wraz z doprowadzają- cymi do niego rowami mellora- cyjnymi)	Stanowisko nr 6	Ok 59+700 (strona wschodnia drogi).	Częściowe uszczerpnięcie siedliska rozrod- czego.	-2	Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Ograniczenie terenu zajęcia siedliska rozrodowego do minimum. Częściowe zniszczenie miejsc rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na niszczenie sie- dlisk płazów (zgodnie z metodyką i terminami wskazanymi w decyzji derogacyjnej). Podczas prac budowlanych budowa tymczaso- wego ogrodzenia dla płazów w km 59+500 -- 59+900 (strona zachod- nia i wschodnia drogi). Ogrodzenie powinno być wykonane ze szczel- nego materiału np. z agrotkaniny, foli ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”. Zamontowanie pułapek łownych (wiaderk wkopanych w ziemię przy płotkach). Odlów płazów i przenoszenie do i z miej- sca rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na przenoszenie płazów. Termin, metodyka i miejsce prze- niesienia zgodnie z decyzją dero- gacyjną.
Stanowisko nr 7 (rozlewiska)	Stanowisko nr 7	Ok. 61+700 -- 62+350 (strona zachodnia drogi).	Prawdopodo- bieństwo od- wodnienia sta- nowiska.	-2	Zamontowanie ścianki szczelnej pomędzy zagłębieniem terenu, które stanowi miejsce rozrodu płazów a liniami rozgraniczającymi inwestycje w km 62+300 -- 62+600 w celu zapobiegnięcia odwodnie- nia stanowiska nr 7. Nadzór her- petologiczny na placu budowy. Budowa tymczasowego ogrodze- nia dla płazów podczas trwania prac budowlanych w km 61+500 -- 63+100 (po obu stronach drogi). Ogrodzenie powinno być wykona- ne ze szczelnego materiału np. z agrotkaniny, foli ogrodowej etc. i

					powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.
Stanowisko nr 8 (nie wielkie roz- lewisko)	Stanowisko nr 8	Ok. 62+480 (w osi jezdni).	Trwałe zniszcze- nie miejsca rozrodu płazów	-3	Likwidacja miejsca rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na niszcze- nie śladisk płazów (zgodnie z metodyką i terminami wskazanymi w decyzji derogacyjnej). Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Odlów płazów i przeniesienie do i z miejsca rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na przeniesienie płazów. Termin, metodyka i miej- sce przeniesienia zgodnie z decy- zją derogacyjną.
Stanowisko nr 9 (starorzecze)	Stanowisko nr 9	Ok. 62+700 – 63+000 (strona wschodnia drogi).	Brak negatyw- nych oddziały- wań	0	.
Stanowisko nr 10 (stawy hodowla- ne)	Stanowisko nr 10	Ok. 65+200 – 65+600 (strona wschodnia drogi).	Potencjalne uszczerplenie śladisk rozrod- czego płazów.	-2	Prowadzenie prac budowlanych w taki sposób, by nie zalingerować w stawy hodowlane. Nadzór herpeto- logiczny na placu budowy. Budo- wa tymczasowego ogrodzenia dla płazów podczas trwania prac budowlanych w km 65+200 – 65+600 (po obu stronach drogi). Ogrodzenie powinno być wykona- ne ze szczelnego materiału np. z agrotkaniny, folii ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.
Stanowisko nr 11 (stawy hodowla- ne)	Stanowisko nr 11	Ok. 65+200 – 65+600 (strona zachodnia drogi).	Potencjalne uszczerplenie śladisk rozrod- czego płazów.	-2	Prowadzenie prac budowlanych w taki sposób, by nie zalingerować w stawy hodowlane. Nadzór herpeto- logiczny na placu budowy. Budo- wa tymczasowego ogrodzenia dla płazów podczas trwania prac budowlanych w km 65+200 – 65+600 (po obu stronach drogi). Ogrodzenie powinno być wykona- ne ze szczelnego materiału np. z agrotkaniny, folii ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.
Stanowisko nr 12 (nie wielki zbiór- nik wodny)	Stanowisko nr 12	Ok. 65+950 – 66+150.	Możliwość migracji osobni- ków płazów i gadów w kierunku placu budo- wy.	-2	Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Budowa tymczasowego ogrodzenia dla płazów podczas trwania prac budowlanych w km 65+900 – 66+300 (od strony zachodniej drogi). Ogrodzenie powinno być wykonane ze szczel- nego materiału np. z agrotkaniny, folii ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.

Stanowisko nr 14 (stary zbiornik najprawdopodobniej przeciwpożarowy)	Stanowisko nr 14	Ok. 53+800 (strona zachodnia drogi).	Brak oddziaływań.	0	
Stanowisko nr 16 (niewielki eutroficzny zbiornik wodny)	Stanowisko nr 15	Ok. 64+400 (strona wschodnia drogi).	Możliwość migracji pojedynczych osobników płazów w kierunku placu budowy i kolizja z pojazdami pracującymi na budowie.	-1	Nadzór herpetologiczny na placu budowy.
Stanowisko nr 16 (niewielkie źródło wodne)	Stanowisko nr 16	Ok. 59+800 (strona wschodnia drogi).	Możliwość migracji osobników płazów i gadów w kierunku placu budowy.	-2	Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Podczas prac budowlanych budowa tymczasowego ogrodzenia dla płazów w km 59+500 – 59+900 (strona zachodnia i wschodnia drogi). Ogrodzenie powinno być wykonane ze szczelnego materiału np. z agrolkaniny, folii ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszki min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”. Zamontowanie pułapek łownych (właderki wkopanych w ziemię przy płotkach co 50 m). Odlów płazów i przenoszenie do i z miejsca rozrodu po uzyskaniu zgody RDOŚ na przenoszenie płazów. Termin, metodyka i miejsce przeniesienia zgodnie z decyzją derogacyjną.
Stanowisko nr 17 (kompleks rozlewisk wzdłuż rowu melioracyjnego, niewielkich oczek wodnych, trzcinowisk, szuwarów i podmokłych łąk)	Stanowisko nr 17	Ok. 51+800 – 53+400 (strona wschodnia drogi).	Potencjalne uszczuplenie siedliska rozrodczego. Możliwość migracji pojedynczych osobników płazów i gadów w kierunku placu budowy.	-2	Nieingerowanie w siedlisko rozrodcze. Nadzór herpetologiczny na placu budowy. Podczas prac budowlanych budowa tymczasowego ogrodzenia dla płazów w km 52+600 – 54+200 (strona wschodnia drogi). Ogrodzenie powinno być wykonane ze szczelnego materiału np. z agrolkaniny, folii ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm. Ogrodzenie powinno być ustawione pionowo, powinno być dobrze naprężone i powinno posiadać przewieszki min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.

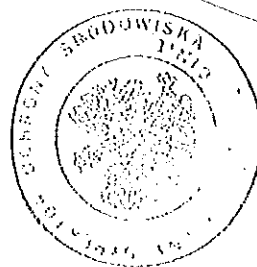


2017-02-03

Załącznik nr 4 do postanowienia RDOŚ z dnia 01.01.2017 r., znak: WONS-OŚ 4242.60.2016.AI
„Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki ptaków w fazie realizacji”.

Lp.	Nazwa gatunkowa	Lokalizacja : (km, odległość od drogi, strona drogi: P-prawa, L-lewa)	Forma oddziaływania	Działania i metody minimalizacji oddziaływań
1	gąsiorzek	km 63+650 (150 m, P) km 62+100 (110 m, L) km 62+180 (215 m, L) km 63+670 (150 m, P) km 64+690 (220 m, P) Bezpośrednie oddziaływanie: km 62+550 (35 m, P) km 62+810 (w przebiegu inwestycji)	Płoszenie, zajęcie stanowiska	Wycinka krzewów poza sezonem lęgowym. Prace pod nadzorem ornitologicznym.
2	blotniak stawowy	km 52+900 (400 m, P) km 63+800 (960 m, P) Bezpośrednie oddziaływanie: km 53+950 (80 m, L)	Płoszenie	Prace pod nadzorem ornitologicznym
3	bocian biały	Wszystkie stanowiska (gniazda i żerowiska) wykazane w raporcie z 2016 r. Zlokalizowane w odległości ok. 170 m - ok. 400 m od drogi.	Płoszenie, zajęcie żerowisk Płoszenie, zajęcie żerowisk	Prace pod nadzorem ornitologicznym
4	kania ruda	km 53+500 (60 m, L) km 66+170 (120 m, P)	Płoszenie, zajęcie żerowisk, fragmentacja	Prace pod nadzorem ornitologicznym
5	orlik krzykliwy	km 58+590 (50 m, żerowisko)	Płoszenie, zajęcie żerowisk, fragmentacja	Prace pod nadzorem ornitologicznym
6	samoтник	km 62+180 (300 m, L) km 62+280 (200 m, L)	Płoszenie, zajęcie żerowisk, zajęcie miejsc lęgowych przez ich przekształcanie w wyniku prac hydrotechnicznych	Prace pod nadzorem ornitologicznym. Ograniczyć regulację i umocnienie cieków w km 62+450, w miejscu tym ograniczyć wycinanie i zakres prac do pasa drogi. Zakaz lokalizacji zapleczy i miejsc składowania

				materiałów w pobliżu siedlisk gatunku. Zastosować szczelne ścianki bez odwadniania terenu lub inne rozwiązania podczas prowadzenia wykopów w km 62+200 do 62+700.
7	derkacz	km 53+950 (bo m, P) km 59+00 (200 m, P) km 62+570 (250 m, L) km 63+300 (200 m, L) km 63+450 (90 m, P) km 63+590 (50 m, L)	Płoszenie, zajęcie żerowisk, zajęcie miejsc lęgowych, fragmentacja siedlisk	Prace pod nadzorem ornitologicznym. Zakaz lokalizacji zapleczy i miejsc składowania materiałów w pobliżu siedlisk gatunku.
8	muchałówka	km 50+310 (50 m, L)	Płoszenie	Prace pod nadzorem ornitologicznym.
9	żuraw	Wszystkie stanowiska (gniazda i żerowiska) wykazane w raporcie z 2016 r. zlokalizowane w odległości ok. 90 m - ok. 220 m od drogi	Płoszenie, zajęcie żerowisk, zajęcie miejsc lęgowych	Prace pod nadzorem ornitologicznym. Zakaz lokalizacji zapleczy i miejsc składowania materiałów w pobliżu siedlisk gatunku.
10	gatunki leśne	cała trasa	Płoszenie, zajęcie żerowisk, zajęcie miejsc lęgowych, fragmentacja siedlisk	Prace pod nadzorem ornitologicznym. Wycinka poza sezonem lęgowym.
11	gatunki terenów otwartych	cała trasa	Płoszenie, zajęcie żerowisk, zajęcie miejsc lęgowych, fragmentacja siedlisk	Prace pod nadzorem ornitologicznym. Wycinka poza sezonem lęgowym.



2017-02-03