



Szczecin, dnia 08 czerwca 2017 r.

## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS-OŚ.4200.3.2017.AT.10

### DECYZJA Nr 19/2017 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.), art. 71 ust. 2 pkt. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 1, art. 80, art. 82, art. 85 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.) a także § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) po rozpatrzeniu wniosku Pana Łukasza Wojny pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „**Projekt i budowa drogi S6 na odcinku Nowogard – Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Płoty) w km 66+400 ÷ 68+470**” oraz po przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko,

orzekam

ustalić środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „**Projekt i budowa drogi S6 na odcinku Nowogard – Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Płoty) w km 66+400 ÷ 68+470**” i jednocześnie określam:

#### I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S6 na odcinku Nowogard – Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Płoty) w km 66+400 ÷ 68+470, na terenie powiatu gryfickiego, w gminie Płoty, w obrębach: Bądkowo i Karczewie, obejmując następujące działki:

- z obrębu Bądkowo nr: 18/4, 27/2, 29/2, 17, 22, 21/2, 21/1, 15;
- z obrębu Karczewie nr: 64, 34/2, 34/3, 34/4, 34/5, 34/6, 34/7, 33/2, 34/8, 34/9.

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S6 stanowi fragment inwestycji polegającej na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów – Słupsk. Planowane przedsięwzięcie posiadać będzie długość ok. 2070 m oraz dwa pasy ruchu w każdym kierunku, o szerokości jezdni 7,0 m każda i pasem rozdziału o szerokości minimum 5,0 m. Przedmiotowy odcinek drogi przecina dolinę rzeki Regi. Ustrój mostu wznoszony będzie metodą nasuwania podłużnego (budowanie segmentami i nasuwanie podłużne obiektu na docelową lokalizację).

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

#### 1. W zakresie środowiska gruntowo-wodnego:

- a) nie lokalizować bazy budowlano-sprzętowej i zaplecza technicznego, w tym socjalnego w pobliżu cieków i rowów melioracyjnych;

- b) plac budowy wraz z zapleczeniami (bazy techniczne i składy materiałów) należy lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajętości terenu i przekształcenia jego powierzchni, a czas trwania robót powinien być ograniczony do minimum;
- c) należy zapewnić możliwość ponownego wykorzystania zdjętej warstwy próchniczej w procesie rekultywacji terenów po zakończeniu prac,
- d) zapewnić właściwe warunki funkcjonowania bazy budowlano-sprzętowej, takie jak:
  - uszczelnienie (okresowe, to jest na czas budowy) podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych,
  - okresowe uszczelnienie podłoża wraz z ewentualnym tymczasowym zadaszeniem w miejscach składowania materiałów i substancji (paliwa, smary, różnego rodzaju płyny eksploatacyjne itp.) mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe;
- e) przedsięwzięcie zrealizować i eksploatować w taki sposób, aby zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed przedostawaniem się do niego ponadnormatywnych zanieczyszczeń, w szczególności substancji ropopochodnych, m.in. poprzez:
  - unikanie zanieczyszczenia terenu w rejonie wykopów,
  - przykrywanie wykopów (jeśli mają być utrzymywane dłużej) matami w celu uniknięcia przesuszenia gruntu,
  - utrzymywanie porządku na terenie budowy i jej zaplecza,
  - stosowanie maszyn i pojazdów sprawnych technicznie,
  - unikanie zanieczyszczeń odpadami stałymi i ciekłymi podczas prowadzenia robót budowlanych,
  - zachowanie szczególnej ostrożności podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy; paliwa i smary należy przechowywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych miejscach pod zamykaną wiatą, a do zakończenia budowy obszary przeznaczone pod terenowe stacje obsługi sprzętu należy wyścielić materiałami izolacyjnymi,
  - podczas prac budowlanych odwodnienia przeprowadzać jedynie w niezbędnym zakresie, w miarę możliwości metodami zapewniającymi utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz w sposób ograniczający oddziaływanie odwodnień na tereny sąsiednie,
  - w trakcie prac budowlanych pod obiekty czas prowadzonych odwodnień ograniczyć do niezbędnego minimum,
  - odprowadzanie wody z odwodnień do pobliskiego cieku wodnego wykonywać w sposób nie powodujący zaburzeń w lokalnych stosunkach hydrologicznych,
  - należy zastosować takie rozwiązania, które nie doprowadzą do znaczących zmian lokalnych warunków hydrologicznych oraz znaczących zmian warunków siedliskowych otaczających terenów,
  - przekraczanie przez występujące na trasie drogi cieki zaprojektować i wykonać w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia płynących wód spowodowane naruszeniem osadów dennych, zamuleniem lub zanieczyszczeniem pracami budowlanymi przestrzegając zasady zachowania istniejącego reżimu przepływu wód,
  - w celu zachowania istniejących stosunków wodnych (naturalnych przepływów i poziomów wód) stosować zasadę pozostawiania wód opadowych odprowadzanych z planowanej drogi w miarę możliwości w rejonie ich powstawania, np. poprzez stosowanie rowów trawiastych,
  - zainstalowanie przenośnych sanitariatów i zapewnienie ich wywozu przez podmioty uprawnione;
- f) w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, na terenie budowy należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przez przedostaniem się szkodliwych substancji do ziemi;
- g) po zakończeniu robót teren inwestycji należy uporządkować oraz doprowadzić do stanu pierwotnego w miejscach dokonanych w fazie budowy przekształceń nie stanowiących stałego elementu przedsięwzięcia.

- h) do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub ich zapobiegania stosować środki w sposób bezpieczny dla środowiska;
- i) utrzymywać w sprawności technicznej systemy odwadniania drogi, w tym urządzenia do oczyszczania ścieków;
- j) na etapie eksploatacji drogi zapewnić konserwację i utrwalanie powierzchni stokowych (skarp i rowów drogowych), w celu zabezpieczenia ich przed erozją lub osuwaniem.

## **2. W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:**

- a) należy organizować prace w taki sposób, aby zminimalizować ilość powstających odpadów,
- b) należy ustalić na terenie placu budowy miejsca przeznaczone do selektywnego magazynowania odpadów poza obszarami cennymi przyrodniczo; miejsca te powinny być zorganizowane w formie zadaszonych boksów o nieprzepuszczalnym podłożu, odpowiednio oznakowane z uwzględnieniem przeznaczenia i rodzajów odpadów do magazynowania w poszczególnych boksach oraz zabezpieczone przed dostępem osób postronnych;
- c) wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być uszczelnione;
- d) odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości należy je selektywnie magazynować w sposób i w miejscach do tego przystosowanych;
- e) gleba i ziemia z wykopów, o ile nie będą zanieczyszczone, mogą zostać wykorzystane do wyrównania terenu i utworzenia ponownie warstwy próchniczej w sąsiedztwie pasa drogowego po wykonaniu prac budowlanych;
- f) niedozwolone jest mieszanie odpadów niebezpiecznych różnego rodzaju lub odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne;
- g) odpady niebezpieczne, głównie zużyte oleje i zanieczyszczone opakowania, powinny być magazynowane w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub pojemniki do magazynowania takich odpadów wyposażone np. w tace, w których zbierały by się takie wycieki;
- h) do magazynowania odpadów niebezpiecznych płynnych należy stosować pojemniki, które posiadają szczelne zamknięcie zabezpieczające przed przypadkowym rozproszeniem lub rozlewem odpadu w trakcie czasowego magazynowania, transportu i czynności załadunkowych oraz rozładunkowych;
- i) miejsca do magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych wycieków;
- j) w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu paliwami, zanieczyszczony grunt zebrać do odpowiedniego pojemnika i przekazać do utylizacji uprawnionym podmiotom;
- k) należy zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów, odpady przekazywać tylko podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami.

## **3. W zakresie zminimalizowania emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza i ograniczenia emisji hałasu do środowiska:**

- a) prace należy wykonać w możliwie jak najkrótszym czasie;
- b) stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
- c) stosować maszyny i urządzenia budowlane o niskim poziomie emisji hałasu;
- d) ograniczać do minimum czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym;
- e) minimalizować czas pracy silników na najwyższych obrotach, nie przeciążać maszyn i pojazdów;
- f) w miarę możliwości technicznych stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac przygotowujących teren oraz prac budowlanych;

- g) ograniczyć prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy;
- h) uważnie ładować materiały sypkie na samochody;
- i) przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie powodujące pylenie;
- j) zapewnić utwardzanie dróg dojazdowych do placu budowy;
- k) prace ziemne, w tym wykopy należy prowadzić w sposób minimalizujący emisję niezorganizowaną, w tym w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody zaleca się okresowe zwilżanie powierzchni ziemi, maksymalne ograniczanie czasu odkrytych wykopów i miejsc składowania zebranego gruntu;
- l) stosować do podbudowy w miarę możliwości gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
- m) masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu;
- n) roboty nawierzchniowe prowadzić (jeżeli jest to możliwe) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych, plac budowy i drogi dojazdowe należy utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie (pyły mineralne);
- o) zapewnić regularne mycie maszyn budowlanych i pojazdów samochodowych.

**4. W zakresie ochrony przyrody, w celu zminimalizowania wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze oraz wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji należy:**

- a) place budowy i zaleca budowy oraz drogi technologiczne należy zlokalizować poza terenami cennymi przyrodniczo tj.: obszarami leśnymi, obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody, granicami siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie na obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049 i innych obszarach cennych przyrodniczo, stanowiskach roślin, zwierząt i grzybów podlegających ochronie prawnej oraz miejscami cennymi dla herpetofauny;
- b) w celu zabezpieczenia siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej kolidujących z trasą: 9160 Grądy subatlantyckie Stellario-Carpinetum w km ok. 67+000 ÷ 67+140 i km ok. 67+440 ÷ 67+500 oraz 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe w km ok. km 67+200 ÷ 67+400 i km ok. 67+430 - 67+500, 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 wyгородzić i zabezpieczyć drewnianym ogrodzeniem od strony pasa drogowego tak, aby podczas prowadzonych prac budowlanych nie dochodziło do potencjalnych wjazdów czy wchodzenia w obręb tych obszarów osób prowadzących te prace,
  - prowadzić kontrolę wyгородzenia i stanu siedlisk przez nadzór środowiskowy i w razie ich uszkodzenia na bieżąco naprawiać,
  - miejsca występowania siedlisk przyrodniczych oznaczyć tabliczką informacyjno-ostrzegawczą;
- c) podczas prac budowlanych nie naruszać powierzchni gruntów oraz nie zniszczyć roślinności poza terenem wyznaczonym do prowadzenia prac, w tym w możliwie największy sposób chronić roślinność, która znajduje się na terenach leśnych, bezpośrednio graniczących z inwestycją;
- d) zorganizować plac budowy i jego zaplecze z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację;

- e) w trakcie prowadzenia robót ziemnych uwzględnić ochronę gleb, w tym glebę i humus gromadzić w pryzmach na czas budowy, a po jej zakończeniu wykorzystać przy zagospodarowaniu terenów zielonych;
- f) powstałe podczas prowadzenia robót hałdy humusu lub ziemi, których kąt nachylenia może sprzyjać zakładaniu gniazd/nor przez jaskółki brzegówki, zabezpieczyć po konsultacji z nadzorem przyrodniczym np. geowłókniną. Dotyczy to szczególnie okresu wiosenno-letniego (od początku kwietnia do końca lipca). W przypadku stwierdzenia gniazd jaskółki brzegówki na terenie budowy, miejsca te należy odpowiednio zabezpieczyć i oznaczyć do czasu zakończenia lęgów. W przypadku konieczności zlikwidowania hałdy z gniazdami ptaków działania takie można podjąć jedynie po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do zwierząt chronionych;
- g) masy ziemne w jak największym stopniu zagospodarować na terenie inwestycji;
- h) ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę powierzchni leśnych i zadrzewień oraz w miarę możliwości adaptować istniejącą zielen;
- i) prace związane z usunięciem drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do 28 lutego, tj. po okresie lęgowym ptaków;
- j) w razie konieczności (uzasadnione przypadki) realizacji lub kontynuowania wycinki poza wyżej wymienionym terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu (kontrola ornitologiczna), że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną (brak lęgów) i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych; prace te prowadzić pod nadzorem przyrodniczym;
- k) prace ziemne i inne prace w okolicy drzew wykonać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w tym celu należy m.in.:
  - wyłączyć strefę rzutu korony z komunikacji w odległości ok. 1,5 m (np. poprzez wygrodenienie);
  - unikać lokalizacji placów składowych i zaplecza budowlanego w obrębie zasięgu koron drzew;
  - jeżeli zajdzie taka potrzeba, zabezpieczyć drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi i zasypaniem (np. poprzez owinięcie pnia matami zabezpieczającymi lub rurami drenarskimi i oszalowanie, a wszystkie młode drzewa rosnące pojedynczo lub w grupach lub drzewa iglaste wygrodzić),
  - wszelkie prace prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie spowodować uszkodzenia systemów korzeniowych,
  - w przypadku przerwania robót wykopy zabezpieczyć tak, by zapewnić korzeniom drzew ciągłą dostateczną wilgotność,
  - w czasie suszy wynikającej z technologii prac budowlanych (np. głębokie wykopy lub odwodnienia powodujące wystąpienia leja depresji) zapewnić podlewanie drzew narażonych na brak wody;
  - drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia prac powinno się poddać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia,
  - prace w obrębie bryły korzeniowej drzewa prowadzić ręcznie, jak najkrócej, w odpowiednim terminie, np. w czasie spoczynku fizjologicznego drzew,
  - w odniesieniu do pomników przyrody znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie trasy, należy na cały etap realizacji inwestycji zapewnić ścisły nadzór przyrodniczy, który będzie prawidłowo zabezpieczał i monitorował stan zdrowotny drzew; drzewa pomnikowe należy zabezpieczyć poprzez wygrodenienie trwałe i w razie potrzeby zaleca się zastosowanie ekranów przeciwpylowych; należy unikać wykopów w sąsiedztwie drzew, a ewentualne prace ziemne wykonywać ręcznie w celu ochrony strefy korzeniowej;
- l) pnie drzew i krzewów znajdujące się w zasięgu robót ziemnych należy wykarczować, natomiast wykopy powstałe po wykarczowaniu należy wypełnić gruntem z terenu budowy;



- m) w przypadku braku możliwości natychmiastowego zasypania wykonanych wykopów należy je tymczasowo zabezpieczyć przed gromadzeniem się w nich wody;
- n) w przypadku zwierząt występujących na terenie przedsięwzięcia stosować się do zasady humanitarnego traktowania zwierząt, w tym:
  - ogrodzić w miarę potrzeby plac budowy tak, aby ograniczyć możliwość wejścia zwierząt na teren budowy,
  - w celu zminimalizowania ryzyka kolizji herpetofauny z pojazdami poruszającymi się po placu budowy, należy na czas wykonywania prac budowlanych wprowadzić tymczasowe ogrodzenia ochronne w km 67+100 ÷ 68+000; liczba płotków tymczasowych i ich lokalizacja może ulec zwiększeniu, jeżeli w trakcie realizacji inwestycji nadzór przyrodniczy stwierdzi, że lokalizacja płotków zaproponowanych w decyzji jest niewystarczająca, a płazy przedostają się na teren budowy,
  - w trakcie prowadzenia prac ziemnych i wykopów należy sprawdzać, czy do wykopu nie dostały się zwierzęta, jeżeli tak należy umożliwić im bezstresowe opuszczenie wykopu i terenu inwestycji,
  - w okresie wzmożonej aktywności płazów (szczególnie w okresie wiosennym i jesiennym) należy prowadzić kontrolę placu budowy pod kątem ich obecności i w miarę potrzeby usuwać je bezpiecznie poza obszar zagrożony pracami; odlów i przenoszenie płazów jest możliwe po uzyskaniu zgody Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie na chwytnie i przenoszenie płazów,
  - podczas realizacji przedsięwzięcia obowiązuje zakaz zabijania dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor i lęgówisk, innych schronień i miejsc rozrodu,
  - 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;
- o) należy zachować stałe i okresowe zbiorniki wodne w sąsiedztwie trasy (mokradła, oczka, potorfia itp.), zaś przed ich ewentualnym zasypaniem, należy uzyskać zgodę Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie na chwytnie i przenoszenie płazów;
- p) urządzenia związane z odprowadzaniem wód (studzienki kanalizacyjne, studzienki wpadowe) zaprojektować jako szczelne, stosując włązy żeliwne typu ciężkiego, by nie stawały się pułapkami; urządzenia tego typu zaprojektować po wewnętrznej stronie ogrodzenia;
- q) nie prostować i nie betonować koryta rzeki Regi; jeśli to konieczne, umocnienia brzegów rzeki należy wykonać z materiałów naturalnych - kamień, faszyna - niedopuszczalne jest używanie gruzu lub betonu. W obrębie mostu rzeka powinna zachować charakter jak najbardziej zbliżony do naturalnego (bez prostowania i betonowania koryta);
- r) prace w korycie rzeki Regi, położonej na obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049, należy prowadzić poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry, tj. poza okresem od 1 marca do 30 czerwca oraz od 1 października do 31 stycznia; w przypadku braku możliwości przeprowadzenia ewentualnych prac w korycie rzeki poza okresem tarła i inkubacji ryb, dopuszcza się prowadzenie takich prac wyłącznie za zgodą i pod nadzorem ichtiologa;
- s) w celu ochrony zasobów ichtiofauny należy zapobiegać ingerencji w drożność koryta rzeki oraz zapewnić brak trwałego wpływu na jakość wody i środowiska wodnego;
- t) na niszczenie siedlisk i żerowisk oraz płoszenie ptaków należy uzyskać decyzję derogacyjną od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie;
- u) w celu przekroczenia doliny rzeki Regi należy zaprojektować poszerzony most. Pozwoli to na utrzymanie walorów przyrodniczo-krajobrazowych doliny i ich funkcji jako korytarza ekologicznego, zwłaszcza dla dużych ssaków, a także zapewni również drożność korytarza migracyjnych nietoperzy. Podczas budowy obiektu należy zastosować jak najmniej inwazyjne dla środowiska rozwiązania konstrukcyjne, tj. zakazuje się lokalizacji podpór mostu, jak również podpór mostów tymczasowych w korytach rzeki;

- v) w celu ochrony szlaków migracji zwierząt (ssaki naziemne oraz nietoperze), a także ptaków, na obiekcie na rzece Rega należy zaprojektować ekrany antyolśnieniowe;
  - w) w celu ochrony ssaków niezbędne jest zabezpieczenie wykopów, na odcinku od km 66+400 do km 68+480, nie projektowanie oświetlenia drogi na tym odcinku oraz zastosowanie ekranów nieprzeźroczystych wzdłuż mostu na Redze, co zmniejszy efekt odstraszenia podczas migracji;
  - x) wszędzie gdzie to jest możliwe należy wykopy wykonywać tak, aby przynajmniej jedna jego krawędź była pochyłą, umożliwiając zwierzęciu wydostanie się z jego wnętrza.
  - y) na etapie eksploatacji zaprojektować i wykonać po obu stronach drogi wyгородzenie z siatki o wysokości 2,4 m, zabezpieczające przed wtargnięciem zwierząt na drogę. Siatka metalowa powinna posiadać oczka o średnicy zmniejszającej się ku dołowi oraz powinna być wkopana w ziemię na głębokość co najmniej 30 cm, tak aby uniemożliwić zwierzętom jej podkopanie;
  - z) ograniczoną do minimum wycinkę drzew i krzewów uzupełnić poprzez projekt nowych nasadzeń, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, jak również wymogi bezpieczeństwa;
  - aa) uwzględnić w fazie budowy metody minimalizacji oddziaływań na ptaki wskazane w Załączniku nr 2 „Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki ptaków w fazie realizacji”;
  - bb) uwzględnić w fazie budowy metody minimalizacji oddziaływań na nietoperze wskazane w Załączniku nr 3 „Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki nietoperzy w fazie realizacji”.
5. Prace ziemne na całym obszarze inwestycji należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym, zgodnie z decyzją Nr 153/2016 z dnia 10.02.2016 r., znak Z.Arch.5183.3.2016.MS, wydaną przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie.

**III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13 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.).**

1. W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie II. niniejszej decyzji, w tym dotyczące lokalizacji bazy budowlano-sprzętowej, zaplecza technicznego budowy, a szczególnie miejsc magazynowania materiałów i odpadów.
2. Przedsięwzięcie zaprojektować w sposób wykluczający przedostanie się ponadnormatywnych zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i dalej do wód powierzchniowych i podziemnych uwzględniając poniższe warunki:
  - a) dla drogi S6 przewidzieć system odwodnienia uwarunkowany niweletą i przekrojem poprzecznym drogi oraz możliwością odprowadzania ścieków do odbiorników (rowy drogowe i cieki),
  - b) odwodnienie modernizowanych dróg poprzecznych oraz dróg dojazdowych przewidzieć przede wszystkim do projektowanego systemu rowów drogowych,
  - c) w zależności od lokalnych uwarunkowań zapewnić umocnienia rowów drogowych: trawą, darnią, płytami betonowymi lub brukiem, a wzdłuż S6 od km 66+650 ÷ 67+100 oraz 67+555 ÷ 68+000 zabezpieczyć rowy (prawy i lewy) geowłókniną,
  - d) przed odpływem wód opadowych do odbiornika należy je skierować na system oczyszczający, to jest:
    - studzienki osadnikowe - przed wylotami do odbiorników ze zlewni dróg lokalnych i zlewni drogi S6 poza obszarami chronionymi,
    - separatory substancji ropopochodnych poprzedzone osadnikiem w przypadku terenów chronionych (np. rzeka Rega),
  - e) dobrać urządzenia do oczyszczania wód opadowych tak, aby nie dopuścić do przekroczeń parametrów stężeń zanieczyszczeń w wodach opadowych odprowadzanych

do odbiornika, określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2014 poz. 1800).

3. Przy projektowaniu niwelety drogi i systemu odwodnienia uwzględnić zwiększającą się częstotliwość i intensywność ekstremalnych opadów deszczu.
4. Do budowy infrastruktury drogowej wykorzystać, w miarę możliwości, materiały odporne na niskie temperatury.
5. W technologii budowy wykorzystywać, w miarę możliwości, materiały budowlane gotowe i przygotowane do bezpośredniego użytku.
6. Zaprojektować odpowiednie ukształtowanie przebiegu i niwelety drogi, zastosowanie nowoczesnych nawierzchni i bezkolizyjnych rozwiązań projektowych, aby zminimalizować możliwość wystąpienia poważnej awarii związanej z transportem drogowym.
7. W celu minimalizowania oddziaływania zanieczyszczeń komunikacyjnych w fazie eksploatacji wprowadzić nasadzenia pasów zieleni, stosując rośliny odporne na zanieczyszczenia komunikacyjne, stosując do tego celu rodzime gatunki drzew oraz krzewów.

#### **IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko 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, 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. 2183 ze zm.).
  3. W fazie budowy prowadzić ewidencję zużywanych surowców, paliw i wytwarzanych odpadów, kontrolować prawidłowy stan utrzymania sprzętu budowlanego i pojazdów transportowych oraz prowadzić ewidencję ilościowo-jakościową odpadów, zgodnie z przyjętą klasyfikacją odpadów.
  4. W fazie eksploatacji kontrolować stan wygradzenia drogi, aby zapewnić jego optymalne funkcjonowanie.
  5. 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 5 lat od oddania drogi do eksploatacji.
  6. Należy prowadzić monitoring inwestycyjny w trakcie prowadzenia prac budowlanych, przy współpracy z nadzorem przyrodniczym (przez okres realizacji inwestycji) oraz monitoring poinwestycyjny (przez okres co najmniej 5 lat po zakończeniu realizacji inwestycji) obejmujący teren inwestycji i obszar jej oddziaływania.
- 6.1. Celem monitoringu jest:
- a) ocena stanu różnorodności biologicznej, w tym typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty (w szczególności priorytetowych) w obszarze potencjalnego oddziaływania inwestycji,
  - b) ocena zachodzących zmian różnorodności biologicznej oraz integralności obszaru Natura 2000 na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia i jego użytkowania,



c) ocena skuteczności działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji, której efektem będzie w celu modyfikowania lub rozszerzania zakresu działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji, gromadzenie informacji o stanie środowiska umożliwiających informowanie społeczeństwa o przebiegu inwestycji i rzeczywistych zagrożeniach ekologicznych.

6.2. Przedmiotem monitoringu przyrodniczego są:

- a) siedliska przyrodnicze ze szczególnym uwzględnieniem siedlisk będących przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000 i priorytetowych,
- b) gatunki będące przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000 i będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej,
- c) gatunki zagrożone, rzadko spotykane i chronione prawnie w związku z monitorowaniem stanu różnorodności biologicznej oraz zapewnieniem przestrzegania wymagań prawnych z tym związanych (w środowisku lądowym i wodnym),
- d) integralność obszarów Natura 2000 rozumiana, jako spójność czynników strukturalnych i funkcjonalnych warunkujących zrównoważone trwanie populacji gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których zaprojektowano lub wyznaczono te obszary, inne gatunki, grupy ekologiczne organizmów lub procesy ekologiczne istotne dla oceny oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze (wskaźnikowe, cenne ze względu na znaczenie dla ochrony walorów przyrodniczych, krajobrazowych lub użytkowych),
- e) w ramach monitoringu poinwestycyjnego należy prowadzić monitoring mostu nad rzeką Regą (MS-41) w km 67+455, w zakresie:
  - czy i w jakim stopniu przejście jest wykorzystane przez zwierzęta, dla których zostało ono wybudowane,
  - danych o użytkowaniu pozwalających na wprowadzenie zmian zagospodarowania w otoczeniu obiektu.

6.3. Zakres monitoringu obejmujący cele, przedmiot, obszar i metodykę należy przedłożyć do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie. Zakres ten może podlegać weryfikacji przez ten organ.

6.4. Wyniki i wnioski monitoringu inwestycyjnego z oceną nadzoru przyrodniczego oraz poinwestycyjnego należy przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie do końca I kwartału następnego roku kalendarzowego od rozpoczęcia badań monitoringowych, w formie sprawozdania.

6.5. Regionalny dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzje, np. o zastosowaniu innych działań minimalizujących lub ochronnych.

**V. Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.**

Nie nakłada się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (art. 72 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.).

**VI. Postanawiam niniejszej decyzji nadać rygor natychmiastowej wykonalności.**

**Uzasadnienie**

Pan Łukasz Wojna działając z pełnomocnictwa Pana Tadeusza Rajkiewicza Dyrektora Oddziału w Szczecinie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, wystąpił z wnioskiem z dnia 15.02.2017 r. (data wpływu do tut. organu – 16.02.2017 r.), znak: TGD/PW-ZOŚiZA/01.211.2015/70/625/2017, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Projekt i budowa drogi S6 na odcinku Nowogard – Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Płoty) w km 66+400 + 68+470”.

Ponieważ wniosek nie spełniał wymogów formalnoprawnych pismem z dnia 23.02.2017 r., znak: WONS-OŚ.4200.3.2017.AT, KK, wezwano wnioskodawcę do jego uzupełnienia. W dniu 7.03.2017 r. zostało przekazane stosowne uzupełnienie.

Mając kompletny pod względem formalnoprawnym wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawierający:

- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- Raport o oddziaływaniu na środowisko dla zadania: „Projekt i budowa drogi S6 na odcinku Nowogard – Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Płoty) w km 66+400 ÷ 68+470”, opracowany pod kierunkiem mgr Arkadiusza Trzeciaka (Gdańsk, 2017 r.),
- mapę przedstawiającą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie wraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z zapisem na elektronicznym nośniku danych,
- wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów,
- odpis pełnomocnictwa z dnia 24.02.2016 r., znak: O.SZ.D-011.24.2016.jg, wydanego dla Pana Łukasza Wojny do działania w celu uzyskania warunków, uzgodnień i decyzji administracyjnych z wyłączeniem prawa odbioru postanowień i decyzji dla potrzeb realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia,
- pełnomocnictwo ogólne Pana Tadeusza Rajkiewicza Dyrektora Oddziału w Szczecinie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad,

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska stwierdził, że wystąpiły okoliczności umożliwiające rozpatrzenie merytoryczne wniosku.

W dniu 7.04.2017 r. wnioskodawca wystąpił z wnioskiem o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedmiotem inwestycji jest budowa odcinka drogi S6 na odcinku Nowogard – Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Płoty) w km 66+400 ÷ 68+470. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 października 2009 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 187, poz. 1446) droga S6 jest drogą ekspresową. Zatem realizacja odcinka tej drogi kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71). Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. a 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 dalej ustawą OOS, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z ustawą OOS, organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:

- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu,
- uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,
- weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 20 osób, zatem stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy OOS strony postępowania zawiadomione zostały o wszystkich czynnościach organu prowadzącego postępowanie na zasadach określonych w art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania

administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), to jest w drodze obwieszczenia. Obwieszczeniem z dnia 10.03.2017 r. powiadomiono strony o przystąpieniu do wszczęcia postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wystąpieniu o opinię do Zachodniopomorskiego Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie. Poinformowano również o uprawnieniach stron, wynikających z art. 10 k.p.a. wskazując, że osoby, którym przysługuje status strony wynikający z art. 28 k.p.a., mają możliwość: czynnego udziału w każdym stadium postępowania, zapoznania się z przedłożoną dokumentacją w przedmiotowej sprawie, wypowiedzenia się, co do zebranych materiałów i dowodów, zgłaszania swoich uwag i wniosków. Obwieszczenie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gryficach, a także na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (BIP - szczecin.rdos.gov.pl). Obwieszczeniem z dnia 13.04.2017 r. ponownie powiadomiono strony postępowania o podjęciu ww. czynności. Obwieszczenie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Płotach, a także na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (BIP - szczecin.rdos.gov.pl). Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a., przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, obwieszczeniem z dnia 17.05.2017 r. powiadomiono strony o zebraniu materiału dowodowego, wyznaczeniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, możliwości zapoznania się z zebraną w toku postępowania dokumentacją oraz możliwości wniesienia uwag lub zastrzeżeń w przedmiotowej sprawie w zakresie ochrony środowiska. Należy podkreślić, iż od stron postępowania nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski w przedmiotowej sprawie.

W ramach zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie. Obwieszczeniami z dnia 10.03.2017 r. i z dnia 13.04.2017 r. podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu podano wszystkie informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ww. ustawy, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 30 dniowy termin ich składania. Powiadomienie społeczeństwa nastąpiło poprzez udostępnienie informacji na tablicy ogłoszeń i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz ogłoszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Gryficach (obwieszczenie z dnia 10.03.2017 r.) i Urzędu Miejskiego w Płotach (obwieszczenie z dnia 13.04.2017 r.). W przedmiotowej sprawie nie wpłynęły żadne uwagi ze strony społeczeństwa.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 1 i 2 ustawy OOŚ w toku postępowania wystąpiono o opinię do Zachodniopomorskiego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (pismo z dnia 10.03.2017 r., znak: WONS-OŚ.4200.3.2017.AT.3. Organ ten pismem z dnia 10.04.2017 r., znak: NZNS.7040.6.2.2017, zaopiniował pozytywnie i bez uwag realizację przedsięwzięcia.

Ponieważ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem prowadzącym postępowanie, zastosowanie ma art. 6 ustawy OOŚ, zgodnie, z którym „wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym”.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wpływ planowanej inwestycji na: wody powierzchniowe i podziemne, gleby, powietrze, oddziaływanie akustyczne, gospodarkę odpadami i gospodarkę wodno-ściekową oraz środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000.

Przedsięwzięcie polega na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S6 na odcinku Nowogard – Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Płoty) w km 66+400 ÷ 68+470, na terenie powiatu gryfickiego, w gminie Płoty, w obrębach: Bądkowo i Karczewie, obejmując następujące działki:

z obrębu Bądkowo nr: 18/4, 27/2, 17, 22, 21/2, 21/1, 15;

z obrębu Karczewie nr: 64, 34/2, 34/3, 34/4, 34/5, 34/6, 34/7, 33/2, 34/8, 34/9.

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S6 stanowi fragment inwestycji polegającej na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów – Słupsk. Planowane przedsięwzięcie posiadać będzie długość ok. 2070 m oraz dwa pasy ruchu w każdym kierunku, o szerokości jezdni 7,0 m i pasem rozdzielającym o szerokości minimum 5,0 m. Przedmiotowy odcinek drogi przecina dolinę rzeki Regi.

W ramach przedmiotowego zadania zaprojektowano obiekt inżynierski: MS-41 – most na rzece Redze w km ok. 67+455 oraz przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej, obejmująca przebudowę kolidującego gazociągu niskiego ciśnienia.

Przewiduje się, że realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z zajęciem terenu o powierzchni ok. 16 ha.

Na terenie przewidzianym pod budowę drogi konieczne będzie przeprowadzenie następujących robót budowlanych:

- roboty przygotowawcze: przebudowa kolidującej z drogą infrastruktury technicznej, wycinka drzew i krzewów, zebranie gruntu organicznego z wierzchniej warstwy podłoża;
- roboty ziemne: budowa nasypów ziemnych, wykonanie wykopów drogowych, wykonanie odwodnienia, wykonanie nawierzchni dróg;
- roboty wykończeniowe: humusowanie skarp warstwą ziemi, wykonanie przepustów pod zjazdami, wykonanie elementów ulic, wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie poziome, oznakowanie pionowe, stalowe bariery, oświetlenie dróg).

Większość robót wykonywana będzie mechanicznie i zastosowane zostaną m.in.: koparki, spycharki, równiarki, ładowarki, młoty pneumatyczne, frezarki nawierzchni, dźwigi, betoniarki, samochody skrzyniowe samowyładowcze, walce, piły mechaniczne, itp.

Do analiz przedstawionych w raporcie wykorzystano średniodobowe natężenie ruchu drogowego przedstawione w „Prognozie ruchu dla koncepcji programowo-przestrzennej drogi ekspresowej S6 na odcinku od obwodnicy Nowogardu do węzła Kołobrzeg Wschód” opracowanej przez PraczeTEAM w maju 2013 r. oraz wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu z 2015 r. Do obliczeń przyjęto prognozowane średniodobowe wartości natężeń ruchu (poj./24h) wynoszące: w 2019 r. - 12740, a w 2029 r. – 15593.

#### Wariantowanie przedsięwzięcia.

W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia wariant bezinwestycyjny zakłada brak rozbudowy istniejącej drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej, tj. pozostawienie istniejącego układu drogowego bez zmian. Również wpływ na środowisko pozostałby taki sam bez uwzględnienia wzrostu natężenia ruchu na drodze. Analiza przeprowadzona w raporcie wskazuje, bowiem, że bez działań inwestycyjnych istniejąca, najbliższa zabudowa mieszkaniowa w m. Płoty jest narażona na ponadnormatywny poziom hałasu drogowego oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza.

W ramach Raportu o oddziaływaniu na środowisko oprócz wariantu zerowego analizowano:

#### 1. Warianty lokalizacyjne przebiegu trasy:

- Wariant I (proponowany przez Wnioskodawcę) – obejście m. Płoty od strony zachodniej, przejście przez rzekę Regę w maksymalnym stopniu uwzględnia ochronę środowiska. W wariantcie tym projektowana droga za wsią Karczewie na obszarze pól uprawnych zmienia kierunek na północny, a następnie na zachodni. Dzięki zastosowaniu dwóch łuków w o promieniu 1400 m droga ekspresowa przecina Rzekę Regę w jej najwęższym miejscu. Następnie trasa po przecięciu doliny rzecznej zbliża się do przebiegu istniejącej drogi DK6;
- Wariant II (alternatywny) – projektowana droga za wsią Karczewie przechodzi na wprost przez pola uprawne i przecina dolinę Rzeki Regi w pobliżu wariantu 1 jednak pod większym kątem, co zwiększa długość ingerencji w dolinę rzeki Regi. Po przekroczeniu doliny trasa zbliża się do istniejącej drogi DK6;
- Wariant 3 (alternatywny) – projektowana trasa za wsią Karczewie kieruje się na południe i przecina dolinę rzeczna w jej najszerszym miejscu (przebiega wzdłuż meandry rzecznej a następnie przekracza rzekę Regę). W dalszym przebiegu trasa zbliża się do przebiegu istniejącej drogi DK6;

2. Warianty konstrukcyjne obiektu MS-41, tj. mostu przez rzekę Regę:

- wariant konstrukcyjny I – ciągły układ wieloprzęsłowy o konstrukcji z betonu sprężonego;
- wariant konstrukcyjny II – ciągły układ wieloprzęsłowy o konstrukcji zespolonej (betonowa płyta zespolona z dźwigarami stalowymi).

Ze względu na utrzymanie obiektu zespolonego (ingerencja w środowisko poprzez konieczność prowadzenia okresowego malowania) przyjęto Wariant konstrukcyjny I jako korzystniejszy pod względem ochrony środowiska naturalnego.

3. Warianty technologiczne wznoszenia ustroju obiektu MS-41, tj. mostu przez rzekę Regę:

- wariant technologiczny I – ustrój wnoszony na deskowaniu stacjonarnym - w przęśle nurtowym dodatkowe podpory tymczasowe i tymczasowe konstrukcje ramowe na czas budowy oraz podparcie na pełnym deskowaniu w przęsłach zalewowych;
- wariant technologiczny II – ustrój wnoszony metodą nasuwania podłużnego - stanowisko budowy zlokalizowane poza strefą bezpośredniej ingerencji w rzekę, budowanie segmentami i nasuwanie podłużne obiektu na docelową lokalizację.

Ze względu na ograniczenie ingerencji w środowisko naturalne rzeki Regi do realizacji, jako korzystniejszy przyjęto Wariant technologiczny II.

Tak, więc inwestor do realizacji zamierzał – wieloprzęsłową konstrukcję ciągłą o przekroju z betonu sprężonego wykonaną w technologii nasuwania podłużnego.

W ocenie tut. organu, po zapoznaniu się z przedstawianą w raporcie analizą, wariant wnioskowany przez inwestora, tj. wariant I lokalizacyjny, wariant I konstrukcyjny oraz wariant II technologiczny jest najkorzystniejszy dla środowiska. We wszystkich trzech wariantach lokalizacyjnych przedsięwzięcie przecina obszar Natura 2000 – tereny mające znaczenie dla Wspólnoty Dorzecze Regi PLH320049. Wariant I lokalizacyjny znajduje się najdalej od rezerwatu przyrody „Rzeka Rekowa” i większości pomników przyrody ożywionej. Realizacja wariantu I lokalizacyjnego związana jest ze zniszczeniem najmniejszej powierzchni siedlisk przyrodniczych o kodach (160 i 91E0).

#### Uwarunkowania gruntowo-wodne. JCWP i JCWPd

Obszar przedmiotowej inwestycji położony jest na terenie Równiny Gryfickiej charakteryzującej się występowaniem równoległych wałów i obniżień. W budowie geologicznej przeważają utwory czwartorzędowe o dużej miąższości. Równiny sandrowe zbudowane są z piaszczystego materiału wodnolodowcowego, natomiast rozległe równiny wysoczyznowe i dennomorenowe zajmujące największy ułamek powierzchni zbudowane są z glin zwałowych i piasków gliniastych. Sieć rynien glacialnych prowadząca współcześnie doliny rzek wypełniona jest osadami holoceniowymi reprezentowanymi przez piaski humusowe, namuły piaszczyste, a w zagłębieniach bezodpływowych – torfy i namuły torfiaste. W sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji nie zinwentaryzowano żadnych terenów górniczych złóż surowców mineralnych.

Na odcinku od km ok. 66+400 do km ok. 67+000 przedmiotowa inwestycja przecina gleby brunatne wylugowane i kwaśne, utworzone z piasków gliniastych lekkich, należące do kompleksu żyniego bardzo dobrego (4) i dobrego (5). Następnie do km ok. 1,050 km trasa przecina tereny leśne (Ls) z domieszką mad utworzonych na piaskach gliniastych w rejonie rzeki Regi. Na odcinku od km ok. 68+050 do km ok. 68+470 tworzą głównie piaski gliniaste lekkie, w wariantach 1 i 3 kompleksu żyniego słabego, a w wariantach 2 – kompleksu żyniego dobrego.

Piętra wodonośne o charakterze użytkowym na badanym obszarze związane są z utworami czwartorzędowymi. Zasilanie w wodę odbywa się poprzez infiltrację opadów atmosferycznych. W rejonie projektowanego odcinka drogi S6 głębokość od stropu głównych poziomów użytkowych jest zmienna i mieści się w przedziale od ok. 1 m p.p.t. do ponad 70 m p.p.t. Inwestycja przecina w km ok. 67+355 Rzekę Regę, która jest ciekim naturalnym, stanowiącym naturalny korytarz migracyjny dużych, średnich i małych zwierząt oraz koliduje z rzeką Rekową. Zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry oraz ogólnie dostępnymi danymi lokalizację przedmiotowej inwestycji



zakwalifikowano do w regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego i następujących jednolitych części wód:

- jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) nr 8 (kod europejski - PLGW68008), charakteryzującej się dobrym stanem chemicznym i ilościowym; stwierdzono brak ryzyka niespełnienia celów środowiskowych (JCWPd niezagrożona; dodatkowo planowana inwestycja leży poza zasięgiem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych; z raportu wynika, że w rejonie inwestycji (km 66+400) inwestycji występują ujęcia wód podziemnych: w m. Karczewie (w odległości ok. 580 m – strona lewa) oraz w m. Płoty (w odległości ok. 1540 m – strona prawa);
- jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) rzecznych JCWP *Rega zbiornik Rejowice* (kod europejski PLRW6000042759); jej status to naturalna część wód; stan przedmiotowej JCWP jest dobry, jednak ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest zagrożona, z tego powodu przewidziano dla niej derogację;
- jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) rzecznych JCWP *Rekowa* (kod europejski PLRW600001842749); jej status to silnie zmieniona część wód; ocena stanu - zły, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych jest niezagrożona (warunki hydromorfologiczne kwalifikują ją do II klasy) i nie przewidziano dla niej derogacji.

Z raportu wynika, że z związku z realizacją inwestycji nastąpi przekształcenie gleb w pasie robót technicznych, jak i w bezpośrednim sąsiedztwie budowy. Największe, bezpośrednie oddziaływanie może nastąpić w pasie od 0+40 m od osi drogi, mieszczącym się w zasięgu linii rozgraniczających inwestycji. Degradujące oddziaływanie na pokrywę glebową będzie występować w czasie wykonywania prac budowlanych i związane jest z jej przekształceniem lub nawet zniszczeniem. Niektóre zaburzenia i zmiany pokrywy glebowej będą miały charakter przejściowy, do czasu zakończenia prac budowlanych (np. wymiana podłoża i związane z tym wykopy i nasypy, koleiny na drogach dojazdowych do placu budowy). Pomimo czasowego charakteru będą to jednak oddziaływania o dużym nasileniu. Są one jednak nie do uniknięcia przy realizacji tego typu przedsięwzięcia. Prace związane z budową trasy spowodują: usunięcie wierzchniej warstwy gleby, naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi pracami ziemnymi przy budowie drogi, zniszczenie struktury i porowatości gleby poprzez pracę ciężkiego sprzętu oraz ewentualne krótkotrwałe i przemijające obniżenie zwierciadła wód gruntowych powstałe na skutek konieczności wykonania wzmocnienia podłoża.

Na etapie prowadzenia prac istnieje możliwość zwiększenia niebezpieczeństwa zaistnienia sytuacji awaryjnych, które w przypadku przedostania się substancji niebezpiecznych do środowiska mogą w sposób pośredni przyczynić się do zanieczyszczenia najbliższych cieków. Są to jednak sytuacje niemożliwe do przewidzenia i prognozowania. W technologii budowy będą wykorzystywane, w miarę możliwości, materiały budowlane gotowe i przygotowane do bezpośredniego użytku. Ponadto w wyniku budowy drogi powstanie pas drogowy, co związane będzie z naruszeniem wierzchniej warstwy gleby. Warstwa ta zostanie zebrana i wykorzystana przy późniejszych pracach ziemnych a jej nadmiar wywieziony. Przy prowadzeniu prac ziemnych, a przede wszystkim wykopów niezbędne jest zachowanie ostrożności, gdyż wybranie utworów powierzchniowych, w tym gleby stanowiącej naturalny kompleks sorpcyjny, spowoduje skrócenie drogi i czasu migracji ewentualnych zanieczyszczeń w głąb gruntu i dalej do wód podziemnych. W związku z tym w niniejszej decyzji określono warunki organizacyjne mające na celu ograniczenie tych oddziaływań, w tym:

- plac budowy wraz z zapleciami (bazy techniczne i składy materiałów) należy lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajętości terenu i przekształcenia jego powierzchni, a czas trwania robót powinien być ograniczony do minimum,
- należy zapewnić możliwość ponownego wykorzystania zdjętej warstwy próchnicznej w procesie rekultywacji terenów po zakończeniu prac,
- unikanie zanieczyszczenia terenu w rejonie wykopów,
- przykrywanie wykopów (jeśli mają być utrzymywane dłużej) matami w celu uniknięcia przesuszenia gruntu,

stosowanie sprawnego sprzętu budowlanego, co zmniejszy prawdopodobieństwo wystąpienia niekontrolowanych wycieków paliw i smarów na obszarze miejsc postojowych dla maszyn i środków transportu,

- uszczelnienie (okresowe, to jest na czas budowy) podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych,
- okresowe uszczelnienie podłoża wraz z ewentualnym tymczasowym zadaszeniem w miejscach składowania materiałów i substancji (smary, różnego rodzaju płyny eksploatacyjne itp.) mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe,
- zachowanie szczególnej ostrożności podczas magazynowania i przelewania paliw na zapleczu budowy; paliwa i smary należy przechowywać w szczelnych zbiornikach w wydzielonych miejscach pod zamykaną wiatą, a do zakończenia budowy obszary przeznaczone pod terenowe stacje obsługi sprzętu należy wyścielić materiałami izolacyjnymi;
- wyposażenie placów budowy w środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące wycieki z maszyn budowlanych,
- podczas prac budowlanych odwodnienia przeprowadzać jedynie w niezbędnym zakresie, w miarę możliwości metodami zapewniającymi utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz w sposób ograniczający oddziaływanie odwodnień na tereny sąsiednie,
- w trakcie prac budowlanych pod obiekty czas prowadzonych odwodnień ograniczyć do niezbędnego minimum,
- odprowadzanie wody z odwodnień do pobliskiego cieku wodnego wykonywać w sposób nie powodujący zaburzeń w lokalnych stosunkach hydrologicznych,
- należy zastosować takie rozwiązania, które nie doprowadzą do zmian lokalnych warunków hydrologicznych oraz znaczących zmian warunków siedliskowych otaczających terenów,
- przekraczanie przez występujące na trasie drogi cieki zaprojektować i wykonać w sposób minimalizujący możliwość zanieczyszczenia płynących wód spowodowane naruszeniem osadów dennych, zamuleniem lub zanieczyszczeniem pracami budowlanymi przestrzegając zasady zachowania istniejącego reżimu przepływu wód,
- w celu zachowania istniejących stosunków wodnych (naturalnych przepływów i poziomów wód) stosować zasadę pozostawiania wód opadowych odprowadzanych z planowanej drogi w miarę możliwości w rejonie ich powstawania, np. poprzez stosowanie rowów trawiastych,
- zainstalowanie przenośnych sanitariatów i zapewnienie ich wywozu przez podmioty uprawnione, lokalizację zaplecza technicznego poza miejscami wrażliwymi.

Na etapie budowy nie powstaną ścieki technologiczne (przemysłowe). Realizacja inwestycji nie wymaga też poboru wody. Woda będzie potrzebna tylko do celów bytowych i przewiduje się jej dowóz.

Realizacja przedmiotowej inwestycji będzie wymagała różnego rodzaju prac przebudowy urządzeń infrastruktury technicznej, prowadzenie prac ziemnych (ziemia, humus), wycinka drzewostanu (drzewa, krzewy). W czasie tych prac powstanie duża grupa odpadów, które można podzielić na dwie grupy: odpady niebezpieczne i odpady inne niż niebezpieczne. Zdecydowana większość odpadów, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014 poz. 1923), zalicza się do grupy 17 - odpady powstające z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. Powstawać też będą odpady związane z użytkowaniem i eksploatacją ciężkiego sprzętu używanego na placu budowy, tj. odpady z grupy 13 - odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe, kwalifikujące się do odpadów niebezpiecznych. Planuje się wykonanie wykopów oraz nasypów. Grunt z wykopów, po spełnieniu wymagań specyfikacji technicznej, może zostać wykorzystany do ponownego wbudowania w nasyp. Grunt, który nie będzie spełniał wymagań do wykorzystania do nasypów wywieziony zostanie na odkład. Ponadto w ramach robót ziemnych przewiduje się mechaniczne usunięcie warstwy ziemi urodzajnej (humus), ze sprzymowaniem w bliskości robót, z możliwością jej ponownego wykorzystania do rekultywacji terenu. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20

– odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Odpady, w przypadku ich magazynowania w niewłaściwy sposób, mogą przyczynić się do zanieczyszczenia środowiska. Brak izolacji pod miejscem, gdzie będą magazynowane spowoduje przedostawanie się różnych związków chemicznych do wód podziemnych i powierzchniowych oraz gleby w wyniku wymywania (opady deszczu). Wszystkie odpady powstające na etapie budowy i likwidacji drogi powinny być wstępnie segregowane i gromadzone na terenie, a następnie przekazane do wtórnego wykorzystania lub specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów. Odpady powinny być magazynowane w wyznaczonym miejscu w sposób bezpieczny dla środowiska. Nie należy dopuścić do zmieszania odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne i obojętne. Szczególną uwagę należy zwrócić na warstwę gleby i grunty zanieczyszczone np. na skutek wycieku paliw czy olejów. Zanieczyszczony grunt powinien być natychmiast usuwany i zastąpiony gruntem czystym. Grunt zanieczyszczony powinien zostać zdeponowany na specjalnie przygotowanym placu składowym, a następnie wywieziony do utylizacji przez uprawnione do tego firmy. Gleba i ziemia z wykopów, o ile nie będą zanieczyszczone, mogą zostać wykorzystane do wyrównania terenu i utworzenia ponownie warstwy próchniczej w sąsiedztwie pasa drogowego po wykonaniu prac budowlanych.

Biorąc pod uwagę wyniki analiz przedstawione w raporcie tuż. organ w decyzji środowiskowej zwrócił uwagę na istniejące uwarunkowania gruntowo-wodne i uciążliwości wynikające z fazy budowy i w zakresie gospodarki odpadami uściślił szereg warunków, w tym:

- należy ustalić na terenie placu budowy miejsca przeznaczone do selektywnego magazynowania odpadów; miejsca te powinny być zorganizowane w formie zadaszonych boksów o nieprzepuszczalnym podłożu, odpowiednio oznakowane z uwzględnieniem przeznaczenia i rodzajów odpadów do magazynowania w poszczególnych boksach oraz zabezpieczone przed dostępem osób postronnych;
- wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być uszczelnione,
- odpady niebezpieczne, głównie zużyte oleje i zanieczyszczone opakowania, powinny być magazynowane w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub pojemniki do magazynowania takich odpadów wyposażone np. w tace, w których zbierałyby się takie wycieki;
- pomieszczenia do magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych wycieków.

Bezpośrednie oddziaływanie w czasie budowy na powierzchnię ziemi i gleby będzie miało charakter lokalny, a wpływ prac budowlanych będzie krótkotrwały i przemijający (z wyjątkiem trwałego zajęcia pasa terenu pod inwestycję). Oddziaływanie na pokrywę glebową w fazie eksploatacji może mieć zarówno charakter bezpośredni, jaki i pośredni. Etap eksploatacji drogi związany jest głównie z degradacją chemiczną gleb wynikającą z zanieczyszczeń komunikacyjnych. Zanieczyszczenie wód opadowych spływających z pasa drogowego: zawiesinami ogólnymi, węglowodorami ropopochodnymi, metalami ciężkimi oraz środkami chemicznymi używanymi do zimowego utrzymania dróg (głównie mieszaniny NaCl z piaskiem lub CaCl<sub>2</sub>) stwarza również potencjalną możliwość niekorzystnego oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne. Dla drogi S6 przewiduje się system odwodnienia uwarunkowany niweletą i przekrojem poprzecznym drogi oraz możliwością odprowadzania ścieków do odbiorników (rowy drogowe i cieki).

Odwodnienie modernizowanych dróg poprzecznych oraz dróg dojazdowych przewiduje się przede wszystkim do projektowanego systemu rowów drogowych. Przewiduje się umocnienia rowów drogowych: trawiaste, darnią, płytami betonowymi lub brukiem. Wzdłuż S6 planuje się zabezpieczenie rowów (prawy i lewy) geowłókniną od km 66+650 ÷ 67+100 oraz 67+555 ÷ 68+00.

Przed odpływem do odbiornika zostaną oczyszczone poprzez system oczyszczający. Przewidziano następujące rodzaje urządzeń: studzienki osadnikowe (przed wylotami do

odbiorników ze zlewni dróg lokalnych i zlewni drogi S6 poza obszarami chronionymi), separatory substancji ropopochodnych poprzedzone osadnikiem w przypadku terenów chronionych (np. rzeka Rega). Dobrane urządzenia mają zapewnić wymagane parametry stężeń zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych odprowadzanych do odbiornika.

W fazie eksploatacji zaplanowano zastosowanie zróżnicowanych systemów odwadniania drogi. Zestawienie zlewni, odbiorników dla drogi S6 na przedmiotowym odcinku przedstawia się następująco:

Wylot/odbiornik	Droga	Zlewnia		Planowane urządzenia oczyszczające	Kilometraż wylotu względem trasy S6
		kilometr drogi	Strona drogi		
W25 Rzeka Rega	S6	66+501 ÷ 67+220	Lewa	Typ 4 Osadnik Dn 2000, Vcz 4 m <sup>3</sup> ; separator lam. Q/Q max 40/400 Dn1500	67+206
		66+500 ÷ 67+220	Prawa		
	DD-8	01+091 ÷ 01+703	Prawa		
W26 Rzeka Rega	S6	66+220 ÷ 67+530	Lewa	Typ 4 Osadnik Dn 2500, Vcz 5 m <sup>3</sup> ; separator lam. Q/Q max 50/500 Dn2000	67+514
		66+220 ÷ 67+530	Prawa		
		66+530 ÷ 68+470	Lewa		
		66+530 ÷ 68+470	Prawa		
	DS.-5	00+109 ÷ 00+454	Lewa		

Z przedstawionych w raporcie analiz wynika, że planowane do zastosowania urządzenia ochrony środowiska gruntowo-wodnego zapewnią spełnienie wymagań co do stopnia redukcji zanieczyszczeń poniżej stężeń zanieczyszczeń dopuszczalnych – wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2014 poz. 1800).

W przypadku sytuacji awaryjnych przewiduje się działanie specjalnych służb.

Realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje znacznej ingerencji w środowisko gruntowo-wodne, w tym rzekę Regę, bowiem zgodnie z wariantem przyjętym do realizacji (wariant technologiczny II) – ustrój mostu wznoszony będzie metodą nasuwania podłużnego (budowanie segmentami i nasuwanie podłużne obiektu na docelową lokalizację), a więc stanowisko budowy zlokalizowane będzie poza strefą bezpośredniej ingerencji w rzekę, a niweleta drogi nie będzie przeprowadzona poniżej zwierciadła wód gruntowych.

Na etapie eksploatacji drogi wskazano na konieczność konserwacji i utrwalania powierzchni stokowych – skarp i rowów drogowych, w celu zabezpieczenia ich przed erozją lub osuwaniem.

W ocenie tut. organu działania planowane przez inwestora pozwolą na ochronę środowiska gruntowo-wodnego w rejonie przedsięwzięcia. W niniejszej decyzji określono w tym zakresie szereg warunków dotyczących realizacji, projektowania i eksploatacji przedsięwzięcia. Ponadto, zwrócono uwagę, aby w okresie zimowym, do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub ich zapobiegania stosować środki w sposób bezpieczny dla środowiska. Zagadnienie to reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 25 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. Nr 230, poz. 1960).

Eksploatacja drogi będzie powodować powstawanie odpadów komunalnych, związanych z pracami porządkowymi, utrzymaniem zieleni, przebywaniem ludzi, odpady z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach oraz pracami naprawczymi i serwisowymi związanymi z prawidłowym funkcjonowaniem obiektów towarzyszących. Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytwarzania, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie wywieziona. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym. Ponadto, mogą pojawiać się odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych.

W celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia środowiska glebowego na etapie przygotowania i realizacji inwestycji niezbędne jest prowadzenie przedsięwzięcia z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu (art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska – Dz.U. 2017 poz. 519) i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzenie rekultywacji terenu. Podczas fazy eksploatacji ochrona powierzchni ziemi polegać będzie na utrzymaniu w sprawności technicznej urządzeń do oczyszczania ścieków, usuwania odpadów, usuwania ewentualnych skutków awarii. Ponadto, wszystkie zalecenia określone w niniejszej decyzji dotyczące właściwego, zgodnego z przepisami postępowania z odpadami i ściekami z fazy budowy i eksploatacji, będą wpływać na ochronę gleb tego terenu.

Biorąc powyższe pod uwagę, tut. organ uznał, że planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie obecnego stanu wód, a co za tym idzie nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w palnie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. W ocenie tut. organu przedstawione w raporcie analizy i argumenty wskazują na możliwość realizacji inwestycji, na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

#### Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ma charakter czasowy i lokalny. Na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów i maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Ponieważ mamy do czynienia z inwestycją liniową, skupienie prac budowlanych występować będzie na krótkich odcinkach drogi. Z tego też względu uciążliwość związana z fazą budowy ograniczy się tylko do tych odcinków i przesunąć się będzie wraz z nimi w miarę postępowania prac budowlanych. W czasie realizacji inwestycji wpływ na powietrze atmosferyczne mogą mieć również ewentualne sytuacje awaryjne, które spowodowane mogą być przez wypadki drogowe, w których uczestnikami będą pojazdy przewożące substancje niebezpieczne, głównie gazy, paliwa, rozpuszczalniki i inne substancje ciekłe. Skutki takich sytuacji są trudne do oszacowania. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery pochodzić może z transportu i rozkładania mieszanek bitumicznych. Oddziaływanie to ograniczyć może np.: stosowanie do podbudowy w miarę możliwości gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy, transport wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltu, a także prowadzenie robót nawierzchniowych w okresie letnim (jeżeli jest to możliwe), kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych, utwardzanie dróg dojazdowych do placu budowy, systematyczne porządkowanie placu budowy oraz zraszanie go wodą w okresach bezdeszczowych w celu ograniczenia pylenia.

W niniejszej decyzji określono warunki realizacji przedsięwzięcia, które pozwolą na ograniczenie emisji gazów i pyłów do środowiska.

Realizacja drogi S6 zapewni lepsze warunki ruchu niż istniejąca droga krajowa, umożliwiającą płynną i szybszą jazdę, co przełoży się na jednostkowe zmniejszenie zużycia paliwa. Zastosowanie wysokiej jakości materiałów i optymalnych technologii wykonania nawierzchni drogowej zagwarantuje ograniczenie emisji pyłu podczas eksploatacji. Skutkować to będzie



zmniejszeniem jednostkowej emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych do powietrza w porównaniu z wariantem bezinwestycyjnym. W celu określenia wpływu ruchu pojazdów na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w raporcie obliczono zasięg stężeń wzdłuż projektowanej trasy. Prognozowane w obu horyzontach czasowych stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń poza pasem drogowym nie będą przekraczać wyznaczonych dla nich stężeń dopuszczalnych. Wykonane obliczenia wykazały, że wartości stężeń powodowanych emisją ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze (poza pasem drogowym) oraz emisja zanieczyszczeń pyłowych nie będą przekraczać wartości dopuszczalnych określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87). Niemniej jednak w raporcie wskazano na korzystny wpływ na powietrze w otoczeniu dróg w sytuacji obecności zwartych pasów zieleni wzdłuż nich. Z tego też względu w niniejszej decyzji wskazano na nasadzenia roślin o dużych zdolnościach do tolerancji na wysokie stężenie na zanieczyszczeń komunikacyjnych.

#### Emisja hałasu.

Planowany odcinek drogi S6 zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi akustycznie.

W fazie budowy wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą ciężkich maszyn drogowych (spycharek, koparek, równiarek, walców statycznych i wibracyjnych, zespołów do układania mas bitumicznych, frezarek) oraz pojazdów transportowych. Prace ciężkiego sprzętu używanego podczas realizacji takich inwestycji charakteryzują się wysokimi poziomami hałasu emitowanymi do środowiska oraz wywoływaniem drgań w środowisku. W trakcie prowadzenia prac budowlanych Poziomy hałas mierzone w odległości 10 m od tego sprzętu mogą wynosić od  $LA = 75$  do 95 dB. Okres ten będzie stanowił uciążliwość akustyczną dla środowiska przyrodniczego (płoszenie zwierząt). W związku z powyższym w niniejszej decyzji zostały sprecyzowane zalecenia organizacyjne i porządkowe pozwalające na ograniczenie tych uciążliwości.

Pomimo braku w sąsiedztwie inwestycji terenów chronionych akustycznie w raporcie przedstawiono obliczenia i zasięg oddziaływania akustycznego w fazie eksploatacji na tereny sąsiadujące z drogą.

Jako kryterium uwzględniono dopuszczalne poziomy w środowisku, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 poz. 112). Dla przedsięwzięcia wykonano prognozy rozprzestrzeniania się dźwięku dla dwóch horyzontów czasowych roku 2019 i 2029. Z analiz tych wynika, że realizacja drogi nie wymaga realizacji dodatkowych zabezpieczeń akustycznych.

#### Środowisko przyrodnicze.

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.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami planowany odcinek drogi poprowadzony jest na długości ok. 1 km przez obszar mający 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 niepogorszonej 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. 480 m od rezerwatu przyrody „Rzeka Rekowa”, ok. 130 m od pomnika przyrody ożywionej – grupa 4 dębów *Quercus* sp. o obwodach pni ok. 394 d0 425 cm (dz. nr 17 w Bądkowie) – drzewa te rosną na prawej skarpie doliny Regi w płacie siedliska przyrodniczego 9160 Grąd subatlantycki (w km 67+550 planowanej drogi). Inwestycja koliduje z korytarzem migracyjnym zwierząt – korytarz Pobrzeża Zachodniopomorskiego KPN-21B w km 66+600 ÷ 68+470 planowanej trasy

S6.110, 130, 170 m od użytków ekologicznych bez nazwy (bagno) w kilometrze odpowiednio: 59+00, 56+000 i 61+900.

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, a także innych gatunków roślin i zwierząt jak również porostów podlegających ochronie. Planowany odcinek drogi, obok terenów rolniczych przebiega również przez tereny leśne. W związku z czym realizacja inwestycji wiąże się z usunięciem drzew i krzewów. Przewidziana jest wycinka na powierzchniach zalesionych ok. 7,3 ha, z czego część stanowi powierzchnie siedlisk przyrodniczych.

W pasie realizacji inwestycji stwierdzono występowanie 4 siedlisk przyrodniczych:

- 6510 Ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże *Arrhenatherion elatoris* (km 66+600+66+800, 320 m po prawej stronie inwestycji),
- 9110 Kwaśne buczyny *Luzulo pilosae*-Fagetum (67+200-67+400, odległość 200 m po prawej stronie inwestycji; 67+500, odległość 180 m po prawej stronie inwestycji),
- 9160 Grądy subatlantyckie *Stellario-Carpinetum* (w bezpośredniej kolizji);
- 91E0\* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) (w bezpośredniej kolizji).

Rzeka Rega jest ciekim, w którym występują przedstawiciele ichtiofauny i minogów, takie jak: minóg rzeczny, łosośzlachetny, głowacz białopetwy, koza pospolita, piskorz, boleń i śliz pospolity, pstrągi, jaź, sum, węgorz, z czego 4 pierwsze gatunki stanowią przedmiot ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

W odniesieniu do siedliska \*91E0 Łęg wierzbowy, topolowy, olszowy i jesionowy (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe), kolizja inwestycji z tym siedliskiem dotyczy 0,57 ha, przy łącznej powierzchni siedliska w otoczeniu przedsięwzięcia ok. 7,8 ha. W odniesieniu do siedliska 9160 Grądy subatlantyckie *Stellario-Carpinetum* zniszczeniu ulegnie dotyczy 1,58 ha, przy łącznej powierzchni siedliska w otoczeniu przedsięwzięcia ok. 7,6 ha. Inwestycja przetnie dolinę rzeki i spowoduje stałe przecięcie ciągłości płatów siedlisk przyrodniczych i ich fragmentację. Oddziaływanie to będzie tu stałe, bezpośrednie i negatywne, jednak nie spowoduje znacząco negatywnego oddziaływania na zachowanie tych dwóch typów siedlisk przyrodniczych w ostoi.

Wycinka fragmentu lasu pod budowę i przerwanie ciągłości siedlisk doliny rzecznej nie powinno znacząco wpłynąć na integralność obszaru Natura 2000. Grądy 9160 i łęgi 91E0 są w tym obszarze najbardziej rozpowszechnionymi siedliskami przyrodniczymi i zajmują tu stosunkowo duże powierzchnie, a niszczone fragmenty kolidujące bezpośrednio z inwestycją zajmują bardzo niewielkie powierzchnie w stosunku do ich powierzchni w całej ostoi (szczegóły w tabeli powyżej). Płaty, które ulegną ingerencji są średnio zachowane.

Oddziaływanie na ryby będzie krótkotrwałe na etapie budowy, związane z chwilowym zmętnieniem wody podczas zabudowy wylotów kanalizacji. Oddziaływanie to dotyczy krótkiego odcinka rzeki i nie będzie miało wpływu na stan populacji ichtiofauny rzeki, w tym ryby stanowiące przedmioty ochrony obszaru Dorzecze Regi. Wybrany wariant mostu nasuwanego nie wymaga ingerencji w koryto rzeki. Niemniej jednak w raporcie określono warunki mające na celu ograniczenie ingerencji przedsięwzięcia w siedliska przyrodnicze poprzez zakaz lokalizowania w ich granicach baz i zapleczy budowy, a w przypadku gatunków wodnych prowadzenie prac m.in. poza terminami tarła ryb i minogów.

W pasie realizacji inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków roślin i grzybów chronionych.

W trakcie przeprowadzonych prac inwentaryzacyjnych (dla potrzeb raportu) stwierdzono występowanie trzech chronionych gatunków owadów, mrówki rudniccy, mrówki łąkowej, trzmieła ziemnego oraz zalotki większej stanowiącej przedmiot ochrony ww. obszaru Natura 2000. Z raportu wynika, że weryfikacja drzew i wypróchnień w pasie zajęcia nie pozwoliła stwierdzić chronionych ksylofagów, jednocześnie podczas wycinki zalecono w tych miejscach

nadzór entomologiczny. W przebiegu drogi znajduje się siedlisko rozrodu mrówki łkowej (km ok. 68+400) oraz żerujące osobniki trzmieła ziemnego (km ok. 67+400). Zaleca się przeniesienie mrowiska po uzyskaniu zgodny RDOŚ w Szczecinie.

Z raportu wynika, że w zasięgu oddziaływania inwestycji zidentyfikowano przedstawicieli herpetofauny: żabę trawną, żabę moczarową, żabę wodną, ropuchę szarą. Teren inwestycji, jak i jego sąsiedztwo jest wartościowy pod względem herpetologiczny, ale nie wyróżniającym się w skali lokalnej. Nie stwierdzono gatunków gadów.

Realizacja inwestycji lokalnie przyczyni się do fragmentacji i izolacji środowisk zamieszkiwanych przez płazy i gady. Negatywne oddziaływanie będzie związane głównie z przecięciem tras migracji tych zwierząt i zwiększeniem izolacji ich stanowisk. Wpływ inwestycji na herpetofaunę w trakcie realizacji inwestycji na miejsca rozrodu oraz na cenne miejsca żerowania płazów obrazuje oraz metody minimalizacji oddziaływań negatywnych poniższe zestawienie:

1. Stanowisko nr 13 (szuwały nadrzeczne rzeki Regi) w km ok. 67+400 – 67+500 - potencjalne zniszczenie siedliska rozrodczego płazów poprzez ingerencje w koryto i brzegi rzeki Regi – metody minimalizacji oddziaływań:
  - zakaz ingerencji w koryto rzeki Regi i kształtowania skarp rzeki Regi, profilowania, odmulania, ingerencji w szuwały trzcinowe itp., a tym bardziej kształtowania skarp z wykorzystaniem materiałów sztucznych typu gabiony, eko-krata”, umocnienia ażurowe, umocnienia faszyną itp.; koryto i brzegi rzeki muszą pozostać w niezmienionym kształcie,
  - nadzór herpetologiczny na placu budowy,
  - budowa tymczasowego ogrodzenia dla płazów podczas trwania prac budowlanych w km 67+100 – 68+000 (po obu stronach drogi, z wyjątkiem koryta rzeki); ogrodzenie powinno być wykonane ze szczelnego materiału np. z agrotkaniny, foli ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm, powinno być ustawione pionowo, dobrze naprężone i posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”;
2. Stanowisko nr 7 w km ok. 67+400 – 67+500 - uszczuplenie siedliska – metody minimalizacji oddziaływań:
  - nadzór herpetologiczny na placu budowy,
  - budowa tymczasowego ogrodzenia dla płazów podczas trwania prac budowlanych w km 67+100 – 68+000 (po obu stronach drogi, z wyjątkiem koryta rzeki); ogrodzenie powinno być wykonane ze szczelnego materiału np. z agrotkaniny, foli ogrodowej etc. i powinno mieć wysokość min. 40 cm, powinno być ustawione pionowo, dobrze naprężone i posiadać przewieszkę min. 5 cm w kierunku „od osi jezdni”.

Ponadto w fazie budowy dochodzić może do okresowego ograniczenia przemieszczania się zwierząt, przypadkowego ich zabijania na placu budowy i drogach dojazdowych.

Szczególnie niebezpieczne są wykopy, które mogą stać się pułapką, z której płazy i gady nie będą mogły się wydostać. Dlatego w fazie budowy zapewniony zostanie nadzór herpetologiczny, który ograniczy straty i wskaże ewentualne dodatkowe środki minimalizujące. W fazie eksploatacji planowane jest zastosowanie odpowiednich działań minimalizujących: most przez rzekę Regę, ogrodzenia ochronno-naprowadzające, które powinny w sposób skuteczny zminimalizować oddziaływanie eksploatowanej drogi na populację herpetofauny w dolinie Regi.

*Z raportu od ponownej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że zinwentaryzowano 11 gatunków ptaków, z czego 8 gatunków wymienionych jest w Załączniku 1 Dyrektywy 2009/147/WE w sprawie ochrony dzikiego ptactwa. Wśród zinwentaryzowanych ptaków znajdują się zarówno gatunki legowe (zimirdek, lerka, muchówka mała, żuraw, gąsiorek, błotniak bielik), jak i zalatujące i żerujące. 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.*

*Podczas budowy dojdzie do zajęcia pasu leśnego i doliny rzeki Regi. W ramach realizacji inwestycji nastąpi bezpośrednia kolizja z siedliskami lęgowymi zimorodka w km ok. 67+400) muchówki małej w km ok. 67+530, żurawia w km ok. 67+310.*

Przy zastosowaniu działań minimalizujących nie powinny wystąpić znaczące negatywne oddziaływania na lokalne populacje ptaków. Z uwagi na powyższe, zamierzoną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r. poz. 1348).. 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. W fazie eksploatacji może dojść do spadku wartości siedlisk na łąkach i leśnych wraz ze wzrostem ruchu, co wpłynie na spadek zagęszczenia lęgowych ptaków. Kolizje ptaków przy tego typu inwestycjach zjawiskiem nieuniknionym. Do kolizji najrzadziej dochodzi na terenach otwartych które dominują, a najczęściej na terenach leśnych. Na analizowanym odcinku największe oddziaływania wystąpić mogą przy przejściu rzeki Regi, dlatego zaleca się zastosowanie nieprzeźroczystych ekranów przeciwoślnieńowych po obu stronach mostu.

Teren wokół inwestycji posiada dostępne siedliska w okolicy, co stwarza warunki dla ptaków dające możliwość przeniesienia się i zasiedlenia. Na szczególną uwagę zasługują rozlewiska i zarośla wierzbowe w pasie przebiegu planowanej drogi S6 na południe od Płotów, przy przysiółku Wilczyniec, gdzie występuje bogaty faunistycznie teren, cenny dla ptaków, płazów i bobra.

W niniejszym postanowieniu, w Załączniku nr 2, wskazano lokalizację występowania gatunków ptaków znajdujących się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia oraz wskazano działania minimalizujące niezbędne do realizacji podczas fazy budowy.

Na terenie przedsięwzięcia stwierdzono występowanie chronionych gatunków (bóbr, wiewiórka europejska i wydra). W pasie inwestycji, w km 67+450 (20 m od W1 i W2) znajduje się trasa migracji bobra (gatunek z załącznika II Dyrektywy Siedliskowej) oraz trasa migracji i ważne żerowisko dla wydry. Ponadto na terenie całego przebiegu drogi występuje pospolita zwierzyna łowna (sarna europejska, jeleń szlachetny, zając szarak, lis rudy, dzik, borsuk), co wynika z raportu oddziaływania na środowisko w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi S-6 na odcinku Nowogard - Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard - koniec obwodnicy m. Poty)” 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 (postanowienie z dnia 3.02.2017 r., znak: WONS-OŚ.4242.60.2016.AT).

Planowana inwestycja może przyczynić się do zmniejszenia bazy pokarmowej lub utrudnienia migracji ssakom. Podczas prowadzenia prac silny wpływ na zmniejszenie areálu żerowiskowego będzie miała antropopresja powodowana pracami budowlanymi w obrębie doliny Regi. W fazie budowy niezbędne jest zapewnienie nadzoru przyrodniczego, zabezpieczenie wykopów, na odcinku od km 66+400 do km 68+480, nie projektowanie oświetlenia drogi oraz zastosowanie ekranów nieprzeźroczystych wzdłuż mostu na Redze, co zmniejszy efekt odstraszenia podczas migracji. Wszędzie gdzie to jest możliwe należy wykopy wykonywać tak, aby przynajmniej jedna jego krawędź była pochylą, 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). Stwierdzono w przebiegu inwestycji i w jej sąsiedztwie kryjówki letnie i zimowe nietoperzy.

Oddziaływania i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki nietoperzy w fazie realizacji i eksploatacji został przedstawiony w załączniku nr 3 niniejszej decyzji.

W raporcie bardzo szczegółowo przedstawiono zasady tzw. „dobrych praktyk” dotyczących zabezpieczenia drzew na czas budowy, których stosowanie pozwala zmniejszyć negatywny wpływ prac budowlanych na żywotność drzew. Zalecenia w tym zakresie zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W wyniku prac budowlanych nie nastąpi istotna dla populacji zwierząt utrata terenów siedliskowych, obniżenie liczebności zwierząt w pasie bezpośrednio przylegającym do drogi oraz izolacja populacji. Zwierzęta, które zostaną przepłoszone podczas prac budowlanych będą korzystać z innych potencjalnych miejsc występujących w tym rejonie.

Wykopy mogą stać się pułapką, z której nie będą mogły wydostać się płazy, gady i drobne zwierzęta. Z tego też względu niezbędne jest kontrolowanie placu budowy i wykopów. W przypadku znalezienia zwierząt pracownicy powinni zawiadomić nadzór przyrodniczy i umożliwić zwierzętom bezstresowe wydostanie się poza plac budowy.

Z uwagi na fakt występowania zwierząt odznaczających się znacznymi wymaganiami przestrzennymi przy budowie drogi niezbędne jest podjęcie działań mających na celu ich ochronę oraz bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi, bowiem do najpoważniejszych kolizji dochodzi właśnie z udziałem największych zwierząt. Ochrona ta powinna polegać przede wszystkim na wygrodzeniu całości inwestycji. Zdaniem tut. organu zabezpieczenia drogi w fazie eksploatacji powinny być odpowiednio wysokie (jelenie i sarny) oraz uniemożliwiać naruszenie dolnej krawędzi ogrodzenia (zabezpieczenie przed gatunkami kopiącymi np. lis).

W niniejszej decyzji zalecono zapewnienie nadzoru przyrodniczego na cały etap realizacji inwestycji, w celu kontroli działań prowadzonych przez Wykonawcę.

W wyniku przeprowadzonych analiz wskazano w raporcie na szereg zaleceń realizacyjnych dla ochrony środowiska przyrodniczego, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji. Eksploatacja przedsięwzięcia na przedmiotowym odcinku nie spowoduje zmian w strukturze gatunków zwierząt znajdujących się w otoczeniu drogi. Natomiast niezbędne będzie podjęcie działań mających na celu zapewnienie zwierzętom warunków bezpiecznego poruszania się w sąsiedztwie drogi oraz bezpiecznego przekraczania bariery ekologicznej, jaką stanowi droga. Zdaniem tut. organu realizacja przedsięwzięcia zgodnie z ustaleniami raportu oddziaływania na środowisko, warunkami określonymi w niniejszej decyzji oraz wybudowanie przejścia dla zwierząt w km 67+455 (mość nad rzeką Regą i przejściem dla zwierząt) o szerokości 300 m, zapewni ochronę środowiska przyrodniczego.

#### Wpływ na krajobraz.

W fazie budowy wpływ ten związany będzie z przekształceniami ukształtowania powierzchni ziemi (prace niwelacyjne, wykopy, nasypy), a także przekształceniem fizycznym powierzchni terenu (pokrywy glebowej), usunięciem wszelkiej roślinności na terenie objętym przedsięwzięciem – wpływ długotrwały związany z wybudowaniem i eksploatacją drogi, a także zajęciem terenu pod bazę sprzętowo-materiałową, czy miejsce odkładu odpadów lub ziemi – wpływ krótkotrwały.

Realizacja przedsięwzięcia będzie czynnikiem zmieniającym krajobraz poprzez jego zurbanizowanie. Przeprowadzenie mostowa przez rzekę Regę będzie również nowym elementem w dotychczasowym krajobrazie leśnym.. Zaistniałe zmiany będą mieć charakter trwały.

#### Oddziaływanie na zabytki, obiekty dziedzictwa kulturowego i dobra materialne.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia i w jego sąsiedztwie nie występują zabytki objęte ochroną konserwatorską ani stanowiska archeologiczne. Niemniej jednak inwestor uzyskał decyzję Nr 153/2016 z dnia 10.02.2016 r., znak Z.Arch.5183.3.2016.MS, wydaną przez



Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie, zobowiązującą do prowadzenia prac ziemnych na całym obszarze inwestycji pod nadzorem archeologicznym.

Z raportu wynika, że realizacja inwestycji nie jest związana z ingerencją w dobra materialne, tj. nie przewiduje się wyburzeń obiektów kubaturowych oraz oddziaływania na istniejącą zabudowę mieszkaniową (z uwagi na jej brak).

#### Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej.

W ramach planowanego przedsięwzięcia planuje się przebudowę istniejącej infrastruktury, tj. gazociągu stalowego niskiego ciśnienia w km 67+756. Wszelkie zmiany oraz zaburzenia środowiska wywołane na etapie przebudowy będą miały charakter czasowy i odwracalny, natomiast stosowanie się do norm i wytycznych odpowiednich dla tego rodzaju sieci powinno zapewnić bezpieczne wykonanie przebudowy i bezawaryjną pracę w czasie eksploatacji.

#### Możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie występują drogi, czy linie kolejowe mogące powodować wraz z planowanym odcinkiem drogi S6 oddziaływanie skumulowane. W raporcie odniesiono się do oddziaływania skumulowanego uwzględniając budowę i eksploatację drogi S6 Nowogard – Płoty na odcinkach od km 49+098 ÷ 66+400 oraz od km 68+470 ÷ 69+460,56, które wraz z planowanym przedsięwzięciem, obejmującym km od 66+400 ÷ 68+470, stanowią ciąg komunikacyjny.

Zdaniem tut. organu, z przedstawionych w raporcie analiz wynika, że oddziaływanie skumulowane będzie miało niewielki zakres i nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska zarówno w odniesieniu do emisji hałasu na tereny chronione akustycznie jak i emisji zanieczyszczeń do powietrza, a także zanieczyszczeń środowiska gruntowo-wodnego oraz łącznych oddziaływań na środowisko przyrodnicze.

#### Obszar ograniczonego użytkowania.

Artykuł 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2016 poz. 672 ze zm.) uwzględnia trasy komunikacyjne, jako obiekty, dla których można tworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Obszar ograniczonego użytkowania tworzy się w przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska. Przeprowadzona dla potrzeb niniejszego raportu analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz rozpoznanie środowiska przyrodniczego wykazały, że dla projektowanego odcinka drogi S6 nie ma potrzeby ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania.

#### Możliwość wystąpienia oddziaływań w kontekście transgranicznym.

Aspekt oddziaływań transgranicznych, tj. takich, które mogą spowodować wystąpienie istotnego wpływu przedsięwzięcia na tereny położone poza granicami Polski, można uznać za nieistotny. W przypadku realizacji inwestycji oddziaływanie transgraniczne nie wystąpi. Emisje w fazie budowy i ewentualnej likwidacji będą chwilowe, ograniczone do czasu ich prowadzenia oraz do miejsca prowadzenia robót i terenów zlokalizowanych wokół drogi. Jak wynika z przedstawionych analiz, w czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska. Ponadnormatywna emisja gazów i pyłów mieści się w pasie drogowym. Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga realizacji zabezpieczeń akustycznych. Przewidywane wielkości stężeń zanieczyszczeń wód opadowych odprowadzanych z drogi do środowiska gruntowo-wodnego spełniać będą obowiązujące normy. Oddziaływania na środowisko będą mieć charakter lokalny i nie będą się przenosić na dalsze odległości. Biorąc powyższe pod uwagę, organ nie stwierdził przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.

#### Oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii.

Zgodnie z art. 3 pkt 23 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2016 poz. 672 ze zm.) przez poważną awarię rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub **transportu**, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do

natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Według dyrektyw Unii Europejskiej SEVESO i SEVESO II droga jest zakładem o ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej, z uwagi na możliwość przesyłania substancji niebezpiecznych transportem drogowym. W raporcie przeanalizowano możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych na etapie budowy i eksploatacji drogi. W takich sytuacjach mogą wystąpić emisje zanieczyszczeń do środowiska, polegające na przenikaniu substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. Poważne awarie dla środowiska w związku z eksploatacją dróg mogą zaistnieć na skutek awarii lub wypadku z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Sytuacje w wyniku, których nastąpić może rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych występują na drogach rzadko, ale ich konsekwencje ekologiczne mogą być bardzo groźne.

W raporcie przedstawiono analizę prawdopodobieństwa wystąpienia poważnych awarii w fazie eksploatacji. Analizy te wskazują, że zdarzenia związane z poważną awarią pojawiają się rzadko, jednak należy być przygotowanym na ich wystąpienie, aby jak najszybciej przeciwdziałać ewentualnym skutkom.

Wskazano również na to, że parametry projektowanej drogi zapewnią upłynnienie ruchu, co spowoduje zmniejszenie ryzyka wystąpienia kolizji z udziałem pojazdów przewożących materiały niebezpieczne. Do parametrów takich należą m.in.: odpowiednie ukształtowanie przebiegu i niwelety drogi, zastosowanie nowoczesnych nawierzchni i bezkolizyjnych rozwiązań projektowych.

W raporcie słusznie zauważono, że w sytuacji zagrożenia związanego z drogowym transportem drogowym materiałów niebezpiecznych najważniejsza jest organizacja ratownictwa, zapewniająca możliwość szybkiego reagowania służb ratowniczych. Temu celowi służą m.in. struktury zarządzania kryzysowego.

### Klimat

Przeprowadzone w raporcie analizy wykazały, że przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu do środowiska oraz emisji ponadnormatywnych zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza. Nie ulegną również istotnej zmianie stosunki wodne panujące na tym terenie.

W ocenie tuż. organu realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje istotnych modyfikacji warunków topoklimatycznych tego obszaru.

W raporcie oszacowano wielkość emisji gazów cieplarnianych w stanie istniejącym z drogi przebiegającej przez m. Płoty (2016 r.) wyrażoną w ekwiwalencie CO<sub>2</sub> ok. 2100 Mg, a bez realizacji inwestycji w 2029 r. – ok. 4000 Mg. Wyprowadzenie ruchu komunikacyjnego poza centrum miasta oraz realizacja inwestycji spowoduje poprawę warunków klimatycznych w m. Płoty. Realizacja drogi ekspresowej S6 zapewni lepsze warunki ruchu umożliwiające płynną i szybką jazdę, co przełoży się na jednostkowe zmniejszenie zużycia paliwa, a zastosowanie wysokiej jakości materiałów i optymalnych technologii wykonania nawierzchni drogowej ograniczy emisję pyłu podczas eksploatacji. Wszystko to skutkować będzie zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych do powietrza.

W raporcie rozważano również wpływ klimatu na przedsięwzięcie zarówno w fazie budowy, jak i eksploatacji. Czynniki klimatyczne takie jak deszcz, ekstremalne temperatury powietrza, silne wiatry oddziałują na inwestycje na etapie budowy np. poprzez zalewanie wykopów, niestabilność gruntu, konieczność wykorzystywania droższych materiałów oraz technologii umożliwiających prowadzenie prac w warunkach bardzo niskich i wysokich temperatur. W raporcie wskazano, że przy temperaturze poniżej 15°C zaleca się wstrzymanie prac na otwartym powietrzu, a przy temperaturze powyżej 30°C nie można prowadzić prac budowlanych z uwagi na utratę własności użytkowych wbudowywanych materiałów. Silne wiatry to również ryzyko prac z użyciem dźwigów i innych wysokich urządzeń budowlanych. W raporcie wskazano, że inwestor uwzględni te ryzyka przy opracowywaniu harmonogramu prac, np. poprzez zarezerwowanie dodatkowego okresu na sytuacje związane z możliwością wystąpienia ekstremalnych sytuacji pogodowych.

Natomiast podczas eksploatacji zjawiska pogodowe, np. wahania temperatur opady deszczu i śniegu, mgła, czy gołedź poza utrudnianiem a nawet uniemożliwianiem ruchu po drodze, zwiększeniem kolizyjności pojazdów, mogą intensyfikować uszkodzenia nawierzchni drogowej, podtopienia drogi, osuwiska. Wysoka temperatura może spowodować uplastycznienie się nawierzchni drogi bitumicznej, przez co zwiększy się jej podatność na oddziaływanie pojazdów. W raporcie wskazano, że w projekcie budowlanym uwzględnione zostaną zmiany klimatyczne – przy projektowaniu niwelety drogi i systemu odwodnienia wzięto pod uwagę zwiększającą się częstotliwość i intensywność ekstremalnych opadów deszczu, a do budowy infrastruktury drogowej wykorzystane zostaną materiały odporne na niskie temperatury.

W ocenie tut. organu inwestycja nie wpłynie również na zmiany fenologiczne w świecie roślinnym i zwierzęcym w granicach terenu inwestycji i jego otoczenia. Zatem realizacja przedsięwzięcia i jego eksploatacja nie spowoduje zmian w środowisku przyrodniczym sąsiadującym z inwestycją. Nie wystąpią również zagrożenia dla różnorodności biologicznej terenu.

#### Wpływ na zdrowie ludzi.

Dla uczestników ruchu drogowego realizacja przedmiotowej inwestycji drogowej w znaczny sposób usprawni i dostosuje do obecnych potrzeb układ komunikacyjny w tym rejonie. Zwiększone zostanie również bezpieczeństwo podróżujących.

Głównymi elementami mogącymi wpływać na zmiany jakości pobytu i życia potencjalnych mieszkańców i użytkowników terenów przyległych do planowanej trasy będą: emisja zanieczyszczeń powietrza z poruszających się pojazdów oraz podwyższone poziomy hałasu. Z analizy dokumentów wynika, że w rejonie przedmiotowej inwestycji nie występuje zabudowa mieszkaniowa ani inne tereny chronione akustycznie. Ponadto z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przedsięwzięcie nie spowoduje w fazie realizacji i eksploatacji przekroczenia standardów jakości środowiska.

W toku postępowania uzyskano opinię Zachodniopomorskiego Państwowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, jako organu powołanego do realizacji zadań z zakresu zdrowia publicznego. Organ ten pismem z dnia 10.04.2017 r., znak: NZNS.7040.6.2.2017, zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia wskazując w uzasadnieniu, że budowa drogi ekspresowej S6 na odcinku obwodnicy miasta Płoty spowoduje wyprowadzenie ruchu z miasta, usprawnienie i poprawę warunków jazdy, a docelowo skutkować będzie zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych.

#### Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 80 ust. 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.) organ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdza zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jednak zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 5 ww. ustawy dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej nie jest wymagane przedkładanie wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ponadto w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z art. 11 i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2031 ze zm.).

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

- nie będzie występowało oddziaływanie na środowisko w kontekście transgranicznym, gdyż oddziaływanie na środowisko występowało będzie jedynie w skali lokalnej na terytorium Polski,



- zaproponowane działania ograniczające wpływ na środowisko w zakresie ochrony hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, gospodarki odpadowej i wodno-ściekowej, ograniczają wpływ przedsięwzięcia na środowisko i warunki życia ludzi,
- nie będzie występować potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanego drogi, gdyż przy spełnieniu wskazanych w raporcie i niniejszej decyzji warunków zachowane będą obowiązujące standardy jakości środowiska,
- planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym funkcjonowanie obszarów Natura 2000 oraz nie wpłynie na spójność i integralność obszarów Natura 2000,
- planowana inwestycja nie będzie miała wpływu na nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Na podstawie analizy przeprowadzonej na załączonych do wniosku dokumentach, w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska, związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w tych dokumentach zostały zdefiniowane warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska. W związku z powyższym można stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie pogorszy w sposób znaczący istniejącego stanu środowiska, pod warunkiem zachowania parametrów technicznych i technologicznych, dla których przeprowadzono analizę w załączonym do wniosku raporcie oraz spełniając szereg zaleceń określonych w raporcie, które zostały uwzględnione również w niniejszej decyzji. Niemniej jednak nałożono na inwestora obowiązek prowadzenia monitoringu przyrodniczego, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 2 lit. b ustawy OÖŚ). W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku monitorowania poziomu hałasu w środowisku oraz emisji do środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczeń pochodzących z wód opadowych, gdyż zagadnienie to regulują obowiązujące przepisy. Zarządca drogi ma obowiązek prowadzić pomiary poziomów substancji w środowisku lub energii wprowadzanych w wyniku jej eksploatacji (art. 175 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska – Dz.U. 2016 poz. 672):

- na etapie eksploatacji drogi, konieczne jest prowadzenie pomiaru hałasu w środowisku, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824),
- wykonywanie przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe pochodzące z dróg krajowych oraz wykonywanie dla tych urządzeń (o przepustowości nominalnej większej niż 300 l/s) badań w zakresie normowanych wskaźników zanieczyszczeń (zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych), zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2014 poz. 1800).

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy OÖŚ organ może w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nałożyć obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej. Jednak w ocenie tuż. organu wykonanie analizy porealizacyjnej nie jest wymagane, z uwagi, iż:

- z przeprowadzonej oceny oddziaływania na środowisko wynika, że przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie spowoduje przekroczenia obowiązujących norm w zakresie emisji: zanieczyszczeń pyłowych i gazowych, emisji hałasu do środowiska i zanieczyszczeń odprowadzanych do gruntu wraz z oczyszczonymi wodami opadowymi nawet przy uwzględnieniu oddziaływań skumulowanych;
- ocena rzeczywistego oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających takiej ochrony oraz w zakresie spełnienia warunków przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi zostanie dokonana na podstawie pomiarów, gdyż zgodnie z przepisami zarządca drogi ma obowiązek prowadzić pomiary poziomów substancji w

środowisku lub energii wprowadzanych w wyniku jej eksploatacji (wyżej cyt. art. 175 ustawy Prawo Ochrony Środowiska).

Po analizie przedłożonych dokumentów nie ujawniły się przesłanki określone w art. 82 ust. 2 ww. ustawy, wskazujące na konieczność zobowiązania inwestora do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz na obszary Natura 2000 określono, analizowano oraz oceniono zagadnienia wskazane w art. 62 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), w tym m. in.:

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

Niniejszą decyzję wydano w oparciu przepisy ww. ustawy uwzględniając m.in.:

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Pismem z dnia 7.04.2017 r. wnioskodawca wystąpił do tut. organu o nadanie ww. decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 k.p.a. Organ prowadzący postępowanie administracyjne zważył, co następuje:

- przedsięwzięcie, jako integralna część budowy drogi ekspresowej S6 relacji Goleniów Słupsk, stanowi istotny element realizacji polityki transportowej państwa pozwalający na rozbudowę ponadregionalnego układu drogowego o charakterze tranzytowym; jest to zadanie rządowe;
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest jednym z elementów mających wpływ na rozwój gospodarczy kraju;
- dla uczestników ruchu drogowego realizacja przedmiotowej inwestycji drogowej w znaczny sposób usprawni i dostosuje układ komunikacyjny w tym rejonie do obecnych potrzeb;
- ze względu na optymalne parametry geometryczne drogi zwiększone zostanie również bezpieczeństwo podróżujących i mieszkańców zamieszkujących tereny w sąsiedztwie drogi.

Ponadto nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi dotrzymanie terminów kontraktowych związanych z realizacją przedsięwzięcia o skali ponadregionalnej, co jest niezwykle ważnym interesem strony oraz społeczeństwa. Wobec powyższego, organ po przeanalizowaniu akt sprawy, postanowił uwzględnić powyższe argumenty wskazujące na ważny interes społeczny i nadać rygor natychmiastowej wykonalności decyzji

Zgodnie z zapisami art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 783 ze zm.) wnioskodawca, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest zwolniona z obowiązku wniesienia opłaty skarbowej od dokonania czynności urzędowej, jako jednostka budżetowa.

Załącznikami do decyzji są:



1. Charakterystyka przedsięwzięcia;
2. *Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki ptaków w fazie realizacji*;
3. „Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki nietoperzy w fazie realizacji”.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

### POUCZENIE

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



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
2017-06-08  
Radosław Grzegorzuk

### Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie  
Al. Bohaterów Warszawy 33; 70-340 Szczecin
2. Pozostałe strony za pośrednictwem obwieszczenia, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.).

## Załącznik Nr 1

### Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie polega na budowie dwujezdniowej drogi ekspresowej S6 na odcinku Nowogard – Płoty (koniec obwodnicy m. Nowogard – koniec obwodnicy m. Płoty) w km 66+400 ÷ 68+470, na terenie powiatu gryfickiego, w gminie Płoty, w obrębach: Bądkowo i Karczewie, obejmując następujące działki:

- z obrębu Bądkowo nr: 18/4, 27/2, 29/2, 17, 22, 21/2, 21/1, 15;
- z obrębu Karczewie nr: 64, 34/2, 34/3, 34/4, 34/5, 34/6, 34/7, 33/2, 34/8, 34/9.

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej S6 stanowi fragment inwestycji polegającej na dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów – Słupsk. Planowane przedsięwzięcie posiadać będzie długość ok. 2070 m oraz dwa pasy ruchu w każdym kierunku, o szerokości jezdni 7,0 m i pasem rozdziału o szerokości minimum 5,0 m. Przedmiotowy odcinek drogi przecina dolinę rzeki Regi.

Parametry techniczne projektowanego odcinka drogi:

- prędkość projektowa  $V_p=100$  km/h;
- kategoria ruchu KR6;
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni 115 kN/oś;
- skrajnia pionowa nad drogą S6 5,00 m;
- liczba jezdni - 2;
- szerokość jezdni 7,00 m (2×3,50 m)
- szerokość pasa ruchu 3,50 m;
- liczba pasów ruchu 2x2
- szerokość pasa awaryjnego postoju 2,50 m;
- szerokość pasa dzielącego wraz z opaskami, co najmniej 5,0m, w tym opaski 2x0,50 m
- pochylenia poprzeczne drogi ekspresowej na prostej - 2,5%;
- skrajnia pionowa obiektów nad drogą S6 5,0m.

W ramach przedmiotowego zadania zaprojektowano obiekt inżynierski: MS-41– most na rzece Redze w km ok. 67+455 oraz przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej, obejmująca przebudowę kolidującego gazociągu niskiego ciśnienia.

Zgodnie z wariantem przyjętym do realizacji (wariant technologiczny II) – ustrój mostu wznoszony będzie metodą nasuwania podłużnego (budowanie segmentami i nasuwanie podłużne obiektu na docelową lokalizację), a więc stanowisko budowy zlokalizowane będzie poza strefą bezpośredniej ingerencji w rzekę Regę.

Na terenie przewidzianym pod budowę drogi konieczne będzie przeprowadzenie następujących robót budowlanych:

- 1) roboty przygotowawcze: przebudowa kolidującej z drogą infrastruktury technicznej, wycinka drzew i krzewów, zebranie gruntu organicznego z wierzchniej warstwy podłoża;
- 2) roboty ziemne: budowa nasypów ziemnych, wykonanie wykopów drogowych, wykonanie odwodnienia, wykonanie nawierzchni dróg;
- 3) roboty wykończeniowe: humusowanie skarp warstwą ziemi, wykonanie przepustów pod zjazdami, wykonanie elementów ulic, wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu (oznakowanie poziome, oznakowanie pionowe, stalowe bariery, oświetlenie dróg).

Większość robót wykonywana będzie mechanicznie i zastosowane zostaną m.in.: koparki, spycharki, równiarki, ładowarki, młoty pneumatyczne, frezarki nawierzchni, dźwigi, betoniarki, samochody skrzyniowe samowyładowcze, walce, piły mechaniczne, itp.

Dla drogi S6 przewiduje się system odwodnienia uwarunkowany niweletą i przekrojem poprzecznym drogi oraz możliwością odprowadzania ścieków do odbiorników (rowy drogowe i ciekły). Odwodnienie modernizowanych dróg poprzecznych oraz dróg dojazdowych przewiduje się przede wszystkim do projektowanego systemu rowów drogowych. Przewiduje się umocnienia rowów drogowych: trawiaste, darnią, płytami betonowymi lub brukiem. Wzdłuż S6

planuje się zabezpieczenie rowów (prawy i lewy) geowłókniną od km 66+650 ÷ 67+100 oraz 67+555 ÷ 68+00.

Przed odpływem do zostaną oczyszczone poprzez system oczyszczający. Przewidziano następujące rodzaje urządzeń: studzienki osadnikowe (przed wylotami do odbiorników ze zlewni dróg lokalnych i zlewni drogi S6 poza obszarami chronionymi), separatory substancji ropopochodnych poprzedzone osadnikiem w przypadku terenów chronionych (np. rzeka Rega). Dobrane urządzenia mają zapewnić wymagane parametry stężeń zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych odprowadzanych do odbiornika.

Planowane zestawienie zlewni, odbiorników dla drogi S6 na przedmiotowym odcinku przedstawia się następująco:

Wylot/odbiornik	Droga	Zlewnia		Planowane urządzenia oczyszczające	Kilometraż wylotu względem trasy S6
		kilometr drogi	Strona drogi		
W25 Rzeka Rega	S6	66+501 ÷ 67+220	Lewa	Typ 4 Osadnik <u>Dn</u> 2000, <u>Vcz</u> 4 m³; separator lam. Q/Q max 40/400 Dn1500	67+206
		66+500 ÷ 67+220	Prawa		
	DD-8	01+091 ÷ 01+703	Prawa		
W26 Rzeka Rega	S6	66+220 ÷ 67+530	Lewa	Typ 4 Osadnik <u>Dn</u> 2500, <u>Vcz</u> 5 m³; separator lam. Q/Q max 50/500 Dn2000	67+514
		66+220 ÷ 67+530	Prawa		
		66+530 ÷ 68+470	Lewa		
		66+530 ÷ 68+470	Prawa		
	DS.-5	00+109 ÷ 00+454	Lewa		

Planowane do zastosowania urządzenia ochrony środowiska gruntowo-wodnego mają zapewnić spełnienie wymagań, co do stopnia redukcji zanieczyszczeń poniżej stężeń zanieczyszczeń dopuszczalnych – wg Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. 2014 poz. 1800).

W przypadku sytuacji awaryjnych przewiduje się działanie specjalnych służb.

Przewidziano szereg rozwiązań chroniących środowisko dobranych do komponentu środowiska:

- dobór terminu wycinki drzew i krzewów planowanych do wycinki w związku z realizacją inwestycji, niekolidujących z okresem lęgowym ptaków,
- zabezpieczenie drzew na czas budowy przed możliwością ich ewentualnego uszkodzenia,
- zastosowanie obustronnego ogrodzenia drogi na całym odcinku trasy,
- wykonanie pełnej rekultywacji terenu po zakończeniu budowy,
- nasadzenia zieleni.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
2017-06-08  
Radosław Grzegorzczuk



Załącznik nr 2

**Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki ptaków w fazie budowy**

Nazwa gatunkowa	Lokalizacja	Forma oddziaływania	Skala oddziaływania	Minimalizacje	Wpływ na populację lokalną	Uwagi
<b>Błotniak stawowy</b>	km 67+400, 60 m (W1, W2), 120 m (W3) Żerowiska: km 67+410, 460m (wszystkie warianty)	Płoszenie Zajęcie żerowisk Zajęcie miejsc rozrodu	-2	Prace w sezonie pod nadzorem ornitologicznym	0	Dostępne siedliska w okolicy, populacja stabilna
<b>Gąsiorek</b>	km 66+560, 230m (wszystkie warianty)	Płoszenie Zajęcie żerowisk	-1	Wycinka krzewów poza sezonem lęgowym, Prace w sezonie pod nadzorem ornitologicznym	0	Dostępne siedliska w okolicy
<b>Bielik</b>	km 66+930, 115 m (wszystkie warianty)	Płoszenie Zajęcie żerowisk	-1		0	
<b>Włochatka</b>	km 67+280, 100 m (W1), 150 m (W2), 250 m (W3)	Płoszenie Zajęcie żerowisk Zajęcie miejsc rozrodu Fragmentacja	-2	Wycinka poza sezonem lęgowym Prace w sezonie pod nadzorem ornitologicznym Nadzór przyrodniczy Ograniczyć oświetlenie w porze nocnej prace w godz. 6 – 22 brak lokalizacji zapleczy budowy w km 67+100 do 67+600	-1	Siedliska dostępne w okolicy
<b>Kania ruda</b>	Żerowiska: 66+700, 200 m (wszystkie warianty)	Płoszenie Zajęcie żerowisk Fragmentacja	-1	Prace pod nadzorem ornitologicznym	0	
<b>Zimorodek</b>	66+600, 660 m (wszystkie warianty) 67+400, na przebiegu (W1 i W2) (tokujące)	Płoszenie Zajęcie żerowisk	-2	Brak lokalizacji zapleczy budowy w km 67+100 do 67+600. Prace prowadzić pod nadzorem ornitologicznym Ograniczyć regulację i umocnienie brzegów rzeki i wycinki trzcinowisk do pasa budowy	-1	Może dojść do niewielkiej bariery migracyjnej przez płoszenie
<b>Rybitwa rzeczna</b>	km 67+450, 200m (W1),	płoszenie	-1		0	

Załącznik nr 2  
Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki ptaków w fazie budowy

Nazwa gatunkowa	Lokalizacja	Forma oddziaływania	Skala oddziaływania	Minimalizacje	Wpływ na populację lokalną	Uwagi
	250 (W2), 300 m (W3)					
Czapla biała	km 67+420, 430-530 m (wszystkie warianty)	płoszenie	0		0	
Lerka	km 66+800, 400 m (wszystkie warianty) km 68+000, 480m (wszystkie warianty)	płoszenie	0		0	
Muchotłówka mała	km 67+530, 40 m (W3), na przebiegu W1 i W2; km 67+800, 150 m (wszystkie warianty)	Płoszenie Zajęcie żerowisk Zajęcie legowisk Fragmentacja siedlisk	-2	Prace prowadzić pod nadzorem ornitologicznym, Brak lokalizacji zapleczy budowy w km 67+100 do 67+600 Zamontować 5 budek otwartych dla muchotłówek w obszarze do 200 m od pasa drogowego	-1	
Żuraw	Gniazda: km 67+310, 60 m (W1)m, na przebiegu W2 i W3; km 67+450, 200 m (wszystkie warianty) km 67+420, 400m (wszystkie warianty)	Płoszenie Zajęcie żerowisk	-1	Prace prowadzić pod nadzorem ornitologicznym brak lokalizacji zapleczy budowy i składowania materiałów w pobliżu trzcinowisk i łożowisk	0	Liczne dogodne siedliska w okolicy
Gatunki związane z korytem Regi	-	Zajęcie legowisk Płoszenie	-2	Prace prowadzić pod nadzorem ornitologicznym	0	



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
*Radosław Grzegorzczuk*

## Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki nietoperzy"

Nazwa gatunkowa	Lokalizacja	Forma oddziaływania	Minimalizacje	Wpływ na populację lokalną	Uwagi
Mopek	km 67+550, w przebiegu W1 i W2; 50 m od W3	Płoszenie, zniszczenie potencjalnych kryjówek letnich i zimowych. Pośrednie przekształcenie siedlisk	Zaleca się prace w godzinach od 6 do 22. Zakaz oświetlenia nocą (o ile możliwe). Wycinka drzew zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt lub pod nadzorem chiropterologa. Nadzór przyrodniczy. Brak zapleczy budowy na terenie leśnym. Minimalizacja zajęcia terenu i wycinki do niezbędnego minimum. Montaż 10 budek dla nietoperzy w zamian za wycinkę drzew dziuplastych w miejscach wskazanych przez nadzór przyrodniczy. Montaż ekranów antyolśnieniowych po obu stronach mostu na Redze.	0	
Nocek rudy	km 67+300, 50 m od W1; w przebiegu W2 i W3.	Płoszenie, zniszczenie potencjalnych kryjówek letnich. Pośrednie przekształcenie siedlisk	Zaleca się prace w godzinach od 6 do 22. Zakaz oświetlenia nocą (o ile możliwe). Wycinka drzew zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt lub pod nadzorem chiropterologa. Nadzór przyrodniczy. Brak zapleczy budowy na terenie leśnym Obsługa jedną drogą serwisową Minimalizacja zajęcia terenu i wycinki do niezbędnego minimum. Montaż ekranów antyolśnieniowych po obu stronach mostu na Redze.	0	Populacja stabilna w regionie, oddziaływanie punktowe
Karlik malutki	km 67+170, 67+500 w przebiegu W1, W2 i W3	Płoszenie, zniszczenie potencjalnych kryjówek letnich. Pośrednie przekształcenie siedlisk.	Zaleca się prace w godzinach od 6 do 22. Minimalizacja oświetlenia nocą. Wycinka drzew zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt lub pod nadzorem chiropterologa. Nadzór przyrodniczy. Brak zapleczy budowy na terenie leśnym. Obsługa jedną drogą serwisową. Minimalizacja zajęcia terenu i wycinki do niezbędnego minimum.	0	Populacja stabilna w regionie, oddziaływanie punktowe
Karlik drobny	km 67+140 w przebiegu W1, W2 i W3	Płoszenie, zniszczenie potencjalnych kryjówek letnich i zimowych. Pośrednie przekształcenie siedlisk	Zaleca się prace w godzinach od 6 do 22. Zakaz oświetlenia nocą (o ile możliwe). Wycinka drzew zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt lub pod nadzorem chiropterologa. Nadzór przyrodniczy Brak zapleczy budowy na terenie leśnym Obsługa jedną drogą serwisową. Minimalizacja zajęcia terenu i wycinki do niezbędnego minimum.	0	Populacja stabilna w regionie, oddziaływanie punktowe



## Oddziaływanie i metody minimalizacji oddziaływania przedsięwzięcia na stwierdzone gatunki nietoperzy

Nazwa gatunkowa	Lokalizacja	Forma oddziaływania	Minimalizacje	Wpływ na populację lokalną	Uwagi
Karlik większy	km 67+080, 67+200 (50 m od W1; w przebiegu W2 i W3)	Płoszenie, zniszczenie potencjalnych kryjówek letnich i zimowych. Pośrednie przekształcenie siedlisk	Zaleca się prace w godzinach od 6 do 22. Zakaz oświetlenia nocą (o ile możliwe). Wycinka drzew zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt lub pod nadzorem chiropterologa. Nadzór przyrodniczy. Brak zapleczy budowy na terenie leśnym. Obsługa jedną drogą serwisową. Minimalizacja zajęcia terenu i wycinki do niezbędnego minimum.	0	Populacja stabilna w regionie, oddziaływanie punktowe
Borowiec wielki	km 67+200 (100 m od W1; w przebiegu W2 i W3)	Płoszenie, zniszczenie potencjalnych kryjówek letnich. Pośrednie przekształcenie siedlisk.	Zaleca się prace w godzinach od 6 do 22. Zakaz oświetlenia nocą (o ile możliwe). Wycinka drzew zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt lub pod nadzorem chiropterologa. Nadzór przyrodniczy. Brak zapleczy budowy na terenie leśnym. Obsługa jedną drogą serwisową. Minimalizacja zajęcia terenu i wycinki do niezbędnego minimum.	0	Populacja stabilna w regionie, oddziaływanie punktowe



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
2017-06-08

Radosław Grzegorzczuk