



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE**

WONS-OŚ.4242.58.2016.KK

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.), art. 90 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 02.09.2016 r. (data wpływu 06.09.2016 r.) w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na **budowie drogi S-6 na odcinku węzeł „Kielpino” (bez węzła) – węzeł „Kołobrzeg Zachód” (z węzłem)** w związku z prowadzonym przez ww. organ postępowaniem zmierzającym do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dla planowanego przedsięwzięcia,

postanawiam

uzgodnić warunki realizacji przedsięwzięcia w następującym zakresie:

1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj.: zapewnić nadzór specjalisty w zakresie ochrony flory i fauny (botanika, ornitologa, ichtiologa oraz entomologa), celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac, ze szczególnym uwzględnieniem prac związanych z: wycinką drzew i krzewów, w tym wycinką fragmentów okazałych alei drzew w km 89+600, 90+450, 98+950, wykonaniem umocnienia zrzutów rowów i kanalizacji do cieków, oczyszczeniem terenu przeznaczonego pod drogę z roślinności, w tym terenu w km 107+240-107+520, przydatnością mas ziemnych zebranych w km 107+240-107+520 do zagospodarowania pasa drogowego, lokalizowaniem zaplecza budowy, wprowadzeniem nasadzeń, lokalizacją przejść dla zwierząt, wprowadzeniem rozwiązań dotyczących ochrony płazów i nietoperzy i konieczności wskazania terminu oraz sposobu prowadzenia tych prac w odniesieniu do walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego.
2. Przed rozpoczęciem prac budowlanych, w obszarze oddziaływania inwestycji prowadzony nadzór przyrodniczy ma zweryfikować możliwość wystąpienia gatunków chronionych, również na drzewach planowanych do usunięcia, a w przypadku stwierdzenia ich występowania, inwestor zobowiązany jest do uzyskania stosownego

- zezwolenia na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2015 r., poz. 1651 ze zm.).
3. Należy prowadzić monitoring inwestycyjny w trakcie prowadzenia prac budowlanych, przy współpracy z nadzorem przyrodniczym oraz monitoring poinwestycyjny w celu oceny skuteczności wprowadzonych nasadzeń liniowych, ewentualnych nasadzeń stref ekotonowych, zastosowanych zabezpieczeń dla płazów i nietoperzy jak również wykorzystywania przejść przez zwierzęta duże, średnie i małe, ze szczególnym uwzględnieniem płazów.
 4. Na etapie eksploatacji należy prowadzić monitoring środowiska wodno-gruntowego mający na celu określenia skuteczności zastosowanego systemu odwodnieniowego na stan odbiorników. Przedmiotowym monitoringiem należy objąć m.in. wylot rowu 41 (km 85+200), rowu 42 (km 85+470) oraz rowu drogowego (km 85+710) do rzeki Mołstowa, wyloty kanałów hydrotechnicznych do rzeki Dębosznica (km 94+945) oraz wylot rowu B-26 do rzeki Błotnicy (km 102+920). Przy czym monitoring powinien być prowadzony przez okres co najmniej 5 lat od oddania drogi do eksploatacji, czyli przez okres prowadzenia również monitoringu przyrodniczego poinwestycyjnego.
 5. Prace budowlane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu prowadzone w rejonach rzek Mołstowa, Dębosznica oraz Błotnica, kolidujących z drogą S-6, należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który wskaże ewentualne ograniczenia czasowe w wykonywaniu prac.
 6. Trasy dojazdowe do miejsca realizacji przedsięwzięcia należy w miarę możliwości wytyczyć wzdłuż istniejących szlaków komunikacyjnych.
 7. Zaplecze budowy należy wyposażyć w szczelne sanitariaty i zlokalizować poza terenami cennymi pod względem przyrodniczym oraz poza ciekami, obszarami wodno-błotnymi i terenami charakteryzującymi się płytkim występowaniem wód gruntowych. W związku z czym, zaplecze budowy nie należy lokalizować w następujących odcinkach: ok. km 84+800 – 85+850, ok. km 86+710 – 87+370, ok. km 87+745 – 88+235, ok. km 88+940 – 90+500, ok. km 91+100 – 92+385, ok. km 92+600 – 93+500, ok. km 94+000 – 94+600, ok. km 94+770 – 96+700, ok. km 97+085 – 97+800, ok. km 98+700 – 99+000, ok. km 99+600 – 100+150, ok. km 100+600 – 101+000, ok. km 101+900 – 103+350, ok. km 103+985 – 104+600, ok. km 105+445 – 105+745, ok. km 0+000 – 0+120 przy DW162.
 8. Zaprojektować 35 zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszego postanowienia
 9. Zbiorniki: ZR-8a, ZR-9b, ZR-13b, ZR-14a, ZR-15a, ZR-18b należy wyposażyć w pompownie umożliwiające przerzut wody do rowu drogowego.
 10. Wody opadowe i roztopowe z obszaru MOP i OUD należy ująć w system szczelnej kanalizacji deszczowej. Przed wprowadzeniem tych wód do odbiornika należy je podczyszczać w zespole urządzeń podczyszczających tj.: osadnikach i separatorach. Ścieki sanitarne i przemysłowe z ww. obiektów za pomocą projektowanych pompowni ścieków należy kierować do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej.
 11. Na obszarach obejmujących: cenne wartości przyrodnicze, w tym siedliska przyrodnicze w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320047: 91E0 -3 Niżowy

- lęg jesionowo-olszowy oraz 3260-1 Nizinne rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników i tereny o płytko zalegających wodach gruntowych do 1 m p.p.t. (odcinki drogi w ok. km: 85+400 - 85+770, 87+150 - 87+370, 91+830 - 91+930, 93+240 - 93+300, 94+050 - 94+150, 94+870 - 94+920, 96+360 - 96+440, 99+950 - 100+080, 102+650 - 102+850, 103+100 - 103+350) jak również dolin rzek: Dębosznicza, Błotnica, Mołstowa, zastosować szczelny system odwodnienia w postaci szczelnych rowów.
12. Wody opadowe i roztopowe przed wprowadzenie do odbiornika należy podczyszczać w urządzeniach m.in. takich jak: studnie wpadowe z piaskownikiem, osadniki, separatory, zbiorniki retencyjne oraz infiltracyjne.
 13. W przypadku wystąpienia poważnej awarii, należy zastosować następujące rozwiązania techniczne w zakresie ochrony środowiska wodno-gruntowego:
 - odpowiednie wyprofilowanie nawierzchni jezdni umożliwiające kontrolowanie kierunku spływu wód opadowych (lub innej uwolnionej substancji ciekłej) do urządzenia odbiorczego systemu kanalizacyjnego lub rowu drogowego,
 - zastosowanie zespołu rowów drogowych współpracujących z zamkniętym szczelnym systemem kanalizacji,
 - zastosowanie zespołu urządzeń zabezpieczających, tj.: zastawek na wlotach/wylotach zbiorników wód deszczowych oraz studni zasurowych.
 14. Podczas prac budowlanych, przy planowanych obiektach, celem uniknięcia odwodnienia terenu, w razie konieczności wykopy i miejsca podparcia ustroju nośnego należy zabezpieczyć ściankami szczelnymi.
 15. Zamierzoną wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum, doły po karczowaniu pni należy zasypywać, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie inwestycji nieprzeznaczone do wycinki należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami. Z uwagi na występowanie w strefie oddziaływania przedsięwzięcia chronionych gatunków ptaków, zamierzoną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Dopuszcza się wykonanie prac poza wskazanym okresem wyłącznie w przypadku potwierdzenia przez nadzór przyrodniczy braku zasiedlanych gniazd w obrębie drzew i zakrzewień przeznaczonych do usunięcia, natomiast w przypadku stwierdzenia ich występowania po uzyskaniu stosownego zezwolenia na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
 16. W stosunku do planowanych nasadzeń drzew i krzewów:
 - zastosować gatunki roślin dostosowanych do miejscowych warunków oraz swym wyglądem nawiązujące do terenu istniejącego, wykazujące się dużą odpornością na zanieczyszczenia powietrza;
 - w przypadku przejść dla zwierząt dużych i średnich, wprowadzić nasadzenia zieleni niskiej i wysokiej, naprowadzające zwierzęta do światła przejścia.
 17. Wprowadzić nasadzenia zieleni liniowej, w następującym kilometrażu, tj. 85+000-85+400 (strona lewa i prawa), 92+000-92+750 (strona prawa), 96+760-97+660 (strona lewa), 96+700-97+540 (strona prawa), 97+950-98+720 (strona lewa i prawa), 100+880-102+320 (strona lewa), 100+880-102+020 (strona prawa).

18. W miejscach przecięcia przez drogę kompleksów leśnych, z uwagi na odsłonięcie wnętrza lasu, w zależności od warunków siedliskowych i tempa rozwoju roślin, nadzór przyrodniczy zdecyduje o ewentualnej konieczności odtworzenia strefy ekotonowej celem niedopuszczenia do sukcesji w nich gatunków obcych, po wcześniejszym uzgodnieniu tych działań z właścicielem gruntów. W przypadku odtworzenia strefy ekotonowej należy dostosować skład gatunkowy planowanych nasadzeń do siedliskowego typu lasu, z użyciem gatunków rodzimych, stosować sadzonki spełniające warunki materiału sadzeniowego stosowanego w odnowieniach i zazieleniach na terenach leśnych zgodnie z ustawą z dnia 7 czerwca 2001 r. o leśnym materiale rozmnożeniowym wraz z aktami wykonawczymi oraz „Leśną regionalizacją dla nasion i sadzonek w Polsce”.
19. Celem zabezpieczenia siedlisk przyrodniczych 91E0-1 i 3260-1 stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320047, przed dopływem zanieczyszczonych wód i negatywnymi skutkami poważnych awarii, wody opadowe należy zebrać w szczelny system odwodnienia, w postaci rowów drogowych uszczelnionych, w km 84+800 – 85+850,
20. Celem zabezpieczenia siedliska przyrodniczego Nizinne rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników o kodzie 3260-1, w km 85+705 – 85+715 oraz w km 102+785 – 102+950, podczas prac związanych z budową ustroju nośnego obiektu należy zastosować przezroczyste membrany rozpięte pod przęsłem, nad ciekiem.
21. Celem uniknięcia rozprzestrzeniania się nasion gatunku inwazyjnego jakim jest barszcz Sosnowskiego, przed odhumusowaniem terenu w km 107+240-107+520 należy owinać szczelnie workami foliowymi kwiatostany a następnie mechanicznie ścinać łodygi i usunąć systemy korzeniowe. Ścięty materiał roślinny, należy zabezpieczyć w szczelnych plastikowych workach aby nie doprowadzić do rozsiania się materiału roślinnego w miejscu składowania, a następnie przekazać do utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami.
22. Celem wyeliminowania ryzyka ekspansji rdestowca ostrokończystego rozprzestrzeniającego się przez fragmentacje kłaczy i odrosty należy kontrolować przydatność mas ziemnych zebranych w km 107+240-107+520, które planuje się ponownie wykorzystać do zagospodarowania pasa drogowego. W przypadku obecności fragmentów kłaczy i łodyg, należy je niezwłocznie usunąć a następnie przekazać do utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami.
23. Wszelkie prace związane z wykonaniem umocnienia zrzutów rowów i kanalizacji do cieków Mołstowa, Dębosznicza oraz Błotnica, należy wykonywać poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry tj. poza okresem od 1 marca do 30 czerwca oraz od 1 października do 31 stycznia. Przy czym dopuszcza się wykonanie ww. prac w innym terminie jedynie pod nadzorem przyrodniczym. W przypadku stwierdzenia obecności wydry w norach, należy poczekać do opuszczenia nory, a prace związane z ewentualnym zasypaniem wylotu nory należy wykonywać po wcześniejszym uzyskaniu stosownych derogacji na niszczenie siedliska tego gatunku.
24. Celem wyeliminowania ryzyka kolizji nietoperzy z pojazdami poruszającymi się po drodze ekspresowej, w miejscach przecięcia okazałych alei drzew stanowiących trasy

przelotów nietoperzy podczas żerowania należy wykonać ogrodzenia ochronne dla tej grupy zwierząt, w postaci siatki o wysokości 4 m w formie plecionki z pasków o szerokości co najmniej 0,5 cm i wymiarze oczek 5x5 cm, wg poniższego zestawienia.

Lp.	Nr Ekranu	Lokalizacja wg km trasy S-6			Wysokość [m]	Uwagi
		od km	do km	strona		
1	EKO1P	89+518	89+618	prawa	4	-
2	EKO1L	89+618	89+716	lewa	4	-
3	EKO2L	90+386	90+487	lewa	4	Z przerwą pod konstrukcją obiektu WD-60
4	EKO2P	90+432	90+534	prawa	4	Z przerwą pod konstrukcją obiektu WD-60
5	EPO3L	98+878	98+981	lewa	4	Z przerwą pod konstrukcją obiektu WD-70
6	EPO3P	98+898	98+999	prawa	4	Z przerwą pod konstrukcją obiektu WD-70

25. Przed zniszczeniem siedlisk herpetofauny, zlokalizowanych w odcinkach drogi w ok. km 91+900 – 91+980 strona prawa, 91+180 – 91+215 lewa strona drogi, 94+060 – 94+130 prawa i lewa strona drogi, 100+685-100+825 prawa strona drogi, 100+905-100+935 prawa strona drogi, należy odłowić wszystkie gatunki płazów i przenieść do siedlisk zastępczych, zlokalizowanych w ok. km: 91+350-91+550 lewa strona drogi (powiat kołobrzeski, gmina Rymań, obręb Górawino, działka nr 2 oraz 27/5 oraz obręb Mechowo), 94+080-94+175 lewa strona drogi (powiat kołobrzeski, gmina Siemyśl, obręb Świecie Kołobrzeskie, działka nr 186), 100+850-100+875 lewa strona drogi (powiat kołobrzeski, gmina Siemyśl, obręb Kędrzyno, działka nr 18/5).
26. W celu umożliwienia migracji dużym i średnim zwierzętom, należy wykonać następujące przejścia:
- MS-53 (przejście dolne dla dużych zwierząt, poszerzony most na rzece Molstowa), zlokalizowane w km 85+644,60 o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 5 m w pionie i 100 m w poziomie;
 - MS-57 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rowem RA), zlokalizowane w km 87+068,65 o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
 - MS-61 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rowem 91+386), zlokalizowane w km 91+361,94 o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
 - MS-62 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rowem RB-26), zlokalizowane w km 91+522,15 o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
 - MS-66 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Dębosznicą), zlokalizowane w km 94+936,40 o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;

- MS-74 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Błotnica), zlokalizowane w km 102+874,21 (102+900) o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
 - PZ-15a (przejście dolne dla dużych zwierząt), zlokalizowane w km 104+257,95 (104+270) o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 15 m w poziomie.
27. W przypadku przejścia dolnego dla zwierząt dużych i średnich niezespolonego z ciekim, rowy drogowe na najściu należy zarurować. Natomiast w przypadku przejść zespolonych z ciekami, zlokalizowanych na obszarach o licznej sieci rowów melioracyjnych i dopływów dopuszcza się funkcjonowanie rowów drogowych i melioracyjnych w strefie najścia na przejście dla zwierząt jedynie w przypadku wyprofilowania ich skarp i uzyskania nachylenia w proporcji 1:2,5.
28. W rejonie przepraw mostowych na ciekach Mołstowa, Dębosznica, Błotnica należy zaprojektować strome skarpy korpusu drogowego o nachyleniu 1:1,5. W przypadku przejścia przez dolinę rzeki Mołstowa po lewej stronie trasy należy zaprojektować ścianę oporową aby w przypadku rzeki meandrującej nie zawęzić pasów migracji po obu stronach cieku.
29. Ogrodzenie trasy S-6 wraz z wygradzeniem ochronno-naprowadzającym u podstawy skarpy korpusu drogowego, należy zaprojektować w taki sposób aby nie dopuścić do dostania się zwierząt na skarpy i korpus drogi ekspresowej.
30. W rejonie planowanych obiektów inżynierskich, celem przyspieszenia adaptacji zwierząt do nowo wybudowanych obiektów, należy wykonać ekrany przeciwoślńieniowe, o wysokości ok. 2,4 m, wg poniższego zestawienia.

Lp.	Nr Ekranu	Lokalizacja wg km trasy S-6		
		od ok. km	do ok. km	strona
1	EPO1L	85+594	85+798	lewa
2	EPO1P	85+594	85+798	prawa
3	EPO2L	87+018	87+151	lewa
4	EPO2P	87+018	87+151	prawa
5	EPO3L	91+311	91+445	lewa
6	EPO3P	91+311	91+445	prawa
7	EPO4L	91+472	91+605	lewa
8	EPO4P	91+472	91+605	prawa
9	EPO5L	94+886	95+019	lewa
10	EPO5P	94+886	95+019	prawa
11	EPO6L	102+832	102+981	lewa
12	EPO6P	102+816	102+966	prawa
13	EPO7L	104+207	104+327	lewa
14	EPO7P	104+207	104+327	prawa

31. Wygradzenie odcinka drogi należy wykonać siatką stalową o wys. 240 cm ponad powierzchnię terenu, zakopaną na głębokość 30 cm. Siatka powinna posiadać wielkość oczek zmniejszającą się ku dołowi. Ogrodzenie powinno szczelnie łączyć się z czołami obiektów mostowych pełniących funkcję przejść dla zwierząt, a w przypadku

przepustów ekologicznych powinno przechodzić nad czołem przepustu. Bramy i furtki w ogrodzeniu należy wyposażyć w samozamykacze.

32. Dla wykonanych przejść dla dużych i średnich zwierząt należy zastosować działania adaptacyjne otoczenia polegające na: zaprojektowaniu zieleni niskiej i wysokiej dostosowanej do rodzimych gatunków występujących na danym terenie, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego; pokrycie przejścia właściwym podłożem (m.in. piasek, żwir,); stworzenie naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, glazy itp.).
33. Zaprojektować przepusty zgodnie z załącznikiem nr 3 do niniejszego postanowienia.
34. Zaprojektować ogrodzenia ochronno-naprowadzające, zgodnie z załącznikiem nr 4 do niniejszego postanowienia, jako płotki z siatki stalowej, pełne z prefabrykatów o wysokości ok. 0,5 m ponad powierzchnię terenu i zakopane na głębokość min. 30 cm. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki średnica oczek powinna wynieść nie więcej niż 0,5 cm.
35. Celem uniknięcia wpadania zwierząt do kanalizacji deszczowej, urządzenia takie jak studnie wpadowe, osadniki, separatory, należy zlokalizować w miarę możliwości za ogrodzeniem ochronnym drogi, tj. w strefie niedostępnej dla zwierząt. Studnie wpadowe (zlokalizowane wzdłuż dróg równoległych oraz pomiędzy ogrodzeniem trasy a drogami równoległymi), należy wyposażyć w zabezpieczenia uniemożliwiające wtargnięcie do nich osobników poszczególnych gatunków.
36. W celu zminimalizowania ryzyka kolizji herpetofauny z pojazdami poruszającymi się po placu budowy, należy na czas wykonywania prac budowlanych wprowadzić tymczasowe ogrodzenia ochronne, w następującym km: 85+500-85+800 (strona prawa i lewa), 91+100-92+100 (strona prawa i lewa), 92+600-93+500 (strona prawa), 93+950-94+250 (strona prawa i lewa), 95+850-96+550 (strona prawa i lewa), 97+300-97+500 (strona lewa), 100+600-101+000 (strona prawa i lewa). Ogrodzenia te powinny mieć wysokość min. 50 cm ponad teren, zakopane na głębokość min. 15 cm, z przewieszką min. 10 cm skierowaną w stronę nadchodzących płazów. Końce ogrodzeń powinny posiadać zakończenie w kształcie litery „U”.
37. W celu ochrony terenów chronionych akustycznie, należy wykonać ekrany akustyczne, w następującej lokalizacji i o parametrach wykazanych w poniższej tabeli:

Lp.	Symbol ekranu/rezerwy	Kilometraż S-6 [km]		Długość [m]	Wysokość [m]	Strona drogi	Typ zabezpieczenia
		od	do				
1	E01	95+314	95+451	137	2,0	Prawa	Ekran pochłaniający
2	E02	95+702	95+865	163	4,0	Prawa	Ekran pochłaniający
3	E03	96+478	96+578	108	4,0	Prawa	Ekran pochłaniający

Ponadto należy przewidzieć rezerwę pod ekran przeciwhałasowy od km 102+080 do km 102+150.

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

- ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem,
- określenie poziomu imisji hałasu drogowego z określeniem rzeczywistego oddziaływania akustycznego i wpływu eksploatacji zrealizowanego układu drogowego na klimat akustyczny na granicy terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi;
- ocenę sprawności systemu odwodnieniowego.

Pomiary w ramach oceny wpływu inwestycji na tereny chronione akustycznie należy wykonać w ok. km 89+200, 89+355, 94+230, 94+395, 95+375, 95+800, 96+568, 102+148.

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

Uzasadnienie

W dniu 06.09.2016 r. Wojewoda Zachodniopomorski, pismem znak: AP-1.7820.120-5.2016.TT wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na **budowie drogi S-6 na odcinku węzeł „Kielpino” (bez węzła) – węzeł „Kołobrzeg Zachód” (z węzłem)**, przedkładając jednocześnie: decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (3 egz.) oraz kopię wniosku z dnia 08.08.2016 r. o wydanie decyzji zezwalającej na realizację ww. inwestycji drogowej.

Po zapoznaniu się treścią przedłożonej dokumentacji, w tym: raportem o oddziaływaniu na środowisko wraz z załącznikami graficznymi i tekstowymi, tutejszy organ zgodnie z art. 90 ust. 2 pkt 2 ww. ustawy OOŚ w dniu 28.09.2016 r. wystąpił do Wojewody Zachodniopomorskiego z prośbą o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w prowadzonym postępowaniu. Następnie w związku z pismem z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie z dnia 10.10.2016 r. o dokonaniu korekty rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu drogi dojazdowej DS23, w sposób umożliwiający rezygnację z zajętości działki nr 79/1 obręb Morowo, wystosowywano do Wojewody Zachodniopomorskiego pismo z dnia 11.10.2016 r. o przedłużenie udziału społeczeństwa o dodatkowe 21 dni.

Jak wynika z pisma ww. organu z dnia 17.11.2016 r., znak AP-1.7820.120-16.2016.TT, obwieszczeniami z dnia 30.09.2016 r. oraz z dnia 13.10.2016 r. (przedłużającym termin udziału społeczeństwa) podano do publicznej wiadomości informację o możliwości składania uwag i wniosków w związku z planowanym przedsięwzięciem. Z uwagi na powyższe ww. obwieszczenia były wywieszone na tablicy ogłoszeń w dniu 03.10.2016 r. oraz dnia 13.10.2016 r. Ponadto jak wynika z pisma, publikacja obwieszczeń na stronie BIP nastąpiła odpowiednio dnia 10.10.2016 r. i 13.10.2016 r. Z pisma również wynika, iż w wyznaczonym przez organ terminie, nie wpłynęły żadne uwagi, ani wnioski.

Również, w dniu 28.09.2016 r. oraz w dniu 11.10.2016 r. w związku z dokonaniem korekty rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu drogi dojazdowej DS23, tutejszy organ wystąpił do organu inspekcji sanitarnej o wyrażenie stosownej opinii. W odpowiedzi na powyższe, Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny pismem z dnia

24.10.2016 r., znak: NZNS.7040.7.2.2016 zaopiniował pozytywnie planowane przedsięwzięcie wskazując jednocześnie, że przy zastosowaniu opisanych w raporcie działań minimalizujących, przedsięwzięcie nie powinno stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

W związku z powyższym, w wyniku braku jakichkolwiek uwag ze strony społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, zajął wymagane prawem stanowisko biorąc pod uwagę zgromadzony materiał dowodowy, w tym opinię organu inspekcji sanitarnej.

Planowane przedsięwzięcie to jeden z odcinków składających się na przedsięwzięcie polegające na *dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie)* i stanowi 4 odcinek wspomnianego przedsięwzięcia. Z uwagi na realizację w ramach przedsięwzięcia drogi ekspresowej, planowane przedsięwzięcie w myśl aktualnie obowiązującego rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), zakwalifikowane zostało jako mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (aktualnie § 2 ust. 1 pkt. 31 ww. rozporządzenia).

Jak wynika z przedłożonego raportu przedsięwzięcie realizowane będzie na odcinku o długości ok. 24 km, w km od 84+048,75 do km 108+024,69, zlokalizowanym w granicach gmin: Brojce, Rymań, Siemysł oraz Kołobrzeg.

W ramach budowy planowanego odcinka drogi przewiduje się m.in.:

- roboty drogowe, w tym: budowę dwóch jezdni drogi ekspresowej S-6, budowę węzła drogowego "Kołobrzeg Zachód" w km 107+811,74, przebudowę drogi wojewódzkiej DW162 Świdwin - Kołobrzeg, przebudowę drogi powiatowej DP3308Z Byszewo - Starnin, przebudowę drogi powiatowej DP3315Z Jarkowo - Gorawino, przebudowę drogi powiatowej DP3312Z Świecie Kołobrzesckie - Białokury, przebudowę drogi powiatowej DP3311Z Morowo – Trzynik, przebudowę drogi powiatowej DP3307Z Głęb - Gościno, przebudowę drogi powiatowej DP3316Z Błotnica - Byszewo, przebudowę kolidujących odcinków dróg gminnych, przebudowę istniejących oraz budowę nowych dróg dojazdowych i serwisowych, budowę chodników, zjazdów, zatok autobusowych itp., budowę elementów systemu odwodnienia, budowę przepustów drogowych, budowę ogrodzeń;
- obiekty inżynierskie, w tym budowa 9 obiektów mostowych w ciągu drogi ekspresowej, budowa 16 obiektów w ciągu dróg poprzecznych, budowa 1 konstrukcji oporowej ograniczającej nasyp drogowy wzdłuż korytarza ekologicznego.
- kanalizację deszczową wraz z przepompowniami i urządzeniami oczyszczającymi;
- urządzenia ochrony środowiska, w tym: urządzenia oczyszczające ścieki drogowe przed wprowadzeniem do odbiorników, budowa zbiorników wód deszczowych, budowa ekranów akustycznych.
- wycinkę istniejącej zieleni oraz jej nasadzenia,
- oświetlenie;
- drogową kanalizację teletechniczną;
- przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej.

Na trasie przedmiotowego odcinka drogi, przewiduje się również budowę dwóch Miejsc Obsługi Podróżnych kat I w rejonie km 89+100 (umożliwiających ich rozbudowę do MOP kat II) oraz budowę Obwodu Utrzymania Drogowego (UOD) w km 107+900.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej rozpoczyna swój bieg w gminie Brojce, w rejonie projektowanego węzła drogowego "Kielpino" (realizowanego w ramach odrębnego zadania) w km 84+000 i biegnie w kierunku północno-wschodnim przez tereny o charakterze rolniczym. W rejonie km 85+650 trasa przecina dolinę rzeki Mołstowa, dalej biegnie po północnej stronie miejscowości Kinowo oraz po południowej stronie miejscowości Jarkowo. W rejonie tym planowana jest budowa Miejsc Obsługi Podróżnych po obu stronach drogi ekspresowej. W dalszym fragmencie trasa biegnie przez tereny rolnicze w kierunku miejscowości Byszewo w gminie Rymań (którą mija od strony wschodniej) oraz miejscowości Niemierze w gminie Siemysł (omijanej od strony zachodniej). W kolejnym fragmencie trasa biegnie po granicy kompleksu leśnego, aż do przecięcia drogi wojewódzkiej DW162 Świdwin – Kołobrzeg, w rejonie km 107+800, gdzie planowana jest budowa węzła "Kołobrzeg Zachód", kończącego przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej. W rejonie tego węzła przewidziano budowę Obwodu Utrzymania Drogowego (OUD).

Dla ww. przedsięwzięcia polegającego na *dostosowaniu drogi krajowej nr 6 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Goleniów (woj. zachodniopomorskie) – Słupsk (woj. pomorskie)*, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w dniu 09.07.2010 r. wydał decyzję Nr 15/2010 o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego wariantu V/Va w podwariancie I. Po analizie przedłożonych dokumentów ww. postępowaniu, w decyzji tej organ nałożył na inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), zwanej ustawą OOŚ. Powyższe wynikało z zaistnienia następujących okoliczności:

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

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

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

- 1) panujących warunków hydrogeologicznych i geologicznych poprzez wykonanie badań hydrogeologicznych i geotechnicznych w miejscu planowanych robót,
- 2) ocenę oddziaływania odwodnienia drogi na warunki przepływu w odbiornikach,
- 3) przeprowadzenia inwentaryzacji herpetologicznej, z uwzględnieniem liczebności płazów, lokalizacji miejsc rozrodów płazów i ich szlaków migracyjnych,
- 4) powtórnego przeanalizowania ilości i parametrów przejść dla zwierząt, takich jak sarna, dzik i jelen, pod kątem ewentualnego zwiększenia wysokości tych obiektów i dostosowania do warunków przyrodniczych i technicznych; dotyczy to szczególnie przejść przez doliny rzeczne: Regi, Parsęty, Mołstowy, Grabowej i Wieprzy, dla których wskazane byłoby wybudowanie maksymalnie długich, poszerzonych mostów, eliminując długość wbudowywanych nasypów ziemnych (szczególnie w zatorfionych dolinach),
- 5) przedstawienia rozwiązań technicznych dla zabezpieczenia jezdnii przed wchodzeniem płazów wraz z podaniem ich lokalizacji,
- 6) wskazania konkretnych miejsc zastosowania wygradzenia budowy przed dostępem płazów, w rejonie miejsc lokalizacji zaplecza budowy,
- 7) wskazania długości i rozmieszczenie wygradzeń ochronnych z dostosowaniem ich do szczegółowych rozwiązań projektowych (obiektów mostowych, dróg serwisowych, ekranów akustycznych, urządzeń podczyszczających itd.) i przecinanych kompleksów leśnych;
- 8) zastawienie lokalizacji i parametrów wszystkich istniejących, przebudowywanych i budowanych przepustów dla płazów, na terenie obu województw,
- 9) przeanalizowania występowania stref ochronnych ptaków drapieżnych, w odniesieniu do wnioskowanego przebiegu przedsięwzięcia,
- 10) w odniesieniu do miejsc potencjalnego występowania pachnicy dębowej wykonania szczegółowej inwentaryzacji drzew stanowiących potencjalne miejsce występowania pachnicy, a w przypadku stwierdzenia występowania gatunku i konieczności wycinki tych drzew, dostosowania zostanie terminu wycinki do biologii gatunku oraz wskazania będą miejsca przeniesienia drzew w siedlisko spełniające wymogi dla tego gatunku lub w miejsce jego występowania,
- 11) przedstawienia pełnej inwentaryzacji drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki ze wskazaniem wieku, pierśnicy i gatunków tych drzew oraz powierzchnia krzewów wraz z ich składem gatunkowym,
- 12) w przypadku obszarów leśnych podania powierzchni lasów i charakterystyki z planu urządzania lasu oraz informacji, czy przedmiotowy fragment lasu stanowi siedlisko przyrodnicze, wg zapisu załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, dla planowanych na terenach leśnych wycinek,
- 13) przedstawienia działań minimalizujących na obszary lęgowe,
- 14) przeanalizowania zagadnień związanych z kontrolą i monitorowaniem odstępstw od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków roślin, zwierząt i grzybów podlegających ochronie na podstawie rozporządzeń Ministra Środowiska.
- 15) przeanalizowania celowości i możliwości zainstalowania monitoringu osłonowego (otwory obserwacyjne) w rejonie ujęć zbiorowego zapatrzenia w wodę, gdzie brak jest izolacji lub jest słaba izolacja zasobów tych wód,

- 16) określenia sposobu zagospodarowania gleb organicznych (torfów) powstałych podczas wymiany na grunty nośne,
- 17) położenia ekranów akustycznych uwzględniając m. in. dokładny kilometraż drogi oraz infrastrukturę techniczną,
- 18) odniesienia się do zagadnień tzw. konfliktu społecznego, z uwzględnieniem wniosków i uwag społeczeństwa i organizacji ekologicznych wniesionych w ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej w ramach procedury zakończonej wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- 19) analizę oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 projektowanych obwodów utrzymania (OUD), na terenie których znajdować się będą m. in.: budynek administracyjny, budynek policji drogowej, warsztaty samochodowe i garaże, magazyn, wiaty sprzętowe, oczyszczalnia ścieków, zbiornik wody, kotłownia ze składem opału oraz parking samochodowy.

W związku z powyższym, z uwagi na fakt, iż tylko pewne elementy przedsięwzięcia podlegały ponownej ocenie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy organ w niniejszym postanowieniu odniósł się wyłącznie do ww. zagadnień.

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

Jak wcześniej wspomniano przedmiotowy odcinek drogi głównie będzie realizowany na terenach rolniczych, przeważnie na gruntach ornych oraz w niewielkiej części w granicach nieużytków, terenów zadrzewionych i zakrzewionych jak i terenach leśnych, na których kończy swój bieg. Wzdłuż całego odcinka drogi zabudowa występuje sporadycznie w postaci pojedynczych siedlisk gospodarskich zlokalizowanych głównie przy krzyżujących się z drogą ekspresową drogami.

Pod względem geologicznym i hydrogeologicznym, projektowany odcinek drogi wykazuje duże zróżnicowanie pod względem morfologicznym. Rzędne terenu wahają się od około 3,00 do około 35,00 m n.p.m. Czwartorzęd reprezentowany jest przede wszystkim przez osady glacialne i fluwioglacialne związane z ostatnim piętnem zimnym plejstocenu - zlodowaceniem Wisły, a także przez plejstoceny i holoceny osady rzeczne wykształcone w postaci piasków oraz gruntów organicznych, tworzących terasy zalewowe i nadzalewowe rzek, przecinających projektowaną trasę S-6. Zasadnicza warstwa wodonośna związana jest z serią osadów wodnolodowcowych zalegających poniżej glin zwałowych zlodowacenia Wisły oraz z niespoistymi osadami rzeczno-łódzowymi występującymi na obszarach dolin rzecznych. Zwierciadło wody gruntowej w obrębie zasadniczej warstwy wodonośnej ma charakter swobodny lub naporowy, co jest uwarunkowane zarówno morfologią terenu, jak i miąższościami serii osadów nieprzepuszczalnych oraz półprzepuszczalnych.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej S-6 przecina doliny rzek i pozostałych cieków. Na wysoczyźnie spotyka się jeziora i niewielkie zagłębienia terenu wypełnione wodą lub osadami bagiennymi. Do większych rzek kolidujących z projektowaną trasą S-6 należą Dębosznica ok. km 94+944 i Błotnica ok. km 102+900, uchodzące do jeziora Resko

Przymorskie na zachód od Kołobrzegu, oraz rzeka Mołstowa ok. km 85+710, prawostronny dopływ rzeki Rega, wpadająca do Bałtyku w Mrzeżynie. Planowane przedsięwzięcie nie koliduje z rzeką Lnianka, co zostało wskazane w decyzji środowiskowej. Powyższe wynika z faktu, iż omyłkowo nazwano tym ciekim rów (RA) kolidujący z inwestycją w ok. km 87+080, stanowiący prawobrzeżny dopływ rzeki Wkry i wypływający z tego samego źródła co rzeka Lnianka ale w przeciwnym kierunku niż ona, tj. w kierunku obszaru objętego inwestycją.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). W odległości ok. 45 km od miejsca realizacji inwestycji znajduje się kilka Głównych Zbiorników i są to: GZWP nr 102 Zbiornik wyspy Wolin, GZWP nr 123 Zbiornik międzymorenowy Stargard-Goleniów, GZWP nr 125 Zbiornik międzymorenowy Wałcz-Piła oraz GZWP nr 126 Zbiornik Szczecinek. Ponadto przedmiotowa inwestycja nie znajduje się w granicach stref ochronnych ujęć wód podziemnych.

Dla potrzeb realizacji inwestycji przeprowadzono szereg badań geologicznych. Wynika, z nich, iż na odcinku projektowanego odcinka drogi panują złożone warunki gruntowe. W związku z czym, oraz biorąc pod uwagę uwarunkowania przyrodnicze, w tym zlokalizowane na trasie przebiegu inwestycji ciek, nieużytki, siedliska przyrodnicze, szlaki migracji zwierząt, w tym płazów, co zostało poddane wnikliwej analizie w dalszej części niniejszego postanowienia, jak również tereny zabudowane przedstawiono, wytyczne co do lokalizacji zaplecza budowy. I tak, zaplecza budowlanego nie należy lokalizować na następujących odcinkach: ok. km 84+800 – 85+850, ok. km 86+710 - 87+370, ok. km 87+745 - 88+235, ok. km 88+940 - 90+500, ok. km 91+100 - 92+385, ok. km 92+600 - 93+500, ok. km 94+000 - 94+600, ok. km 94+770 - 96+700, ok. km 97+085 – 97+800, ok. km 98+700 – 99+000, ok. km 99+600 – 100+150, ok. km 100+600 – 101+000, ok. km 101+900 – 103+350, ok. km 103+985 – 104+600, ok. km 105+445 – 105+745, ok. km 0+000 – 0+120 przy DW162. Szczegółowe informacje dotyczące możliwości lokalizacji zaplecza budowlanego przedstawiono w załączniku nr 1.

W miejscach występowania gruntów organicznych oraz innych gruntów słabonośnych przewidziano ich całkowitą wymianę i zastąpienie mineralnym gruntem niespoistym.

Na podstawie wykonanej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej oraz dokumentacji hydrogeologicznej zostało zaprojektowane odwodnienie drogi.

Przewiduje się bezpieczne odprowadzanie wód opadowych oraz roztopowych z korony drogi, poprzez zastosowanie systemu otwartych rowów przydrożnych z lokalnymi odcinkami kanalizacji deszczowej. Zastosowane zostaną 2 typy rowów: rowy opływowe typu „mulda oraz rowy trapezowe o pochyleniach skarpy i przeciwskarpy 1:1.5 lub 1:2.5 w zależności od uwarunkowań środowiskowych.

Z uwagi na występowanie na planowanym odcinku drogi, cennych wartości przyrodniczych, w tym siedlisk przyrodniczych w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320047: 91E0 -3 Nizowy lęg jesionowo-olszowy oraz 3260-1 Nizinne rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników i obszarów o bardzo płytko występujących wodach gruntowych, tj. do 1 m p.p.t. (odcinki drogi w ok. km: 85+400 - 85+770, 87+150 - 87+370, 91+830 - 91+930, 93+240 - 93+300, 94+050 - 94+150, 94+870 - 94+920, 96+360 - 96+440, 99+950 - 100+080, 102+650 - 102+850, 103+100 - 103+350) oraz przecięcia dolin rzek: Dębosznica, Błotnica, Mołstowa,

zastosowany zostanie szczelny system odwodnienia na wspomnianych obszarach w postaci szczelnych rowów. Na pozostałych odcinkach będą wykorzystane rowy trawiaste.

Na odcinkach drogi przecinających doliny ww. rzek, wody z jezdni kierowane są do szczelnego systemu kanalizacji na obiektach mostowych oraz w pasie rozdziału, skąd trafiają do rowów szczelnych.

Dla wszystkich odcinków rowów sprawdzono prędkości przepływów. Dla otrzymanych wartości dobrano odpowiedni sposób umocnienia skarp i dna rowów. Dodatkowe zakresy umocnienia skarp i dna rowów wprowadzono w miejscach wylotów kanalizacji, połączenia rowów i wszędzie tam, gdzie występuje ryzyko rozmycia rowów trawiastych. Z uwagi na możliwość rozmywania poboczy i skarp wysokich nasypów przez wody opadowe, na wybranych fragmentach dróg, zastosowano prefabrykowany ściek betonowy ułożony przy krawędzi jezdni. Woda ze ścieku odprowadzana będzie po skarpie nasypu do rowu, poprzez wpusty deszczowe i betonowe ścieki skarpowe. Wszędzie tam, gdzie nie ma możliwości zapewnienia swobodnego spływu wód do rowów lub nie ma możliwości zabudowania ścieków skarpowych, do przejścia wód opadowych zastosowano kanalizację deszczową.

Do takich miejsc należą między innymi odcinki dróg z chodnikami oraz odcinki dróg i łącznic z pasem dzielącym (gdzie napływ wód z jedni jest w kierunku pasa dzielącego). Wody opadowe z jezdni odbierane są wtedy poprzez wpusty deszczowe zabudowane w linii krawężnika, bądź w linii ścieku (w zależności który element jest stosowany na danym odcinku). Dalej wody opadowe prowadzone będą poprzez kanalizację do najbliższych przydrożnych rowów otwartych lub bezpośrednio do odbiorników. Odprowadzenie nadmiaru wód opadowych z pasa drogowego następować będzie do istniejących odbiorników takich jak ciek naturalny i rowy melioracyjne. Odprowadzane wody deszczowe, przed zrzutem do odbiorników, planuje się retencjonować w zbiornikach wód deszczowych. Zespół zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych, w które zostanie wyposażona planowana droga będzie miało na celu ochronę wód powierzchniowych przed nadmiernym natężeniem i prędkościami przepływu, a także ograniczenia wielkości uderzenia hydraulicznego wywołanego szybkim spływem wód deszczowych z uszczelnionych powierzchni. Powyższe ochroni dno istniejących cieków oraz rowów przed niekorzystnym zjawiskiem erozji. Dodatkowo, ww. urządzenia wodne będą funkcjonowały, jako urządzenia podczyszczające wody opadowe oraz roztopowe, a także zostaną zabezpieczone zastawką odcinającą na wypadek wystąpienia poważnej awarii. Zaprojektowano 35 zbiorników wód deszczowych. W zależności od lokalnego poziomu wody gruntowej, zbiorniki zaprojektowano jako nieuszczelnione lub szczelne. Lokalizacja zbiorników została przedstawiona w załączniku 2 do niniejszego postanawiania.

Z uwagi na niekorzystne ukształtowanie terenu, część następujących zbiorników wyposażona zostanie w pompownie umożliwiające odprowadzenie wód deszczowych i roztopowych do rowu drogowego, tj.: ZR-8a, ZR-9b, ZR-13b, ZR-14a, ZR-15a, ZR-18b. Wody opadowe pod drogą ekspresową będą przeprowadzane za pomocą przepustów żelbetowych o przekroju prostokątnym, część których wyposaża zostanie w półki umożliwiające migrację zwierząt. Natomiast pod drogami niższych klas technicznej zastosowane zostaną przepusty o przekroju kołowym.

W celu redukcji ilości zanieczyszczeń zrzucanych do wód lub do ziemi, wody opadowe oraz roztopowe odprowadzane z rejonu inwestycyjnego będą podczyszczane przed odprowadzaniem do odbiornika poprzez zastosowanie urządzeń podczyszczających tj.: studnie wpadowe z piaskownikiem, osadniki, separatory, zbiorniki retencyjne oraz infiltracyjne. Dodatkowo wody opadowe i roztopowe będą oczyszczane w rowach trawiastych oraz w częściach osadowych wpustów deszczowych

W przypadku wystąpienia poważnej awarii, np. wypadku drogowego, w ramach projektowanego odcinka drogi ekspresowej S-6 przewiduje się zastosowanie następujących rozwiązań technicznych w zakresie ochrony środowiska wodno-gruntowego:

- odpowiednie wyprofilowanie nawierzchni jezdni umożliwiające kontrolowanie kierunku spływu wód opadowych (lub innej uwolnionej substancji ciekłej) do urządzenia odbiorczego systemu kanalizacyjnego lub rowu drogowego,
- zastosowanie zespołu rowów drogowych współpracujących z zamkniętym szczelnym systemem kanalizacji,
- zastosowanie zespołu urządzeń zabezpieczających, tj.: zastawek na wlotach/wylotach zbiorników wód deszczowych oraz studni zasurowych.

Przedmiotowe rozwiązania techniczne umożliwiają bezpieczne ujęcie oraz retencjonowanie uwolnionej do środowiska substancji niebezpiecznej bez możliwości jej dalszego rozprzestrzeniania się oraz zanieczyszczania poszczególnych jego elementów a następnie poddaniu jej procesowi czyszczenia (regeneracji) przez odpowiednie służby ratownicze. W przypadku elementów kanalizacji deszczowej zamkniętej oraz rowów umocnionych (konstrukcja nieprzepuszczalna) przeprowadzona zostanie procedura odpompowania zgromadzonej w nich substancji niebezpiecznej oraz czyszczenia poszczególnych urządzeń. W przypadku rowów drogowych gruntowych przewiduje się odpompowanie substancji niebezpiecznej i usunięcie powierzchniowo zanieczyszczanego materiału humusowo-gruntowego i zastąpienie go nowym materiałem rodzimym.

Obszar MOP i OUD zostanie wyposażony w system szczelnej kanalizacji deszczowej. Dodatkowo, wody opadowe oraz roztopowe przed wprowadzeniem do odbiornika będą podczyszczane w zespole urządzeń podczyszczających tj.: osadnikach i separatorach. Natomiast ścieki sanitarne i przemysłowe z ww. obiektów za pomocą projektowanych pompowni ścieków będą kierowane do istniejącej sieci kanalizacji sanitarnej.

W ramach projektu budowlanego przewiduje się przebudowę i konserwację wybranych rowów melioracyjnych, kolidujących z analizowanym odcinkiem drogi. Wskazana modyfikacja systemu melioracyjnego umożliwi polepszenie warunków spływu wód opadowych oraz roztopowych z terenu inwestycyjnego oraz obszarów przyległych.

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

decyzjach w odniesieniu do rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia.

Ponadto zgodnie z obowiązującymi przepisami inwestor zobowiązany jest do prowadzenia monitoringu środowiska wodno-gruntowego w zakresie badania zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych dla odcinków. Przedmiotowym monitoringiem należy objąć m.in. wylot rowu 41 (km 85+200), rowu 42 (km 85+470) oraz rowu drogowego (km 85+710) do rzeki Mołstowa, wyloty kanałów hydrotechnicznych do rzeki Dębosznica (km 94+945) oraz wylot rowu B-26 do rzeki Błotnicy (km 102+920). Przy czym monitoring powinien być prowadzony przez okres co najmniej 5 lat od oddania drogi do eksploatacji, czyli przez okres prowadzenia również monitoringu przyrodniczego poinwestycyjnego. Powyższe wynika z faktu, iż przedsięwzięcie realizowane będzie w części na obszarach o płytkim zaleganiu wód gruntowych, cennych przyrodniczo, w tym obejmujących ekosystemy od wód zależne ze stanowiskami gatunków objętych ochroną. W związku z czym, od skuteczności zastosowanego systemu odwodnienia zależeć będzie stan ekologiczny ww. elementów środowiska przyrodniczego.

Podczas realizacji inwestycji, w miarę możliwości odwodnienie nastąpi metodami zapewniającymi utrzymanie wykopów bez wody stojącej oraz w sposób ograniczającym oddziaływanie odwodnień na tereny sąsiednie. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji celem ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na środowisko gruntowo-wodne w przypadku budowy obiektów inżynierskich dobrano technologie ograniczające do minimum negatywne oddziaływanie na ten element środowiska. Podczas prac budowlanych, w przypadku obiektów, w razie konieczności wykopy i miejsca podparcia ustroju nośnego zostaną zabezpieczone ściankami szczelnymi. Pozostałe obiekty mostowe posadowione zostaną na palach.

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

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami planowany odcinek drogi koliduje z obszarami mającymi znaczenie dla Wspólnoty, tj: Dorzecze Regi PLH320049 w ok. km 85+175 – 85+725 oraz Dorzecze Parsęty PLH320007 w rejonie przebudowywanego fragmentu drogi wojewódzkiej DW162 na węźle Kołobrzeg Zachód (km DW 162 0+000 – 0+200 strona lewa) Ww. obszary zostały powołane ze względu na ochronę dziko występujących siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, a także utrzymanie ich siedlisk w niepopagorzonym stanie.

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

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

Planowany odcinek drogi, obok terenów rolniczych przebiega również przez tereny zadrzewione, zakrzewione oraz tereny leśne. W związku z czym realizacja inwestycji wiąże się z usunięciem drzew i krzewów. Trasa drogi będzie kolidować z trzema okazałymi alejami klonowymi w km 89+600, 90+450, 98+950. Zgodnie z przedłożonymi dokumentami, w ramach przedsięwzięcia przewiduje się usunięcie: 15858 sztuk drzew; 5,95 ha krzewów oraz 1,40 ha zagajników.

W związku z rekompensowaniem strat związanych z wycinką drzew, planowane jest wprowadzenie nasadzeń zieleni liniowej, w następującym kilometrażu, tj. 85+000-85+400 (strona lewa i prawa), 92+000-92+750 (strona prawa), 96+760-97+660 (strona lewa), 96+700-97+540 (strona prawa), 97+950-98+720 (strona lewa i prawa), 100+880-102+320 (strona lewa), 100+880-102+020 (strona prawa).

Planowane jest zastosowanie gatunków roślin dostosowanych do miejscowych warunków oraz swym wyglądem nawiązujące do terenu istniejącego, wykazujące się dużą odpornością na zanieczyszczenia powietrza i nie wymagające częstej pielęgnacji. W przypadku przejść dla zwierząt planowane jest wprowadzenie zieleni naprowadzającej zwierzęta do światła przejścia. Przewidywane jest wykonanie nasadzeń zieleni niskiej i wysokiej łączącej się z naturalnym pasem zadrzewień w otoczeniu drogi. Przy czym należy pamiętać aby w nasadzeniach unikać gatunków obficie owocujących, przyciągających na żerowisko różne gatunki zwierząt. Ponadto przejścia zostaną wysiane trawą w celu zadarnienia gruntu.

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

Jak wynika z przedłożonego raportu, w związku z realizacją inwestycji dojdzie do kolizji z następującymi obszarami leśnymi, należącymi do Nadleśnictwa Gryfice oraz Nadleśnictwa Gościno, tj.

Nadleśnictwo Gryfice:

- od km 85+060 do km 85+420, na powierzchni 2,41 ha, stanowiącym częściowo siedlisko przyrodnicze 91 E0-3 Niżowy łęg jesionowo-olszowy *Fraxino-Alnetum* i znajdującym się w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320049,

Nadleśnictwo Gościno:

- od km 93+060 do km 93+365, na powierzchni 2,16 ha,
- od km 95+095 do km 95+140, na powierzchni 0,02 ha,
- od km 97+725 do km 97+930, na powierzchni 1,44 ha,
- od km 99+300 do km 99+595, na powierzchni 1,84 ha,
- od km 102+895 do km 103+095, na powierzchni 1,48 ha, stanowiącym częściowo siedlisko przyrodnicze 91 E0-3 Niżowy łęg jesionowo-olszowy *Fraxino-Alnetum*,

- od km 103+710 do km 104+235, na powierzchni 3,66 ha,
- od km 105+290 do km 106+325, na powierzchni 8,32 ha,
- od km 107+805 do km 107+875, na powierzchni 0,07 ha.

W miejscach przecięcia przez drogę kompleksów leśnych, z uwagi na odsłonięcie wnętrza lasu, w zależności od warunków siedliskowych i tempa rozwoju roślin, nadzór przyrodniczy zdecyduje o ewentualnym odtworzeniu strefy ekotonowej celem niedopuszczenia do sukcesji w nich gatunków obcych, po wcześniejszym uzgodnieniu tych działań z właścicielem gruntów. Mając na względzie skuteczność wprowadzenia ww. działania, zgodnie zobowiązującymi przepisami, nasadzenia strefy ekotonowej należy wykonać w poniższym zakresie. Skład gatunkowy nasadzeń powinien być dostosowany do siedliskowego typu lasu, z użyciem gatunków rodzimych. W przypadku występowania w odsłoniętej ścianie lasu odnowień naturalnych, podrostów, nalotów, krzewów rodzimego pochodzenia należy je zachować i wykorzystać w kształtowaniu strefy ekotonowej. Do nasadzeń stosować sadzonki spełniające warunki materiału sadzeniowego stosowanego w odnowieniach i zalezieniach na terenach leśnych zgodnie z Ustawą z dnia 7 czerwca 2001 r. o leśnym materiale rozmnożeniowym wraz z aktami wykonawczymi oraz „Leśną regionalizacją dla nasion i sadzonek w Polsce”. Nasadzenie należy poprzedzić przygotowaniem mechanicznym gleby (orka pasów pod okapem istniejącego drzewostanu) lub ręcznym (tzw. wykonanie talerzy).

Jak już wcześniej wspomniano, w związku z realizacją przedsięwzięcia, bezpośrednia kolizja inwestycji nastąpi w przypadku następujących siedlisk przyrodniczych, znajdujących się w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi PLH320047, tj.

- Niżowy łęg jesionowo-olszowy *Fraxino-Alnetum* o kodzie 91E0-3, w km 85+180 – 85+220 strona lewa drogi i w km 85+475 – 85+800 strona lewa i prawa drogi, oraz
- Nizinne rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników o kodzie 3260-1, w km 85+705 – 85+715 strona lewa i prawa drogi.

Ponadto inwestycja koliduje z siedliskami przyrodniczymi znajdującymi się poza obszarami Natura 2000, tj.

- Niżowy łęg jesionowo-olszowy *Fraxino-Alnetum* o kodzie 91E0-3, w km 102+850 – 103+100 (lewa i prawa strona drogi),
- Nizinne rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników o kodzie 3260-1, w km 102+785 – 102+950 (lewa i prawa strona drogi),
- Jezioro eutroficzne o kodzie 3150-1, w km 91+900 – 91+980 prawa strona drogi.

W stosunku do siedlisk przyrodniczych znajdujących się w obszarze Natura 2000, realizacja inwestycji, w dolinie rzeki Mołstowa (PLH320047), spowoduje zniszczenie powierzchni ok. 0,15 ha siedliska przyrodniczego 91E0-3, (z czego 0,068 ha w wyniku kolizji z km 85+180/L oraz 0,032 w wyniku kolizji w km 185+720/P,L), co stanowi ok. 0,009% tego siedliska w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi. Natomiast w stosunku do siedliska przyrodniczego o kodzie 3260-1 nie przewiduje się bezpośredniego jego zniszczenia, co jest spowodowane zastosowanymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi obiektu na rzece Mołstowa, nie wymagających budowy podpór w korycie rzeki. Natomiast z oddziaływań pośrednich podczas budowy podpór przeprawy mostowej na rzece Mołstowa może dojść do punktowego zmętnienia wody, a co za tym idzie do nieznacznego pogorszenia się warunków świetlnych w

wodzie, mających wpływ na ten rodzaj siedliska. Niemniej jednak dzięki projektowanemu obiektowi mostowemu oraz braku ingerencji w koryto rzeczne nie przewiduje się powstania efektu fragmentacji siedliska 3260-1. Ponadto na etapie realizacji inwestycji zagrożeniem dla ww. siedliska jest jego zanieczyszczenie materiałami budowlanymi. Mogą to być przede wszystkim różnego typu elementy zbrojenia, betonu itp. Celem zabezpieczenia tego siedliska przed zanieczyszczeniami podczas prac związanych z budową ustroju nośnego obiektu zastosowane zostaną przezroczyste membrany rozpięte pod przęsłem, nad ciekim. Należy nadmienić, iż w związku z pracami związanymi z wykopami pod podpory obiektu mostowego MS-53 może dojść do odwodnień w granicach płatów siedliska 91E0-1 sąsiadującego z pasem drogowym. Celem ograniczenia ww. zjawiska wykopy pod podpory obiektu mostowego MS-53 zostaną wykonane przy użyciu ścianek szczelnych.

Należy nadmienić iż głównymi zagrożeniami pośrednimi na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji dla ww. przedmiotów ochrony jak i pozostałych w obszarze Natura 2000 będzie praca ciężkiego sprzętu, ruch pojazdów a co za tym idzie zanieczyszczenia powietrza i gleby oraz niekontrolowane wycieki z pojazdów. Dlatego też należy zachować wszelkie środki ostrożności, dbać o sprawność techniczną pojazdów, a w razie wycieków szkodliwych dla siedliska substancji podjąć jak najszybciej niezbędne działania, by zapobiec skażeniu terenu. Ponadto bazy materiałowe, zaplecze budowy oraz drogi dojazdowe muszą być zlokalizowane w odległości nie zagrażającej przedmiotom ochrony w obszarze Natura 2000 Dorzecze Regi, w tym siedliskom przyrodniczym: 91E0-1 i 3260-1. Dlatego też, z lokalizacji baz materiałowych został wyłączony odcinek w km 84+800 – 85+850 oraz zaprojektowany został szczelny system odwodnienia drogi zabezpieczający te elementy środowiska przed dopływem zanieczyszczonych wód i negatywnymi skutkami poważnych awarii. Dodatkowo wśród działań minimalizujących negatywny wpływ na środowisko wodno-gruntowe, w tym rzekę Mołstowa jest podczyszczanie wód opadowych i roztopowych w osadnikach wyposażonych w awaryjne odcięcie tych wód oraz w zbiornikach retencyjnych, jak również budowa obiektu mostowego bez ingerencji w koryto rzeki.

Pomimo zniszczenia niewielkiego fragmentu łągu olszowo-jesionowego oraz zacienieniu części siedliska 3260-1 nie ulegnie trwałemu zniszczeniu pozostałe płaty tych siedlisk jak również inne chronione siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt - będące przedmiotem ochrony ww. obszarze Natura 2000.

W stosunku do obszaru Natura 2000 Dorzecze Parsęty PLH320007 inwestycja koliduje z tym obszarem na długości ok. 200 m i powierzchni ok. 0,85 ha, co stanowi 0,003% całej powierzchni analizowanego obszaru. Niemniej jednak w miejscu tym brak jest siedlisk przyrodniczych będących przedmiotem ochrony ww. obszarze. W ramach analizowanego przedsięwzięcia przewiduje się jedynie zrzut podczyszczonych wód opadowo-roztopowych do rowu Rów WR-D17 będącego dopływem rzeki Parsęty. Biorąc pod uwagę planowane podczyszczenie wód w urządzeniach podczyszczających takich jak studnie wpadowe z piaskownikami, osadniki, zbiorniki retencyjne, nie przewiduje się negatywnego wpływu na przedmioty ochrony w Dorzeczu Parsęty PLH320007.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy stwierdzić, że inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na podstawowe struktury i funkcje obszaru Natura 2000: Dorzecze Regi oraz Dorzecze Parsęty, w tym na jego spójność i integralność. Wynika to z faktu, iż jej realizacja

nie spowoduje zniszczenia oraz przerwania naturalnych powiązań ekologicznych. Uwzględniając rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz zastosowane środki zmniejszające negatywne oddziaływanie, należy stwierdzić, iż analizowane przedsięwzięcie nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na faunę i florę stanowiącą przedmiot ochrony w ww. obszarach Natura 2000.

W celu zminimalizowania fragmentacji terenów leśnych w tym obejmujących siedliska przyrodnicze, w zależności od warunków siedliskowych i tempa rozwoju roślin, nadzór przyrodniczy zdecyduje o ewentualnej konieczności odtworzenia strefy ekotonowej celem niedopuszczenia do sukcesji w nich gatunków obcych, po wcześniejszym uzgodnieniu tych działań z właścicielem terenów, zgodnie z założeniami omówionymi powyżej niniejszego postanowienia.

W stosunku do siedlisk przyrodniczych znajdujących się poza obszarem Natura 2000, zostanie zniszczone 0,4 ha siedliska przyrodniczego 91E0-3 w ok. km 102+850 – 103+100 oraz 0,13 ha siedliska przyrodniczego o kodzie 3150-1, w ok. km 91+900 – 91+980. Ponadto podczas realizacji inwestycji może dojść do zanieczyszczenia materiałami budowlanymi siedliska - Nizinne rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników w km 102+785 – 102+950, Są to siedliska bezpośrednio związane z rzeką Błotnica. W związku z czym każda znaczna ingerencja w ten ciek może mieć negatywny wpływ na stan zachowania tych siedlisk. Celem uniknięcia negatywnego wpływu inwestycji na środowisko wodno-gruntowe, w tym na ww. siedliska przyrodnicze, zaproponowano następujące działania: lokalizację baz materiałowych z wykluczeniem odcinka drogi w km 101+900 – 103 + 350 oraz w km 91+100 – 92+385, budowa obiektu mostowego nieingerującego w koryto rzeki Błotnica, zastosowanie szczelnego systemu kanalizacji na obiekcie mostowym oraz zastosowanie podczas prac związanych z budową ustroju nośnego obiektu przezroczystych membran rozpiętych pod przęsłem, nad ciekiem. Celem oczyszczenia wód opadowych i roztopowych z zawiesin oraz substancji ropopochodnych, przed zrzutem do odbiornika zostaną one podczyszczone w projektowanych osadnikach oraz częściowo w zbiornikach retencjonujących wody opadowo-roztopowe. Ponadto w przypadku wystąpienia poważnych awarii, w celu niedopuszczenia dostania się substancji niebezpiecznych do środowiska wodno-gruntowego w rejonie analizowanych siedlisk, przewiduje się zastosowanie szczelnej kanalizacji deszczowej na obiektach mostowych, zbiorników retencyjnych oraz osadników z odcięciem awaryjnym.

Realizacja drogi obok konieczności wycinki drzew i krzewów, wymaga zdjęcia wierzchniej warstwy gleby. Celem wyeliminowania ryzyka ekspansji roślin inwazyjnych drzew i krzewów, takich jak: czeremcha amerykańska i robinia akacjowa rozprzestrzeniających się przez odrosty korzeniowe przewiduje się kontrolowanie przydatności mas ziemnych, które planuje się ponownie wykorzystać do zagospodarowania pasa drogowego pod kątem obecności korzeni ww. gatunków roślin, a w przypadku ich obecności – usuwanie. Podobne działanie zostanie zastosowane podczas eliminacji ryzyka ekspansji rdestowca ostrokończystego występującego w ok. km 107+240-107+520.

W przypadku barszczu Sosnowskiego rosnącego przy węźle Kołobrzeg Zachód, na etapie realizacji inwestycji podjęte zostaną wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie rozprzestrzeniania się tego gatunku. Przed odhumusowaniem terenu w km 107+240-107+520 owinięte zostaną szczelnie workami foliowymi kwiatostany a następnie mechanicznie ścięte

zostaną łodygi i usunięte systemy korzeniowe. Ścięty materiał roślinny, zostanie zabezpieczony w szczelnych plastikowych opakowaniach a następnie przekazany do utylizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W stosunku do pozostałych elementów środowiska przyrodniczego, z przedłożonych dokumentów wynika, iż w trakcie realizacji prac budowlanych zostaną zniszczone stanowiska gatunku rośliny objętej ochroną, tj. śnieżyczki przebiśnieg w następującym kilometrażu: w km 95+720 prawa strona drogi (ok. 1500 m²) oraz w km 102+300-102+380 prawa oraz lewa strona drogi (ok. 4000 m²). W obszarze objętym inwentaryzacją nie stwierdzono obecności stanowisk chronionych gatunków grzybów (w tym porostów). W przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do chronionych ww. gatunków przed rozpoczęciem przedsięwzięcia uzyskane zostaną stosowne zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Trasa projektowanego odcinka drogi ekspresowej S-6 przebiega przez tereny o pospolitym składzie entomofauny. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji stwierdzono 38 gatunków bezkręgowców, przy czym 6 gatunków jest objętych ochroną, tj. trzmiel ziemny *Bombus terrestris*, trzmiel leśny *Bombus pratorum*, biegacz skórzasty *Carabus coriaceus*, biegacz zielonożłoty *Carabus auronitens*, trzmiel gajowy *Bombus lucorum*, biegacz gładki *Carabus glabratus*. W związku z tym, iż w kolizji z trasą stwierdzono występowanie trzech okazałych alei klonowych km 89+600, 90+450, 98+950 kontroli poddano każde drzewo przeznaczone do wycinki w kontekście występowania chronionych gatunków ksylofagów. Nie wykazała ona jednak występowania stanowiska pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*, wymienionej w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Ponadto nie stwierdzono pozostałych gatunków zwierząt dla których powołuje się obszary Natura 2000. Niemniej jednak nie jest wykluczone stwierdzenie obecności tych gatunków zwierząt podczas prowadzonych prac budowlanych, co zostanie zweryfikowane przez prowadzony nadzór przyrodniczy.

Na badanym obszarze stwierdzono występowanie 3 gatunków ichtiofauny objętych ochroną prawną, tj. minóg strumieniowy *Lampetra planeri*, minóg rzeczny *Lampetra fluviatilis*, głowacz białopłetwy *Cottus gobio*, związanych z siedliskami przecinanych przez inwestycję rzek takich jak Mołstowa (minóg strumieniowy, minóg rzeczny), Dębosznicza (minóg strumieniowy) i Błotnica (głowacz białopłetwy). Obecność tych gatunków ww. ciekach wynika z faktu, iż rzeki te charakteryzują się dość dobrą czystością wody, dość szybkim przepływem, licznymi pływami i bystrzami oraz dobrym natlenieniem. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji podczas prac budowlanych związanych z posadowieniem obiektów mostowych nie dojdzie do ingerencji w koryto ww. cieków oraz w jej bezpośrednie sąsiedztwo. Jedyne prace ingerujące bezpośrednio w ww. cieki związane są z wykonaniem umocnienia zrzutów rowów i kanalizacji. W związku z czym powyższe czynności będą wykonywane poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry tj. poza okresem od 1 marca do 30 czerwca oraz od 1 października do 31 stycznia. Dopuszcza się wykonanie ww. prac w innym terminie jedynie pod nadzorem przyrodniczym.

W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji ornitologicznej na badanym obszarze stwierdzono występowanie 79 gatunków ptaków objętych ochroną prawną. Wśród zinwentaryzowanych

ptaków stwierdzono 11 gatunków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej, tj. bocian biały, bocian czarny, błotniak stawowy, błotniak zbożowy, czapla biała, derkacz, dzięcioł czarny, gąsiorek, żuraw, zimorodek, warzęcha. Najczęściej i najliczniej stwierdzano przedstawicieli pospolitej ornitofauny krajobrazu rolniczego. W stosunku do stwierdzonych gatunków ptaków zidentyfikowano następujące zagrożenia na etapie realizacji inwestycji: zajęcie terenu pod inwestycję, mechaniczne niszczenie siedlisk, w tym: wycinka drzew i krzewów (w przypadku ptaków gniazdujących i żerujących na drzewach i krzewach), zniszczenie szaty roślinnej - zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (w przypadku ptaków gniazdujących i żerujących na ziemi), zanieczyszczenie biotopów - utrata bądź zmniejszenie potencjalnych miejsc żerowania, drgania podłoża i hałas na etapie realizacji prac budowlanych skutkujące płoszeniem ptaków i tworzeniem efektu barierowego, przypadkowa śmiertelność. Obserwacje ornitologiczne w trakcie jesiennych przelotów wykazały obecność miejsc żerowania żurawi (*Grus grus*) na polach uprawnych w km 96+600-98+800 (strona prawa i lewa). W związku z koniecznością wycinki drzew dojdzie do bezpośredniego zniszczenia stanowisk lęgowych ptaków. Z uwagi na powyższe, zamierzoną wycinkę drzew i krzewów należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt. Dopuszcza się wykonanie prac poza wskazanym okresem wyłącznie w przypadku: potwierdzenia przez nadzór przyrodniczy braku zasiedlanych gniazd w obrębie drzew i zakrzewień przeznaczonych do usunięcia a w przypadku stwierdzenia ich występowania po uzyskaniu stosownego zezwolenia na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Z przedłożonych dokumentów oraz z ogólnie dostępnych danych wynika, iż na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie nie występują strefy ochronne wyznaczane dla gniazd chronionych gatunków ptaków.

Planowana inwestycja może przyczynić się do zmniejszenia bazy pokarmowej lub utrudnienia migracji ssakom. Podczas prowadzenia prac silny wpływ na zmniejszenie areалу żerowiskowego będzie miała antropopresja powodowana pracami budowlanymi w obrębie dolin cieków. Z pośród ssaków często występującym gatunkami są jeleń *Cervus elaphus*, sarna *Capreolus capreolus*, dzik *Sus scrofa*, daniel *Dama dama*, lis *Vulpes vulpes*, zając szarak *Lepus europaeus*, łasica *Mustela nivalis*, tchórz *Mustela putorius*, jenot *Nyctereus procyonoides* i kuna leśna *Martes martes*. Na terenie doliny rzeki Mołstowa stwierdzono tropy łosia *Alces alces*. W związku z realizacją przedsięwzięcia może dojść do kolizji z następującymi stanowiskami i siedliskami chronionych gatunków ssaków: karczownika, bobra europejskiego, wydry, kreta, ryjówki aksamitnej, jeża zachodniego oraz wiewiórki. Przy czym wydra i bóbr są gatunkami zwierząt wymienionymi w załączniku do Dyrektywy Siedliskowej. Wyniki inwentaryzacji nie potwierdziły obecności gatunku wskazywanego w treści decyzji środowiskowej jakim jest wilk *Canis lupus*.

W stosunku do gatunków nietoperzy zidentyfikowano następujące potencjalne zagrożenia na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji:

- izolacja populacji i terenów siedliskowych,
- ograniczenia możliwości wykorzystywania arealów osobniczych zwierząt – poprzez zahamowanie migracji związanych ze zdobywaniem pożywienia, szukaniem

bezpiecznego schronienia, dostępem do miejsc rozrodu,

- zahamowanie lub ograniczanie migracji i wędrówek dalekiego zasięgu oraz rozprzestrzeniania się gatunków i kolonizacji nowych siedlisk.

Na podstawie nasłuchów detektorowych za miejsca cenne w kontekście żerowania nietoperzy uznano takie tereny jak: skraj lasu w dolinie rzeki Mołstowa – km 85+150-86+000 strona prawa i lewa drogi (borowiec wielki, karlik malutki), aleja z klonem zwyczajnym wzdłuż drogi powiatowej DP3308Z – km 89+600 strona prawa i lewa drogi (mroczek późny); aleja z klonem zwyczajnym wzdłuż drogi powiatowej DP3315Z – km 90+450 strona prawa i lewa drogi (mroczek późny); eutroficzny zbiornik wodny – km 91+350-92+000 strona lewa (borowiec wielki); aleja z klonem jaworem wzdłuż drogi powiatowej DP3307Z – km 98+950 strona prawa i lewa drogi (mroczek późny); aleja z lipą drobnolistną wzdłuż drogi powiatowej DP3316Z/2 – km 102+375 strona prawa i lewa drogi (gacek brunatny, mroczek późny).

Celem wyeliminowania ryzyka kolizji nietoperzy z pojazdami poruszającymi się po drodze ekspresowej, w miejscach przecięcia okazałych alei drzew stanowiących trasy przelotów nietoperzy podczas żerowania zostaną wykonane ogrodzenia ochronne dla tej grupy zwierząt w postaci siatki o wysokości 4 m w formie plecionki z pasków o szerokości co najmniej 0,5 cm i wymiarze oczek 5x5 cm, wg poniższego zestawienia.

Lokalizacja wygradzeń ochronnych dla nietoperzy

Lp.	Nr Ekranu	Lokalizacja wg km trasy S-6			Wysokość [m]	Uwagi
		od km	do km	strona		
1	EKO1P	89+518	89+618	prawa	4	-
2	EKO1L	89+618	89+716	lewa	4	-
3	EKO2L	90+386	90+487	lewa	4	Z przerwą pod konstrukcją obiektu WD-60
4	EKO2P	90+432	90+534	prawa	4	Z przerwą pod konstrukcją obiektu WD-60
5	EPO3L	98+878	98+981	lewa	4	Z przerwą pod konstrukcją obiektu WD-70
6	EPO3P	98+898	98+999	prawa	4	Z przerwą pod konstrukcją obiektu WD-70

Faza budowy może przyczynić się również do zaburzeń w możliwościach migracyjnych gadów, jak również do nieznacznego zmniejszenia arealu obszaru żerowiskowego. Niemniej jednak prace budowlane będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, co powinno zagwarantować szybką i właściwą reakcję w razie zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa chronionych gatunków ssaków i gadów.

Kolejną grupą zwierząt poddaną wnikliwej analizie są płazy. W toku przeprowadzonych prac inwentaryzacyjnych stwierdzono występowanie populacji płazów, reprezentowanych przez gatunki powszechnie występujące w kraju. Strefy występowania płazów wiążą się przede wszystkim ze zbiornikami wodnymi, zarówno naturalnymi, jak i antropogenicznymi, z rozlewiskami, ciekami oraz użytkami zielonymi poprzecinanymi siecią rowów melioracyjnych, wilgotnymi lasami i zadrzewieniami. Jak wynika z przedłożonej

dokumentacji, na trasie inwestycji znajdują się zbiorniki i zagłębienia, które zostaną zlikwidowane a w których mogą znajdować się płazy, dotyczy to odcinka drogi w km 91+900 – 91+980 (ok. 1300 m²), 91+180 – 91+215 lewa strona drogi (ok. 800 m²), 94+060 – 94+130 prawa i lewa strona drogi (ok. 1705 m²), 100+685-100+825 prawa strona drogi (ok. 4530 m²), 100+905-100+935 prawa strona drogi (695 m²). Przed zasypianiem siedlisk herpetofauny odłowione zostaną wszystkie gatunki płazów i przeniesione do siedlisk zastępczych, tj. istniejących zbiorników wodnych zlokalizowanych poza zakresem oddziaływania inwestycji, gdzie stwierdzono wcześniej występowanie tej grupy zwierząt, wg poniższego zestawienia.

Miejsca przeniesienia płazów z likwidowanych siedlisk

Lokalizacja Km trasy w którym znajduje się likwidowany zbiornik Nr działki	Gatunki herpetofauny do przeniesienia	Szacunkowa liczebność	Lokalizacja Km trasy w którym znajduje się zastępczy zbiornik Nr działki	Odległość zbiornika zastępczego od inwestycji [m]
91+180-91+215/L powiat kołobrzeski, gmina Rymań, obręb Górawino, działka nr 40 oraz obręb Mechowo	Żaba trawna (<i>Rana temporaria</i>)	10-50	91+350-91+550/L powiat kołobrzeski, gmina Rymań, obręb Górawino, działka nr 2 oraz 27/5 oraz obrub Mechowo	W bezpośredni m sąsiedztwie trasy
91+900-91+980/P powiat kołobrzeski, gmina Rymań, obręb Górawino, działka nr 27/10 oraz obręb Mechowo	Żaba trawna (<i>Rana temporaria</i>)	10-50	91+350-91+550/L powiat kołobrzeski, gmina Rymań, obręb Górawino, działka nr 2 oraz 27/5 oraz obrub Mechowo	W bezpośredni m sąsiedztwie trasy
94+060-94+130/P,L powiat kołobrzeski, gmina Siemyśl, obręb Świecie Kołobrzeskie, działka nr 188	Żaba trawna (<i>Rana temporaria</i>)	50-100	94+080-94+175/L powiat kołobrzeski, gmina Siemyśl, obręb Świecie Kołobrzeskie, działka nr 186	120
100+685-100+825/P powiat kołobrzeski, gmina Siemyśl, obręb Kędrzyno, działka nr 17/4	Żaba trawna (<i>Rana temporaria</i>)	50-100	100+850-100+875/L powiat kołobrzeski, gmina Siemyśl, obręb Kędrzyno, działka nr 18/5	10
100+905-100+935/P powiat kołobrzeski, gmina Siemyśl, obręb Kędrzyno, działka nr 17/4	Żaba trawna (<i>Rana temporaria</i>)	50-100	100+850-100+875/L powiat kołobrzeski, gmina Siemyśl, obręb Kędrzyno, działka nr 18/5	10

Ponadto na podstawie jesiennych i wiosennych obserwacji stwierdzono wystąpienie kolizji inwestycji ze szlakami sezonowych migracji płazów do miejsc ich zimowania oraz rozrodu. Celem zachowania ciągłości korytarzy sezonowych migracji oraz ograniczenia powierzchni dostępnych siedlisk rozrodczych jak również uniknięcie śmiertelności tej grupy zwierząt, zaprojektowano zespół przejść i budowę ogrodzeń ochronnych, które zostały poddane wnikliwej analizie poniżej niniejszego postanowienia jak również podano lokalizacje bazy

materiałowej wykluczające miejsca dogodne dla bytowania płazów. Ponadto nałożenie na inwestora warunek prowadzenia prac pod nadzorem przyrodniczym, w pełni powinien zabezpieczyć tę grupę zwierząt przed zagrożeniami jakimi niesie ze sobą budowa inwestycji liniowej.

Kolejnym i zarazem najbardziej rozbudowanym elementem ponownej oceny było określenie oddziaływania przedsięwzięcia na grupy zwierząt migrujących w obrębie planowanego przedsięwzięcia oraz przedstawienie propozycji działań minimalizujących w tym zakresie, po uprzednim przeprowadzeniu dodatkowych badań terenowych. Kluczowym elementem analizy w zakresie zasadności wykonania przejść dla zwierząt na poszczególnych odcinkach drogi była aktualna inwentaryzacja przyrodnicza, na podstawie której wytypowano szlaki migracyjne w odniesieniu do poszczególnych grup zwierząt.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, planowany odcinek drogi przecina kilka korytarzy migracji zwierząt, w tym korytarz migracji o randze krajowej „Pobrzeże Koszalińskie”, znajdujący się w km 102+275-107+525 oraz lokalne korytarze migracji dużych i średnich ssaków kopytnych znajdujące się w następującym km:

- 85+200-85+800 – dolina rzeki Mołstowa;
- 86+800-87+400 – dolina rzeki Lnianka;
- 91+300-91+800 – dwie doliny z niewielkimi ciekami/rowami – Rów 91+386 i Rów RB-26.;
- 94+800-95+200 – dolina rzeki Dębosznica;
- 102+700-103+800 - dolina rzeki Błotnica;
- 104+200-104+600 – łącznik pomiędzy Charzyńskim Lasem, a obszarami leśnymi w miejscowości Kolonia Błotnica;
- 108+100 – dolina rzeki Parsęta.

Ponadto do celów migracji małych ssaków, wykorzystywane są także drobne cieki, rowy melioracyjne i obniżenia terenu w następujących lokalizacjach: 85+200 (Rów 41), 92+800 (Rów RB-32), 93+300 (Rów RB-31), 95+425 (jar z ciekim/rowem bez nazwy), 95+600-96+100 (jar z ciekim/rowem bez nazwy), 100+075 (Rów DA), 103+100 (Rów BA).

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

- MS-53 (przejście dolne dla dużych zwierząt, poszerzony most na rzece Mołstowa), zlokalizowane w km 85+644,60 (85+700) o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 5 m w pionie i 100 m w poziomie;
- MS-57 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rowem RA), zlokalizowane w km 87+068,65(87+080) o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
- MS-61 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rowem 91+386), zlokalizowane w km 91+361,94 (91+375) o skrajni pod obiektem wynoszącym

- minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
- MS-62 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z rowem RB-26), zlokalizowane w km 91+522,15 (91+540) o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
- MS-66 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Dębosznicą), zlokalizowane w km 94+936,40 (94+950) o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
- MS-74 (przejście dolne dla dużych zwierząt zespolone z ciekim Błotnica), zlokalizowane w km 102+874,21 (102+900) o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 30 m w poziomie;
- PZ-15a (przejście dolne dla dużych zwierząt), zlokalizowane w km 104+257,95 (104+270) o skrajni pod obiektem wynoszącym minimum 3,5 m w pionie i 15 m w poziomie.

W nawiasie podano kilometraż środka obiektu w projekcie budowlanym.

Ww. obiekty za wyjątkiem MS-61 (który dodatkowo dodano do projektu z uwagi na zinventaryzowanie szlaku migracji zwierząt wzdłuż rowu 91+386), są zgodne z zapisami decyzji środowiskowej. Niewielkie różnice w kilometrażu wynikają z doprecyzowania na etapie prac projektowych przecięcia się środka obiektu z przeszkodą jakim są cieki oraz z wpasowania obiektu w istniejący układ terenu.

W przypadku PZ-15a - przejścia dolnego dla zwierząt dużych i średnich niezespolonego z ciekim rowy drogowe na najściu zostaną zarurowane. Natomiast w przypadku przejść zespolonych z ciekami, zlokalizowanych na obszarach o licznej sieci rowów melioracyjnych i dopływów dopuszcza się funkcjonowanie rowów drogowych i melioracyjnych w strefie najścia na przejście dla zwierząt jedynie w przypadku wyprofilowania ich skarp i uzyskania nachylenia w proporcji 1:2,5.

W rejonie przepraw mostowych na ciekach Mołstowa, Dębosznicą, Błotnica zaprojektowano strome skarpy korpusu drogowego o nachyleniu 1:1,5. W przypadku przejścia przez dolinę rzeki Mołstowa po lewej stronie trasy zaprojektowano także ścianę oporową aby w przypadku rzeki meandrującej nie zawężać pasów migracji po obu stronach cieku. Ogrodzenie trasy S-6 wraz wygrodeniem ochronno-naprowadzającym zaprojektowano u podstawy skarpy korpusu drogowego, tak aby nie dopuścić do dostania się zwierząt na skarpy i korpus drogi ekspresowej. Projektowany teren przed linią ogrodzenia od strony nadchodzących zwierząt planuje się ukształtować jak najbardziej poziomo i nawiązać rzedną do istniejącego terenu. Projektowane rowy drogowe i melioracyjne planuje się ukształtować o nachyleniu 1:2,5 tak aby małe zwierzęta (w tym płazy) mogły je łatwo pokonać

Celem przyspieszenia wykorzystywania ww. obiektów, na długości po 50 m od krańców przejść dla zwierząt zaprojektowano ekrany przeciwoślennieniowe, w postaci litych drewnianych lub drewnopodobnych parkanów o wysokości 2,4 m wg poniższego zestawienia.

Lokalizacja ekranów przeciwoślennieniowych

Lp.	Nr Ekranu	Lokalizacja wg km trasy S-6			Wysokość [m]
		od km	do km	strona	
1	EPO1L	85+594	85+798	lewa	2,4

Lp.	Nr Ekranu	Lokalizacja wg km trasy S-6			Wysokość [m]
		od km	do km	strona	
2	EPO1P	85+594	85+798	prawa	2,4
3	EPO2L	87+018	87+151	lewa	2,4
4	EPO2P	87+018	87+151	prawa	2,4
5	EPO3L	91+311	91+445	lewa	2,4
6	EPO3P	91+311	91+445	prawa	2,4
7	EPO4L	91+472	91+605	lewa	2,4
8	EPO4P	91+472	91+605	prawa	2,4
9	EPO5L	94+886	95+019	lewa	2,4
10	EPO5P	94+886	95+019	prawa	2,4
11	EPO6L	102+832	102+981	lewa	2,4
12	EPO6P	102+816	102+966	prawa	2,4
13	EPO7L	104+207	104+327	lewa	2,4
14	EPO7P	104+207	104+327	prawa	2,4

Dodatkowo, dla przyspieszenia adaptacji zwierząt do nowo wybudowanych obiektów: zaprojektowana zieleń musi być dostosowaną do rodzimych gatunków występujących na danym terenie, łącznie z zagospodarowaniem korytarza naprowadzającego, pokrycie przejścia właściwym podłożem (piasek, żwir), przy stworzeniu naturalnych miejsc do schowania się zwierząt (pnie, gałęzie itp.), nieutwardzanie wykończenia przyczółków i skarp, szczególnie połączyć wszystkie elementy ogrodzeń, również w rejonie bram, furtek, przepustów, itd., wypłaszczyć skarpy w strefach najściś.

Na zwiększenie skuteczności przejść dla dużych i średnich zwierząt, będzie miało również wyгородzenie, projektowanego odcinka drogi, siatką stalową o wys. 240 cm ponad powierzchnię terenu, zakopaną na głębokość 30 cm, o zmiennej wielkości oczek, zmniejszające się ku dołowi. Ogrodzenie będzie ściśle łączyło się z czołami obiektów mostowych pełniących funkcję przejść dla zwierząt, a w przypadku przepustów ekologicznych przechodziło nad czołem przepustu. Bramy i furtki w ogrodzeniu będą wyposażone w samozamykacze.

W rejonie projektowanej drogi stwierdzono miejsca dogodne do bytowania płazów i małych ssaków co jest związane z obecnością zbiorników wodnych i rowów melioracyjnych oraz terenów podmokłych. W celu zachowania ciągłości siedlisk i korytarzy migracyjnych oraz zapewnienia możliwości migracji płazów do miejsc rozrodu i miejsc zimowania zaprojektowano wykonanie 19 przepustów dla małych ssaków oraz płazów, w tym 6 przepustów hydrologicznych. Przepusty te będą również wykorzystywane przez inne mniejsze zwierzęta. W załączniku nr 3 do niniejszego postanowienia wskazane zostały miejsca lokalizacji przepustów wraz ze wskazaniem ich parametrów.

Przepusty hydrologiczne posiadać będą obustronne półki o szerokości 0,50 m, wyłożone 10 cm warstwą gliny, wyniesione ponad poziom wody średniej w przepuście, połączone trwale z gruntem, służące migracji małych zwierząt, w tym płazów.

W rejonie projektowanych przepustów dla płazów i małych ssaków, oraz w rejonie przejść dla dużych i średnich zwierząt zaprojektowano wyгородzenia ochronno-naprowadzające. W przypadku miejsc, gdzie na etapie eksploatacji trasy można spodziewać się występowania płazów, tj. w sąsiedztwie projektowanych zbiorników wód deszczowych wyгородzenia

zaprojektowano wzdłuż S-6 na wysokości ww. zbiorników oraz po 100 m przed i za zbiornikiem. Powyższe ma na celu uniknięcia ewentualnych kolizji płazów z pojazdami poruszającymi się po drodze ekspresowej. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające zostaną wykonane i zainstalowane jako płotki z siatki stalowej, pełne z prefabrykatów o wysokości ok. 0,5 m ponad powierzchnię terenu i zakopane na głębokość min. 30 cm. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki średnica oczek powinna wynieść nie więcej niż 0,5 cm. Górna część konstrukcji winna być wygięta w kierunku terenu przylegającego do pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne końce systemów (nie naprowadzające do przejść) winny być uformowane w kształcie litery „U” w kierunku przeciwnym do pasa drogi. Konstrukcje będą łączyć się szczelnie z czołami przejść dla zwierząt (skrzydłami przepustów) w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na korpus drogi. W przypadku przejścia ogrodzeń ochronno-naprowadzających przez rowy drogowe oraz w miejscach lokalizacji bram i furtek zastosowane zostaną płotki z siatki. Szczegółowe informacje dotyczące miejsc lokalizacji planowanych ogrodzeń ochronno-naprowadzających, z podaniem typu ogrodzenia, znajdują się w załączniku nr 4 do niniejszego postanowienia.

Celem uniknięcia wpadania zwierząt do kanalizacji deszczowej, urządzenia takie jak studnie wpadowe, osadniki, separatory, zostaną zlokalizowane w miarę możliwości za ogrodzeniem ochronnym drogi, tj. w strefie niedostępnej dla zwierząt. Studnie wpadowe (zlokalizowane wzdłuż dróg równoległych oraz pomiędzy ogrodzeniem trasy a drogami równoległymi), zostaną wyposażone w zabezpieczenia uniemożliwiające wtargnięcie do nich osobników poszczególnych gatunków. Dodatkowo, aby zapewnić szczelność wygrodzień ochronno-naprowadzających w rejonie bram i furtek zastosowane zostaną elastyczne kołnierze gumowe u dołu skrzydeł oraz w miejscach łączenia skrzydeł ze słupkami mocującymi bramy/furtki.

Celem ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na płazy, podczas budowy zaplanowano montaż tymczasowych ogrodzeń ochronnych, uniemożliwiających dostawanie się płazów na teren budowy, w następującym km: 85+500-85+800 (strona prawa i lewa), 91+100-92+100 (strona prawa i lewa), 92+600-93+500 (strona prawa), 93+950-94+250 (strona prawa i lewa), 95+850-96+550 (strona prawa i lewa), 97+300-97+500 (strona lewa), 100+600-101+000 (strona prawa i lewa). Celem efektywności zastosowania ww. ogrodzeń powinny one zostać ustawione przed okresem rozpoczęcia wiosennych i jesiennych migracji oraz wykonane z materiałów takich jak: folia, geomembrana, prefabrykowane elementy plastikowe. Wygrodzień te powinny mieć wysokość min. 50 cm ponad teren, zakopane na głębokość min. 15 cm, z przewieszką min. 10 cm skierowaną w stronę nadchodzących płazów. Końce ogrodzeń powinny posiadać zakończenie w kształcie litery „U”.

Po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji powinien być prowadzony monitoring poinwestycyjny celem oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań dot. rozmieszczenia przejść dla zwierząt, w tym przepustów dla płazów oraz zastosowanych pozostałych działań ograniczających negatywny wpływ na płazy zgodnie z zatwierdzoną przez właściwy organ metodyką i zakresem.

Kolejnym elementem podlegającym szczegółowej analizie na etapie ponownej oceny była kwestia usytuowania ekranów akustycznych. Zgodnie z raportem, na podstawie prognozy ruchu obliczono zasięg uciążliwości akustycznej oraz wyznaczono miejsca narażone na

ponadnormatywny hałas. W celu stwierdzenia zasięgu oddziaływania emisji hałasu związanego z eksploatacją projektowanej drogi krajowej, wykonane zostały prognozy rozprzestrzeniania się dźwięku dla horyzontu czasowego dla roku 2019 i 2029, w oparciu o program SoundPLAN ver 7.1 i metodę obliczeniową NMPB (Guide du Bruit) opartą na normie PN ISO 9613-2:2002 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”.

Analiza wykonana została z uwzględnieniem projektowanego ukształtowania terenu oraz zastosowanych rozwiązań w planowanych węzłach. Dokonano również szczegółowej waloryzacji terenów chronionych akustycznie na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i stanu faktycznego zagospodarowania, a w przypadku ich braku w oparciu o ustalenia właściwych organów. W wyniku przeprowadzonych analiz dokonano weryfikacji zabezpieczeń akustycznych zawartych w Decyzji Środowiskowej.

Analiza oddziaływania akustycznego projektowanego przedsięwzięcia wykazała, że eksploatacja drogi spowoduje występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych przed hałasem. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej zaproponowano wybudowanie ekranów akustycznych. Dla terenów, na których nie istnieje zagospodarowanie zgodne z przeznaczeniem zaproponowano rezerwę terenu pod ekran akustyczny. Szczegółowe informacje dotyczące parametrów oraz lokalizacji ekranów podano w poniższej tabeli.

Zestawienie projektowanych ekranów akustycznych oraz rezerwy terenowej pod ekrany akustyczne

Lp	Symbol ekranu/rezerwy	Kilometraż S-6 [km]		Długość [m]	Wysokość [m]	Strona drogi	Typ zabezpieczenia
		od	do				
1	E01	95+314	95+451	137	2,0	Prawa	Ekran pochłaniający
2	E02	95+702	95+865	163	4,0	Prawa	Ekran pochłaniający
3	E03	96+478	96+578	108	4,0	Prawa	Ekran pochłaniający
4	R01	102+080	102+150	70	-	Prawa	Rezerwa pod ekrany

Zastosowane zostaną ekrany o następujących parametrach: jednolicebowy wskaźnik izolacyjności akustycznej od dźwięków powietrznych ($DLR \geq 24$ dB) mieszczący je w klasie izolacyjności od dźwięków powietrznych B3, jednolicebowy wskaźnik oceny pochłaniania dźwięku ($DL\alpha \geq \min 8$ dB) mieszczący je w klasie A3. W celu zapewnienia wymaganej skuteczności ekranowania w projekcie budowlanym przewidziano ściśle połączenie podwaliny ekranów akustycznych z gruntem. Proponuje się, aby ekrany akustyczne miały odcień zieleni, szarości lub brązu.

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

W ocenie tutejszego organu zaproponowane w raporcie rozwiązania stanowią dostateczne zabezpieczenie środowiska przed negatywnym oddziaływaniem przedsięwzięcia na klimat akustyczny, w związku z czym aktualnie brak jest podstaw prawnych do wprowadzania dodatkowych działań minimalizujących w tym zakresie. Jednak bez względu na powyższe inwestor zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, lotniskiem, portem (Dz. U. z 2011r., Nr 140, poz. 824), obowiązany jest do prowadzenia okresowych pomiarów w zakresie emisji hałasu emitowanego przez przedsięwzięcie. Ponadto, aby uzyskać jednoznaczne potwierdzenie przedstawionych w raporcie analiz, nałożono na inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, celem oceny skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem oraz określenia poziomu emisji hałasu drogowego z określeniem rzeczywistego oddziaływania akustycznego i wpływu eksploatacji zrealizowanego układu drogowego na klimat akustyczny na granicy terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi. W ramach analiz pomiary należy wykonać w ok. km 89+200, 89+355, 94+230, 94+395, 95+375, 95+800, 96+568, 102+148.

Po rozpoznaniu terenu objętego przedsięwzięciem oraz przedłożeniu analiz w zakresie jego oddziaływania na środowisko, należy przypuszczać, iż możliwe jest wystąpienie konfliktów społecznych jedynie podczas prac budowlanych. Na obecnym etapie nie można jednak dokładnie określić jakiego rodzaju będą to konflikty. Celem uniknięcia jakiegokolwiek niezadowolenia wśród społeczeństwa inwestor będzie informował mieszkańców o poszczególnych etapach budowy, w tym wystąpieniu możliwych utrudnieniach związanych z wjazdem lub wyjazdem do posesji bezpośrednio kolidujących z planowaną inwestycją, przewidzianych objazdach zaplanowanych na czas prowadzenia robót drogowych, prowadzeniu hałaśliwych prac. Dodatkowo, inwestor dokonał korekty rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu drogi dojazdowej DS23, w sposób umożliwiający rezygnację z zajętości działki nr 79/1 obręb Morowo.

Pozostałe kwestie związane z oddziaływaniem przedsięwzięcia zostały szczegółowo przeanalizowane w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji środowiskowej dla planowanego przedsięwzięcia, w związku z czym tutejszy organ nie powielał w niniejszym postanowieniu warunków dotyczących sposobu wykonania prac inwestycyjnych, czy też kwestii ogólnego monitoringu związanego z planowanym przedsięwzięciem, ponieważ ponowna ocena nie obejmowała przedmiotowych kwestii.

Biorąc powyższe pod uwagę, organ orzekł jak w sentencji.

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

Pouczenie

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

Integralną częścią niniejszego postanowienia są załączniki, tj.

- załącznik 1 zawierający uwarunkowania obszaru inwestycji w stosunku do lokalizacji zapleczy budowy,
- załącznik 2 przedstawiający lokalizację zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych,
- załącznik 3 zawierający lokalizację przepustów dla małych ssaków i płazów,
- załącznik 4 przedstawiający lokalizację ogrodzeń ochronno-naprowadzających.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie
2016-12-01
Radosław Grzegorezyk

Otrzymują:

1. Wojewoda Zachodniopomorski – Wydział Architektury i Gospodarki Przestrzennej, Waly Chrobrego 4, 70-502 Szczecin
2. W imieniu GDDKiA – Marek Stalmach Trakt Sp. z o.o. sp. k., ul. Jesionowa 9A, 44-159 Katowice,

Uwarunkowania obszaru inwestycji w stosunku do lokalizacji zaplecza budowlanego

Kilometraż		Możliwość lokalizacji zaplecza budowy i ich elementów	Uzasadnienie
Trasa S-6			
84+000	84+800	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
84+800	85+850	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Trasa przecina ciek Mołstowa oraz rów 41 (szlak migracji małych zwierząt), obszar wrażliwy z uwagi na warunki hydrogeologiczne, obszar Natura 2000 Dorzecze Regi, lokalny korytarz migracji ssaków kopytnych, trasy przelotu nietoperzy podczas żerowania, obecność siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, obecność siedlisk herpetofauny, obecność gleb chronionych.
85+850	86+710	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
86+710	87+370	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Rów RA, lokalny korytarz migracji ssaków kopytnych, obszar wrażliwy z uwagi na warunki hydrogeologiczne, obecność gleb chronionych
87+370	87+745	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
87+745	88+235	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Obecność gleb chronionych
88+235	88+940	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
88+940	90+500	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Tereny mieszkaniowe, trasy przelotu nietoperzy podczas żerowania
90+500	91+100	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
91+100	92+385	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Rowy 91+386 oraz RB-26, lokalny szlak migracji ssaków kopytnych, siedliska herpetofauny, trasy przelotu nietoperzy podczas żerowania, obecność siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, obszar wrażliwy z uwagi na warunki hydrogeologiczne
92+385	92+600	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
92+600	93+500	Zakaz lokalizacji zaplecza	Rowy RB-31, RB-32 (lokalne szlak migracji małych

Kilometraż		Możliwość lokalizacji zaplecza budowy i ich elementów	Uzasadnienie
		budowy	ssaków), siedliska herpetofauny, obecność siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, obszar wrażliwy z uwagi na warunki hydrogeologiczne
93+500	94+000	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
94+000	94+600	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Siedliska herpetofauny, tereny mieszkaniowe, obszar wrażliwy z uwagi na warunki hydrogeologiczne
94+600	94+770	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
94+770	96+700	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Trasa przecina ciek Dębosznica (lokalny szlak migracji ssaków kopytnych), rowy bez nazwy (lokalne szlaki migracji małych zwierząt), obszar wrażliwy z uwagi na warunki hydrogeologiczne, obecność siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, siedlisk herpetofauny, terenów mieszkaniowych, obecność gleb chronionych.
96+700	97+085	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
97+085	97+800	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Obecność siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, siedlisk herpetofauny, obecność gleb chronionych
97+800	98+700	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
98+700	99+000	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Tereny mieszkaniowe, trasy przelotu nietoperzy podczas żerowania
99+000	99+600	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
99+600	100+150	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Rów DA (lokalny szlak migracji małych zwierząt), bogata sieć rowów drenarskich, obszar wrażliwy z uwagi na warunki hydrogeologiczne, obecność gleb chronionych
100+150	100+600	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
100+600	101+000	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Siedliska herpetofauny
101+000	101+900	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych

Kilometraż		Możliwość lokalizacji zaplecza budowy i ich elementów	Uzasadnienie
			przyrodniczo
101+900	103+350	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Tereny mieszkaniowe, teren dawnego cmentarza ewangelickiego, ciek Błotnica (lokalny szlak migracji ssaków kopytnych), rów BA (lokalny szlak migracji małych zwierząt), bogata sieć rowów drenarskich, obecność siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, obszar wrażliwy z uwagi na warunki hydrogeologiczne
103+350	103+985	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
103+985	104+600	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Lokalny szlak migracji ssaków kopytnych, obecność gleb chronionych
104+600	105+445	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
105+445	105+745	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Obecność gleb chronionych
105+745	108+024	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo
DW162			
0+000	0+120	Zakaz lokalizacji zaplecza budowy	Obszar Natura 2000 Dorzecze Parsęty, tereny chronione akustycznie
0+120	0+646	Optymalne warunki do lokalizacji zaplecza	Brak miejsc wrażliwych z uwagi na warunki wodno-gruntowe, brak terenów mieszkaniowych oraz obiektów zabytkowych, brak obiektów i obszarów chronionych w świetle ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody oraz obiektów cennych przyrodniczo



REGIONALNY DYREKTOR
 OCHRONY ŚRODOWISKA
 w Szczecinie
 2016-12-01
Radosław Grzegorezyk

Lokalizacja zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych

Lp.	Oznaczenie zbiornika	Typ zbiornika		Lokalizacja zbiornika		Odbiornik ostateczny
				Kilometraż	Strona drogi	
1	ZR-5e	infiltracyjny	nieszczelny	85+080	lewa	Rów drogowy
2	ZR-6a	retencyjny	nieszczelny	85+360	lewa	Rów 42
3	ZR-6b	infiltracyjny	nieszczelny	85+890	prawa	Rów drogowy
4	ZR-7a	retencyjny	szczelny	86+780	prawa	rów RA
5	ZR-7c	retencyjny	szczelny	87+200	prawa	Rów drogowy
6	ZR-7d	retencyjny	szczelny	87+370	lewa	rów odpływowy ZR-7d
7	ZR-8a	retencyjny	szczelny	88+740	prawa	rów drogowy
8	ZR-8b	retencyjny	szczelny	88+750	lewa	ZR-8a
9	ZR-9b	retencyjny	nieszczelny	89+780	lewa	rów drogowy
10	ZR-10a	retencyjny	nieszczelny	91+210	prawa	rów drogowy
11	ZR-10b	retencyjny	nieszczelny	91+290	lewa	rów drogowy
12	ZR-10c	retencyjny	szczelny	91+830	prawa	rów drogowy
13	ZR-11a	retencyjny	nieszczelny	92+640	prawa	rów RB-32
14	ZR-11b	retencyjny	nieszczelny	92+670	lewa	rów RB-32
14	ZR-11c	retencyjny	szczelny	92+930	prawa	rów RB-32
16	ZR-11d	retencyjny	nieszczelny	92+900	lewa	rów RB-32
17	ZR-11e	retencyjny	szczelny	93+420	lewa	rów RB-31
18	ZR-12a	retencyjny	szczelny	94+850	prawa	rzeka Dębosznicza
19	ZR-12b	retencyjny	szczelny	94+850	lewa	rzeka Dębosznicza
20	ZR-12c	retencyjny	szczelny	95+050	prawa	rzeka Dębosznicza
21	ZR-12d	retencyjny	szczelny	95+050	lewa	rzeka Dębosznicza
22	ZR-13a	retencyjny	szczelny	98+090	prawa	ZR-13b
23	ZR-13b	retencyjny	nieszczelny	98+090	lewa	rów drogowy

Lp.	Oznaczenie zbiornika	Typ zbiornika		Lokalizacja zbiornika		Odbiornik ostateczny
				Kilometraż	Strona drogi	
24	ZR-14a	retencyjny	nieszczelny	99+260	prawa	rów drogowy
25	ZR-14b	retencyjny	nieszczelny	99+270	lewa	ZR-14a
26	ZR-15a	retencyjny	szczelny	99+080	prawa	rów drogowy
27	ZR-15b	retencyjny	szczelny	99+080	lewa	ZR-15a
28	ZR-15c	retencyjny	nieszczelny	100+140	prawa	ZR-15a
29	ZR-15d	retencyjny	szczelny	100+140	lewa	ZR-15c
30	ZR-16b	retencyjny	szczelny	102+720	lewa	rów B-26
31	ZR-17a	retencyjny	szczelny	103+330	prawa	rów drogowy
32	ZR-18a	retencyjny	szczelny	104+920	prawa	ZR-18b
33	ZR-18b	retencyjny	szczelny	104+960	lewa	rów drogowy
34	ZR-19a	retencyjny	szczelny	107+690	lewa	WR-D17
35	ZR-19b	retencyjny	szczelny	108+000	lewa	WR-D17



REGIONALNY DYREKTOR
 OCHRONY ŚRODOWISKA
 w Szczecinie
 2016-12-01
Radosław Grzegorzczuk

Lokalizacja przepustów dla małych ssaków i płazów

Lp.	Nazwa obiektu w PB	Kilometraż projektowy wg PB*	Typ przejścia w Projekcie Budowlanym(PB)	Wymiary przepustu w PB (szer. × wys.) [m]	Uwagi
1	PE-01	85+200,00	Przepust hydrologiczny przystosowany do migracji małych ssaków i płazów	2,5×1,5	Obustronne półki szer. 0,5 m, wyłożone 10 cm warstwą gliny, wyniesione ponad poziom wody średniej w przepuście.
2	PE-04	91+640,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarzuwany,
3	PE-05	91+680,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarzuwany,
4	PE-06	91+720,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarzuwany,
5	PE-07	92+751,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarzuwany,
6	PE-08	92+791,00	Przepust hydrologiczny przystosowany do migracji małych ssaków i płazów	2,5×2,5	Obustronne półki szer. 0,5 m, wyłożone 10 cm warstwą gliny, wyniesione ponad poziom wody średniej w przepuście.
7	PE-09	92+831,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarzuwany,
8	PE-10	93+275,00	Przepust hydrologiczny przystosowany do migracji małych ssaków i płazów	2,5×1,5	Obustronne półki szer. 0,5 m, wyłożone 10 cm warstwą gliny, wyniesione ponad poziom wody średniej w przepuście.
9	PE-11	94+100,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarzuwany
10	PE-12	95+440,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarzuwany
11	PE-13	96+380,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarzuwany,

Lp.	Nazwa obiektu w PB	Kilometraż projektowy wg PB*	Typ przejścia w Projekcie Budowlanym(PB)	Wymiary przepustu w PB (szer. × wys.) [m]	Uwagi
12	PE-14	96+420,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarurowany,
13	PE-15	97+225,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarurowany,
14	PE-16	97+275,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarurowany,
15	PE-17	97+325,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarurowany,
16	PE-18	100+047,00	Przepust hydrologiczny przystosowany do migracji małych ssaków i płazów	2,5×1,5	Obustronne półki szer. 0,5 m, wyłożone 10 cm warstwą gliny, wyniesione ponad poziom wody średniej w przepuście.
17	PE-19	100+700,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarurowany,
18	PE-20	100+920,00	Przepust suchy	2×2	Przepust zagłębiony i zasypany humusem do wysokości 50 cm w świetle. Rowy drogowe na najściu na przepust zarurowany,
19	PE-21	103+100,00	Przepust hydrologiczny przystosowany do migracji małych ssaków i płazów	2,5×1,5	Obustronne półki szer. 0,5 m, wyłożone 10 cm warstwą gliny, wyniesione ponad poziom wody średniej w przepuście.

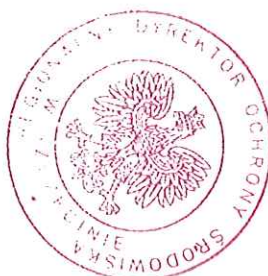


REGIONALNY DYREKTOR
 OCHRONY ŚRODOWISKA
 w Szczecinie
 2016-12-01
Radosław Grzegorzajt

Lokalizacja ogrodzeń ochronno-naprowadzających

Lp.	Droga/obiekt	Lokalizacja wg km trasy S-6		Strona drogi	Typ ogrodzenia
1	Wzdłuż S-6 oraz w rejonie zbiorników ZR-5e i ZR-6a oraz przepustu PE-1	84+935	85+460	lewa	siatka
2	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustu PE-1	85+100	85+300	prawa	siatka
3	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-53	85+530	85+850	lewa	Plotek lity prefabrykowany
4	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-53 oraz zbiornika ZR-6b	85+540	86+005	prawa	Plotek lity prefabrykowany
5	W rejonie zbiornika ZR-7a	86+615	86+945	prawa	siatka
6	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-57 oraz zbiornika ZR-7d	87+010	87+500	lewa	siatka
7	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-57 oraz zbiornika ZR-7c	87+010	87+440	prawa	siatka
8	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-8a	88+585	88+890	prawa	siatka
9	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-8b	88+600	88+895	lewa	siatka
10	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-9b	89+640	89+910	lewa	siatka
11	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektów MS-61, MS-62, przepustów PE-04, PE-05, PE-06 oraz zbiorników ZR-10a, ZR-10c	91+065	92+200	prawa	Plotek lity prefabrykowany
12	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektów MS-61, MS-62, przepustów PE-04, PE-05, PE-06 oraz zbiornika ZR-10b	91+100	92+200	lewa	Plotek lity prefabrykowany
13	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustów PE07, PE-08, PE-09 oraz zbiorników ZR-11a i ZR-11c	92+520	92+960	prawa	Plotek lity prefabrykowany
14	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustów PE07, PE-08, PE-09 oraz zbiorników ZR-11b i ZR-11d	92+540	93+020	lewa	Plotek lity prefabrykowany
15	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustu PE-10 oraz zbiornika ZR-11e	93+175	93+460	lewa	siatka
16	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustu PE-10	93+175	93+375	prawa	siatka
17	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustu PE-11	93+940	93+250	prawa i lewa	Plotek lity prefabrykowany
18	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-68 oraz zbiorników ZR-12a, ZR-12b, ZR-12c i ZR-12d	94+700	95+200	prawa i lewa	siatka
19	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustów PE-12, PE-13, PE-14	95+340	96+550	lewa	Plotek lity prefabrykowany
20	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustów PE-12, PE-13, PE-14	95+340	95+702	prawa	Plotek lity prefabrykowany
		95+865	96+475	prawa	Plotek lity prefabrykowany
21	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustów PE-15, PE-16, PE-17	97+125	97+550	lewa	Plotek lity prefabrykowany
22	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustów PE-15, PE-16, PE-17	97+125	97+625	prawa	Plotek lity prefabrykowany
23	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-13a	97+890	98+140	prawa	siatka
24	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-13b oraz ZR-13b	97+920	98+160	lewa	siatka
25	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiorników ZR-14a i ZR-14b	99+130	99+500	prawa i lewa	siatka
26	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustu PE-18 oraz zbiorników ZR-15a i ZR-15c	99+820	100+280	prawa	siatka
27	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustu PE-18 oraz zbiorników ZR-15b i ZR-15d	99+845	100+270	lewa	siatka
28	Wzdłuż S-6 w rejonie przepustów PE-19 i PE-20	100+600	101+020	lewa i prawa	Plotek lity prefabrykowany

29	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-74 oraz zbiornika ZR-16b	102+560	102+880	lewa	siatka
30	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-74	102+765	102+865	prawa	siatka
31	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-74, przepustu PE-21 oraz zbiornika ZR-17a	102+915	103+465	prawa	siatka
32	Wzdłuż S-6 w rejonie obiektu MS-74, przepustu PE-21	102+930	103+205	lewa	siatka
33	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-18a	104+745	105+085	prawa	siatka
34	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-18b oraz zbiornika ZR-18b	104+830	105+080	lewa	siatka
35	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-19a	107+550	107+800	lewa	siatka
36	Wzdłuż S-6 w rejonie zbiornika ZR-19b	107+880	108+024	lewa	siatka



REGIONALNY DYREKTOR
 OCHRONY ŚRODOWISKA
 w Szczecinie
 2016-12-01
Radosław Grzegorzczak