

NAZWA, ADRES OBIEKTU BUDOWLANEGO	<b>Projekt i budowa obwodnicy Brzozowa w ciągu S3 oraz dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo - Miękowo</b>							
ZAMIERZENIE INWESTYCYJNE	Budowa obwodnicy Brzozowa w ciągu S3 oraz rozbudowa drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Miękowo							
NAZWA I ADRES INWESTORA	 <b>Skarb Państwa - Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie ul. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin</b>							
WYKONAWCA	 <b>BUDIMEX S.A. ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa</b>							
PROJEKTANT	  <b>TRAKT sp. z o.o. sp. k.</b> Biuro Projektów Budownictwa Komunikacyjnego 40-159 Katowice, ul. Jesionowa 9a tel. +48 32 228 12 70, fax +48 32 220 70 04 e-mail: trakt@trakt.pl, www.trakt.pl <b>BUDIMEX S.A.</b> ul. Stawki 40, 01-040 Warszawa							
STADIUM	<b>PROJEKT ZAGOSPODAROWANIA - TERENU</b>							
TEMAT OPRACOWANIA	<b>Tom I</b> <b>OPRACOWANIE WIELOBRANŻOWE</b> <b>Tom I / 4 - Decyzje, pisma i uzgodnienia</b> Wersja: 01							
Jednostki ewid., obręby i numery działek, na których obiekt jest zlokalizowany zawarto w tomie 1/3 Proj. zagospodarowania Terenu								
Spis zawartości Projektu Budowlanego zawarto na stronie 3 tomu 1/1 Projektu Zagospodarowania Terenu								
Spis uzgodnień, pozwoleń i opinii zawarto w tomie 1/4 Projektu Zagospodarowania Terenu								
Kategoria obiektu budowlanego: IV, XXV, XXVI, XXVIII								
<b>Stanowisko</b>	<b>Imię i Nazwisko</b>	<b>Specjalność</b>	<b>Nr uprawnień</b>	<b>Podpis</b>				
Główny Projektant Drogowy	inż. Przemysław Gnutek	Drogowa	SLK/3632/POOD/11					
Projektant	mgr inż. Maciej Oczko	Drogowa	MAZ/0012/POOD/10					
Projektant	mgr inż. Tomasz Urbański	Drogowa	MAZ/0479/PBD/16					
Sprawdzający	mgr inż. Marek Stalmach	Drogowa/Konstr. - bud. /Hydrotechniczna	157/98					
Główny Projektant Mostowy	mgr inż. Bogdan Burcek	Mostowa/Konstr. - bud. /Hydrotechniczna	109/98 BB					
Sprawdzający	mgr inż. Andrzej Porwisz	Mostowa	SLK/3355/PWOM/10					
Projektant	mgr inż. Damian Kozik	Elektroenergetyczna	SLK/3596/POOE/11					
Sprawdzający	inż. Czesław Maciejczyk	Elektroenergetyczna	308/66					
Projektant	mgr inż. Rafał Nowicki	Elektroenergetyczna WN	7131-7132/178/PW/01					
Sprawdzający	inż. Czesław Olejniczak	Elektroenergetyczna WN	277/89/PW					
Projektant	mgr inż. Jacek Szymański	Telekomunikacyjna	DTT-TU/2125/01/U					
Sprawdzający	inż. Marek Kulik	Telekomunikacyjna	0368/97/U					
Projektant	mgr inż. Katarzyna Mazur	Instalacyjna	SLK/3419/POOS/10					
Sprawdzający	mgr inż. Paweł Szczepański	Instalacyjna	MAP/0486/POOS/13					
Projektant	mgr inż. arch. Anna Galka	Architektoniczna	38/10/SLOKK/11					
Sprawdzający	mgr inż. arch. Krystyna Polak – Bąk	Architektoniczna	191/86					
NUMER UMOWY: 4.1/2410/3/2015/I-4/2017 (PR-727/17) DATA OPRACOWANIA: WRZESIEŃ 2018 DOKUMENTACJA IZOSTOWY ZOBOWIĄZANIE KIEROWNICZYSTWO								

## OŚWIADCZENIE – KLAUZULA

Wykonawca niniejszego projektu oświadcza, że jest on wykonany zgodnie z umową, obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi, normami i wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej i jest kompletny z punktu widzenia celu, któremu ma służyć a także został skoordynowany branżowo.

Stanowisko	Imię i Nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Podpis
Główny Projektant Drogowy	inż. Przemysław Gnutek	Drogowa	SLK/3632/POOD/11	
Projektant	mgr inż. Maciej Oczko	Drogowa	MAZ/0012/POOD/10	
Projektant	mgr inż. Tomasz Urbański	Drogowa	MAZ/0479/PBD/16	
Sprawdzający	mgr inż. Marek Stalmach	Drogowa/Konstr. - bud. /Hydrotechniczna	157/98	
Główny Projektant Mostowy	mgr inż. Bogdan Burcek	Mostowa/Konstr. - bud. /Hydrotechniczna	109/98 BB	
Sprawdzający	mgr inż. Andrzej Porwisz	Mostowa	SLK/3355/PWOM/10	
Projektant	mgr inż. Damian Kozik	Elektroenergetyczna	SLK/3596/POOE/11	
Sprawdzający	inż. Czesław Maciejczyk	Elektroenergetyczna	308/66	
Projektant	mgr inż. Rafał Nowicki	Elektroenergetyczna WN	7131-7132/178/PW/01	
Sprawdzający	inż. Czesław Olejniczak	Elektroenergetyczna WN	277/89/PW	
Projektant	mgr inż. Jacek Szymański	Telekomunikacyjna	DTT-TU/2125/01/U	
Sprawdzający	inż. Marek Kulik	Telekomunikacyjna	0368/97/U	
Projektant	mgr inż. Katarzyna Mazur	Instalacyjna	SLK/3419/POOS/10	
Sprawdzający	mgr inż. Paweł Szczepański	Instalacyjna	MAP/0486/POOS/13	
Projektant	mgr inż. arch. Anna Gałka	Architektoniczna	38/10/SLOKK/11	
Sprawdzający	mgr inż. arch. Krystyna Polak – Bąk	Architektoniczna	191/86	

NUMER UMOWY: 4.1/2410/3/2015/4-2017 (PR-727/17)

DATA OPRACOWANIA: WRZESIEŃ 2018

DOKUMENTACJA WYKONAWCZA  
Za zgodność z oryginałem  
KIEROWNIK BUDOWY

Maciej Bednarz

## **SPIS ZAWARTOŚCI**

### **Tom I/4 Decyzje, pisma i uzgodnienia**

#### **1. Decyzje, opinie, postanowienia**

#### **2. Uzgodnienia**

**2.1 Branża drogowa, mostowa**

**2.2 Branża elektroenergetyczna**

**2.3 Branża teletechniczna**

**2.4 Branża wodociągowo-kanalizacyjna**

**2.5 Branża gazowa**

**2.6 Branża hydrologiczna**

#### **3. Opinie o których mowa w art. 11 b i d ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych**

**3.1 Opinie z art. 11b**

**3.2 Opinie z art. 11d**

DOŚWIADCZENIA  
ZAWIĄZANIE  
KILKOKROTOWY  
Maciej Slednarz



## 1. Decyzje, opinie, postanowienia

Lp.	Pismo	Instytucja	Data	Numer
1.	Decyzja nr 22/2013 o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Obwodnicy Brzozowa w ciągu drogi krajowej DK 3	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie	14.06.2013	WOOS-TŚ.4200.1.2013.AKO z
2.	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej Nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo – Rurka	Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie	16.03.2011	WOOS-TŚ.4200.4.2011.AKO
3.	Decyzja uchylająca w części dla przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu drogi krajowej Nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo – Rurka	Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska	04.08.2011	DOOS-idk.4200.85.2011.ew.4
4.	Decyzja nr 382/2018 zakres i rodzaj badań archeologicznych	Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków	16-03-2018	Z.arch.5183.43.2018.AK
5.	Uzgodnienie usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu	Starosta Kamieński Starostwo Powiatowe w Kamieniu Pomorskim	17-08-2018	Protokół nr 111/2018

POWIAZOSTWA  
Kamień Pomorski  
Maciej Badnarz





## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 19 czerwca 2013 r.

WOOS-TŚ.4200.1.2013.AKO

### DECYZJA Nr 22/2013 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267), art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1, art. 80, art. 82, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.)<sup>1</sup>, po rozpatrzeniu wniosku Pana Mariusza Mierzwy Zastępcy Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Brzozowa w ciągu drogi krajowej nr 3” i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko,

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Brzozowa w ciągu drogi krajowej nr 3” i jednocześnie:

#### I. Określam:

##### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miejscowości Brzozowo, o parametrach drogi ekspresowej na odcinku od km 5+439,71 do km 10+248,60. Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie dwóch gmin: Przybiernów i Wolin.

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

##### 2.1 W zakresie środowiska gruntowo-wodnego:

- a) przedsięwzięcie nie może powodować przedostawania się ponadnormatywnych zanieczyszczeń, w szczególności substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego;
- b) należy utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza;
- c) należy stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
- d) przewidziane do wykorzystania w fazie realizacji materiały, magazynować w wydzielonych do tego celu miejscach w sposób bezpieczny dla środowiska;
- e) zadasyć i uszczelnić powierzchnie, na których składowane będą niebezpieczne materiały budowlane i odpady niebezpieczne np.: zanieczyszczone grunty;
- f) unikać zanieczyszczeń odpadami stałymi i ciekłymi podczas prowadzenia robót budowlanych;
- g) w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień wykopów budowlanych;
- h) wykopy prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi;
- i) w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, na terenie budowy przedmiotowego przedsięwzięcia, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostanie szkodliwych substancji do ziemi;

<sup>1</sup> zwana dalej ustawą ooś

- j) należy uszczelnić nawierzchnie zaplecza budowlanego, placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp.;
- 2.2 W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:
- a) odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości należy je selektywnie magazynować w sposób i w miejscach do tego przystosowanych i przekazać je podmiotom posiadającym odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarowania odpadami;
  - b) należy organizować prace budowlane w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów;
  - c) w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu paliwami, zanieczyszczony grunt zebrać do odpowiedniego pojemnika i przekazać do utylizacji uprawnionym podmiotom;
  - d) należy zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów, odpady przekazywać tylko podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami;
  - e) do magazynowania odpadów niebezpiecznych płynnych należy stosować pojemniki, które posiadają szczelne zamknięcie zabezpieczające przed przypadkowym rozproszeniem lub rozlewem odpadu w trakcie transportu i czynności załadunkowych oraz rozładunkowych;
  - f) mieszanie odpadów niebezpiecznych różnego rodzaju lub odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne jest niedozwolone.
- 2.3 W zakresie zminimalizowania emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza i ograniczenia emisji hałasu do środowiska:
- a) należy prowadzić prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu w pobliżu terenów chronionych akustycznie tylko w porze dziennej tj. między godziną 6.00, a godziną 22.00;
  - b) stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
  - c) stosować maszyny i urządzenia budowlane o możliwie niskim poziomie emisji hałasu;
  - d) stosować odpowiedni system organizacji pracy i wyłączać silniki urządzeń nie pracujących w danej chwili;
  - e) w miarę możliwości technicznych stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac przygotowujących teren oraz technologie prac budowlanych;
  - f) zaplecze (bazy sprzętu) lokalizować w możliwie najdalszej odległości od zabudowań mieszkaniowych;
  - g) podczas prac w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej należy stosować dodatkowe zabezpieczenia akustyczne np. w formie przenośnych ekranów, czy obudów dźwiękochłonnych wykorzystywanych podczas prac sprzętów czy też innego sprzętu;
  - h) ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
  - i) uważnie ładować materiały sypkie na samochody;
  - j) prace ziemne należy prowadzić w sposób minimalizujący emisję nieorganizowaną pyłów na bieżąco tzn. w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej aury zaleca się okresowe zwilżanie powierzchni ziemi;
  - k) drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie;
  - l) w miarę możliwości stosować do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy;
  - m) masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów;
  - n) prowadzenie robót nawierzchniowych w miarę możliwości w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowywanie substancji odorotwórczych.
- 2.4 W zakresie prawidłowego funkcjonowania gospodarki wodno-ściekowej:
- a) zaplecze budowy należy wyposażać w przenośne toalety i zapewnić regularny odbiór ścieków bytowych przez uprawnione podmioty;
  - b) na wprowadzanie wód opadowych i roztopowych do gruntu lub wód powierzchniowych wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodno-prawnego.
- 2.5 W zakresie ochrony przyrody, w celu zminimalizowania znaczącego wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze oraz wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:
- a) podczas prac budowlanych, nie zniszczyć roślinności znajdującej się poza terenem objętym inwestycją;
  - b) ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów;
  - c) masy ziemne w jak największym stopniu zagospodarować na terenie inwestycji;

- d) lokalizować miejsca odkładu gruntu z dala od cieków i rowów melioracyjnych;
- e) w fazie realizacji przedsięwzięcia, w trakcie prowadzenia robót ziemnych należy uwzględnić ochronę gleb, w tym celu glebę i humus należy gromadzić w przyzmach na czas budowy, a po jej zakończeniu wykorzystać przy zagospodarowaniu terenów zielonych;
- f) zorganizować plac budowy i jego zaplecze z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację;
- g) po zakończeniu prac budowlanych przeprowadzić szybką biologiczną stabilizację skarp roślinnością niską i wysoką na terenach o naruszonej strukturze;
- h) podczas realizacji przedsięwzięcia nie naruszać powierzchni gruntów poza terenem wyznaczonym do prowadzenia prac;
- i) na terenach cennych przyrodniczo, należy wyznaczyć pas drogowy i oznaczyć go kolorową taśmą, poza tym pasem nie będzie dopuszczalne poruszanie się maszyn budowlanych;
- j) przewidziane prace ziemne i inne prace w okolicy drzew wykonać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w tym należy m.in.: zabezpieczyć drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez obudowę pni drzew metodą deskowania wokół pnia lub tzw. skrzynią do wysokości 1,5 – 2,0 m, konstrukcje maty wiklinowej lub słomianej o wymiarach 1,70 x 1,50 specjalnie przeznaczonej do osłony drzew, owinięcie pnia rurą drenarską i zamocowaniu do niej desek w sposób gwarantujących stabilność, wyгородzenie drzew płotem), wszelkie prace prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie spowodować uszkodzenia systemów korzeniowych, w przypadku przerwania robót wykopy zabezpieczyć tak, by zapewnić korzeniom drzew ciągłą dostateczną wilgotność;
- k) w zasięgu koron drzew wykluczyć tereny przeznaczone pod zaplecze budowlane;
- l) niedopuszczalne jest magazynowanie na placu budowy, a szczególnie na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew, niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby (np. sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips, itp.) oraz składowanie, rozsypywanie lub wylanie do gruntu odpadów, ścieków itp. środków niszczących lub pogarszających drzewom warunki życia;
- m) niedopuszczalne jest magazynowanie poza pasem drogowym w okresie wegetacji dłużej niż 1 miesiąc materiałów ograniczających wymianę powietrza glebowego w strefie korzeniowej drzew lub krzewów (np. składowisk ziemi z wykopów, piasku, żwiru itp.);
- n) niedopuszczalne jest palenie ognisk pod drzewami lub sąsiedztwie krzewów, w celu np. podgrzewania mas bitumicznych, impregnatów, palenie odpadów pobudowlanych;
- o) niedopuszczalne jest poruszanie się pojazdów zagęszczających glebę pod drzewami oraz obrywających systemy korzeniowe;
- p) wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia;
- q) dopuszczalna jest wycinka drzew w ww. okresie pod warunkiem rozpoczęcia jej przed okresem lęgowym ptaków i stwierdzeniem przez nadzór przyrodniczy braku gniazd;
- r) ograniczyć do minimum wycinkę drzew, usuwanie zadrzewień i krzewów, zwłaszcza starych drzew dziuplastych;
- s) w fazie budowy, a zwłaszcza w okresie prac ziemnych – zaleca się prowadzenie prac pod nadzorem przyrodniczym w celu wskazania ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących oddziaływanie na płazy;
- t) plac budowy oraz wszelkie wykopy należy zabezpieczyć przed dostępem płazów;
- u) w fazie budowy, należy ograniczyć prace budowlane związane ze zdjęciem pierwszej warstwy ziemi (humusu) w okresie wzmożonej migracji płazów (okres godowy), przypadający na czas marzec – maj;
- v) prace ziemne prowadzone bezpośrednio w korycie kanałów melioracyjnych należy prowadzić poza okresem masowej migracji płazów (poza okresem od marca do maja i od połowy września do połowy października), w tym okresie należy umożliwić płazom przedostanie się na drugą stronę budowanej obwodnicy;
- w) przed likwidacją i zasypaniem wykopów z wodą wykonawca powinien sprawdzić dno i ściany pod kątem obecności w nich płazów i gadów, w przypadku stwierdzenia zwierząt, należy wyjąć i przenieść zwierzęta w inne bezpieczne miejsce z dala od placu budowy na ich potencjalne siedliska;
- x) w trakcie prowadzenia prac budowlanych należy przykrywać i zabezpieczać studzienki;

- y) w trakcie prowadzenia prac ziemnych i wykopów należy sprawdzać, czy do wykopu nie dostały się zwierzęta, jeżeli tak należy umożliwić im bezstresowe opuszczenie go;
- z) nie wolno zabijać zwierząt, które dostały się do wykopów;
- aa) należy regularnie kosić trawę wzdłuż ogrodzenia drogi, w miejscach gdzie zastosowana będzie siatka o małych oczkach.

**3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-13 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).**

**3.1** W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie I.2 decyzji.

**3.2** Przebieg drogi należy zaprojektować w wariancie II.

**3.3** Przedsięwzięcie zaprojektować w sposób wykluczający przedostanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, poprzez:

- a) wykonanie nawierzchni komunikacyjnych wyprofilowanych w sposób umożliwiający odprowadzenie wód opadowych;
- b) wody opadowe z drogi należy odprowadzać do systemu infiltracyjnych rowów trawiastych, po ich podczyszczeniu w piaskowniku lub do systemów złożonych ze zbiorników retencyjnych i piaskowników.

**3.4** Określić w projekcie budowlanym wymagania dotyczące miejsc lokalizacji zaplecza budowy, tak aby zminimalizować zniszczenie drzew i krzewów poza konieczną wycinką w pasie drogowym.

**3.5** Należy zaprojektować przejścia i przepusty dla zwierząt w poniższych lokalizacjach:

- a) przejście górne dla zwierząt w km ok. 9+812,
- b) przepust ziemny dla płazów i małych ssaków P1 w km ok. 6+855,
- c) przepust w ciągu rowu melioracyjnego dla płazów i małych ssaków P2 w km ok. 7+600,
- d) przepust w ciągu strugi Kartlewskiej zespolony z przepustem Pdz-1 pod drogą zbiorczą Z-5 w km W1 – 9+270, W2 – 9+200;
- e) przepust w ciągu strugi Brzozowskiej zespolony z przepustem Pdz-2 pod drogą zbiorczą Z-5 w km W1 – 9+450, W2 – 9+400.

**3.6** Rozwiązania dla górnego przejścia dla zwierząt:

- a) szerokość przejścia 50 m, nachylenie powierzchni przejścia pod kątem nieprzekraczającym 15%;
- b) należy zaprojektować strefy roślinności naprowadzającej zwierzęta na przejście po ok. 100 m od osi przejścia;
- c) kształt przejścia górnego powinien być (w rzucie pionowym) lejkowaty, rozszerzający się płynnie od środka obiektu w kierunku podstawy nasypów najść;
- d) oświetlenie odcinka drogi, na którym zlokalizowano przejście górne nie może być ukierunkowane na przejście;
- e) odległość źródła światła od przejścia powinna wynosić co najmniej 200 m;
- f) w należy utworzyć na powierzchni przejścia warstwę gruntu o miąższości min. 80 cm, w tym co najmniej 50 cm gleby urodzajnej;
- g) na powierzchni przejścia i w obszarze najść nie należy projektować barier energochłonnych, znaków drogowych, schodów, chodników etc.;
- h) należy wykonać luźne rozlokowanie karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia jako wstępne ukrycia dla zwierząt do czasu rozrośnięcia się krzewów i drzew;
- i) należy umieścić przy wylotach przejścia większe głazy (kilka-kilkanaście sztuk) lub karpy korzeniowe – kilka-kilkanaście sztuk unaturalniających przejście i uniemożliwiające przejazd pojazdów po powierzchni przejścia;
- j) należy wprowadzić trawiastą pokrywę na powierzchni przejścia poprzez wysiew traw o średnim i wysokim pokroju;
- k) należy wykonać gęste, rzędowe nasadzenia drzew i krzewów o nieregularnej linii wzdłuż osłon antyosłnieniowych i ogrodzeń, wykorzystując do tego celu rodzime gatunki drzew oraz krzewy, stanowiące atrakcyjny żer dla zwierząt (np. wierzba iwa, osika, leszczyna, trzmielina, rokitnik zwyczajny, róża dzika, polna i kutnerowa, głogi, śliwa tarnina);



ptaków oraz z uwzględnieniem oddziaływania prac na gatunki i siedliska przyrodnicze, dla ochrony których powołano obszary Natura 2000.

3. Należy prowadzić monitoring wykorzystania górnego przejścia dla zwierząt w celu oceny jego wykorzystania, określenia czy spełnia swoją funkcję oraz w celu zidentyfikowania ewentualnych błędów w zagospodarowaniu przejść i terenu doprowadzającego do niego. Wnioski z monitoringu powinny pozwolić na ewentualne usprawnienie przejść (zaplanowanie dosadzeń drzew i krzewów lub ich przerzedzenie, prowadzenie wykaszania, uzupełnienie liczby schronień dla zwierząt).
4. Monitoring wykorzystania przejścia górnego dla zwierząt polegać powinien na regularnej rejestracji tropów zwierząt na wąskich pasach ziemi biegnących w poprzek przejścia i wysypanych piaskiem. Rejestrować należy uszkodzenia roślinności przez zwierzęta na przejściu, wyszukiwać i identyfikować odchody, wydeptane ścieżki. Zadaniem monitoringu jest prowadzenie rejestru gatunków korzystających z przejścia wraz z ustaleniem intensywności wykorzystania przejścia. Informacje uzyskiwane na miejscu powinny być uzupełniane informacjami ustnymi od administracji leśnej, koła łowieckiego i innych obserwatorów.
5. Monitoring należy prowadzić trzykrotnie – w drugim, czwartym i szóstym roku po wybudowaniu inwestycji.
6. Wyniki i wnioski z monitoringu należy przedstawiać właściwemu terenowo regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska do końca I kwartału następnego roku kalendarzowego od przeprowadzenia badań monitoringowych, w formie sprawozdania.

III. W ciągu 12 miesięcy od daty przekazania obojścia drogowego do użytkowania, należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie emisji hałasu. Analizę porealizacyjną należy przedłożyć ja Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia użytkowania drogi. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej należy zaproponować rozwiązania zapewniające dotrzymanie tych poziomów.

IV. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Na etapie projektu budowlanego, gdy zostanie dokładnie określona niweleta i przebieg planowanej trasy należy ponownie przeanalizować oddziaływanie drogi na poszczególne elementy środowiska, a w szczególności:

1. Lokalizację i parametry przejść dla zwierząt, przepustów dla płazów.
2. Sposób odwodnienia drogi oraz lokalizację i parametry urządzeń oczyszczających wody opadowe.
3. Oddziaływanie w zakresie emisji hałasu, na tereny chronione akustycznie. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zaprojektować rozwiązania pozwalające na dotrzymanie tych poziomów.

Charakterystyka przedsięwzięcia wraz z załącznikiem mapowym obrazującym przebieg drogi stanowi załącznik do decyzji.

#### Uzasadnienie

Pan Mariusz Mierzwa, Zastępca Dyrektora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, wystąpił dnia 8.03.2013 r. z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Brzozowa w ciągu drogi krajowej nr 3”.

Do wniosku załączono:

- Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Brzozowa w ciągu drogi krajowej nr 3 opracowany w marcu 2013 r. przez: mgr inż. Stanisława Murakowskiego, mgr inż. Urszulę Pieczyńską, mgr inż. Joannę Hatylak, inż. Jana Ostrowskiego, mgr inż. Tomasza Gogolewskiego, mgr inż. Łukasza Łacha, mgr inż. Piotra Buczek, mgr inż. Mirosława Musiałę;
- elektroniczną wersję raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;

- poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujących obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- odpis powołania Pana Lecha Witeckiego na stanowisko Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad;
- pełnomocnictwo znak: GDDKiA-BP-0157/123/2011 z dnia 18 października 2011 r. dla Pana Mariusza Mierzwy.

Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, dla drogi publicznej nie jest wymagane przedłożenie wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Dnia 20.03.2013 r. został przedłożony poprawiony raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Brzozowa w ciągu drogi krajowej nr 3 opracowany w marcu 2013 r. przez: mgr inż. Stanisława Murakowskiego, mgr inż. Urszulę Pieczyńską, mgr inż. Joannę Hatylak, inż. Jana Ostrowskiego, mgr inż. Tomasza Gogolewskiego, mgr inż. Łukasza Lacha, mgr inż. Piotra Buczek, mgr inż. Mirosława Musiela.

Ponadto, w toku prowadzonego postępowania przeanalizowano dodatkowo następujące dokumenty:

- Standardowe formularze danych obszarów Natura 2000, w tym charakterystykę obszarów, informację przyrodniczą, identyfikację zagrożeń;
- „Ocenę planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000 – Wytyczne metodyczne dotyczące Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG”, Komisja Europejska DG, WWF Polska 2005;
- „Poradnik ochrony siedlisk i gatunków sieci obszarów Natura 2000” (Ministerstwo Środowiska, 2004 r.);
- Waloryzację przyrodniczą województwa zachodniopomorskiego, wykonaną przez Biuro Konserwacji Przyrody (Szczecin, 2010 r.).

Przedmiotem inwestycji jest budowa drogowego obejścia miejscowości Brzozowo w ciągu drogi krajowej nr 3, o parametrach drogi ekspresowej. Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. a ustawy oo, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaliczone do mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (§ 2 ust. 1 pkt 31 – autostrady i drogi ekspresowe), dla którego konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:

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

W ramach zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, obwieszczeniem z dnia 19 marca r. podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu podano wszystkie informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy ooś, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21 dniowy termin ich składania, tj. od dnia 28 marca 2013 r. do dnia 17 kwietnia 2013 r. W związku z przedłożeniem przez inwestora w dniu 20.03.2013 r. poprawionej wersji raportu, nie przygotowano nowego obwieszczenia dla społeczeństwa, gdyż czas wskazany w obwieszczeniu na zapoznanie się z

aktami zgromadzonymi w sprawie zaczynał swój bieg od dnia 28.03.2013 r. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło poprzez:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego do wydania decyzji od dnia 20.03.2013 r.;
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie organu właściwego do wydania decyzji od dnia 30.03.2013 r.;
- zamieszczenie obwieszczenia na trasie planowanej inwestycji, tj. w miejscowościach Ostromece, Kartlewo, Brzozowo, Przybiernów;
- ogłoszenie w sposób zwyczajowo przyjęty w Urzędzie Miasta i Gminy Goleniów, Urzędzie Miasta i Gminy Wolin, Urzędzie Gminy Przybiernów.

W okresie wskazanym w obwieszczeniu nie zostały zgłoszone żadne uwagi i wnioski.

Poinformowano Strony o toczącym się postępowaniu administracyjnym, na każdym jego etapie i przysługującym prawie do zapoznania się z dokumentacją i możliwości wnoszenia uwag w przedmiotowej sprawie. Liczba stron w postępowaniu przekroczyła 20, w związku powyższym w celu zawiadamiania stron na każdym etapie postępowania stosowano przepisy art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267), w związku z art. 74 ust. 3 ustawy o oś. Strony zawiadamiane były w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. poprzez obwieszczenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz z biuletynu informacji publicznej, oraz w sposób zwyczajowo przyjęty w Urzędzie Miasta i Gminy Goleniów, Urzędzie Miasta i Gminy Wolin, Urzędzie Gminy Przybiernów. Strony postępowania nie wniosły uwag i wniosków w trakcie postępowania administracyjnego.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 2 ustawy o oś, w toku postępowania uzyskano opinię sanitarną z dnia 22 kwietnia 2013 r. znak: NNZ.7040.6.5.2013 Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, której zaopiniowano pozytywnie realizację przedsięwzięcia pod warunkami, które zostały uwzględnione w całości w niniejszej decyzji.

W przedłożonym Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wpływ planowanej inwestycji na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji.

1) Przedmiotowe przedsięwzięcie polega budowie obwodnicy Brzozowa na parametrach drogi ekspresowej na odcinku od km 5+439,71 do km 10+248,60, o długości ok. 4,8 km. Realizowane będzie na terenie województwa zachodniopomorskiego, powiatu goleniowskiego i kamieńskiego, na terenie gmin Przybiernów i Wolin. Powiązanie projektowanej drogi krajowej z istniejącą siecią drogową zapewni węzeł drogowy, na którym wszystkie relacje na drodze głównej odbywać się będą bezkolizyjnie.

W ciągu obwodnicy projektuje się obiekty inżynierskie:

- węzeł w ciągu drogi Brzozowo-Kartlewo,
- przepusty na rowach melioracyjnych,
- przejazd gospodarczy pod obwodnicą do obsługi terenów rolnych znajdujących się po stronie wschodniej obwodnicy.

W projekcie odwodnienia obwodnicy przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających wody opadowe przed odprowadzeniem ich do istniejących cieków wodnych lub zbiorników retencyjnych.

Planowany jest nowy przebieg trasy drogi krajowej S3, omijający miejscowość Brzozowo po stronie wschodniej. Inwestor przeanalizował 2 warianty przedsięwzięcia, których początek i koniec pokrywają się z istniejącą drogą nr 3. Wariantowaniu poddano przebieg drogi. Zgodnie z analizą przeprowadzoną w raporcie, wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest przebiegu wariantu II, który wybrano do realizacji.

2) Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze.

Projektowana inwestycja drogowa przecina głównie tereny rolnicze biegnąc z północy na południe po wschodniej stronie zabudowań wsi Brzozowo. Odcinek północny (w rejonie włączenia w budowany odcinek drogi S-3) przecina rozległe, wieloletnie odłogi. Na odcinku na wschód od wsi projektowana droga będzie przebiegać przez pola orne przecinając drogę gruntową i utwardzoną do Kartlewa. Na południe od drogi do Kartlewa po przejściu przez kolejny fragment pól ornych i odłogów, projektowana inwestycja będzie przebiegać przez niewielki kompleks użytków zielonych odwadniany siecią

OPINIA PUBLICZNA  
Załącznik nr 1  
KIEROWCA BUDOWY

rowów melioracyjnych i dalej przecina las (oddz. 658) łącząc się wewnątrz kompleksu leśnego z dotychczasowym przebiegiem trasy S-3.

Kompleks lasów na wschód od dotychczasowej drogi S-3, przecinany w północnej części projektowaną inwestycją drogową zajmuje 32 ha (oddz. 658). Na siedliskach rozpoznanych głównie jako bór mieszany świeży znajdują się drzewostany z dominacją sosny pospolitej, miejscami brzozy brodawkowatej, w kępach rosną też świerki pospolite. Są to typowo gospodarcze lasy z jednorodnym wiekowo drzewostanem. Na północnym skraju lasu znajduje się drzewostan brzozy (wydzielenie 658 b) w wieku ok. 60 lat z domieszką świerków pospolitych. Flora świadczy o świeżym i dość żyznym siedlisku lasowym (potencjalnie grądowe). Z gatunków chronionych rośnie tu dość licznie wiciokrzew pomorski oraz nielicznie konwalia majowa. Dalej na południe projektowana droga przecina las z drzewostanami sosnowymi w wieku ok. 35 lat (oddz. 658 c,d,g). W oddziale 658 g wprowadzony został podrost bukowy. Dalej na południe trasa przecina wąską enklawę gruntów prywatnych z młodnikiem sosnowym i wchodzi ponownie w drzewostany gospodarcze oddziału 658j. Drzewostan jest tu mieszany, złożony z brzozy i sosny w wieku ok. 50 lat. W tym miejscu projektowana jest budowa górnego przejścia dla zwierząt. Wzdłuż drogi S-3 na odcinku projektowanego włączenia rośnie nieregularny szpaler klonów pospolitych (w wieku ok. 35 lat) oraz na odcinku ok. 100 m rzędowe nasadzenie lip (w wieku ok. 20 lat). Na przydrożach wykształcają się płyty trzcinnika piaskowego oraz zbiorowiska mietlicy pospolitej i kostrzewy czerwonej.

Planowana droga koliduje z następującymi siedliskami przyrodniczymi:

- km 5+707 – 7+205 zbiorowiska łąk wilgotnych,
- km 7+386 – 7+769 las mieszany wilgotny,
- km 8+902 – 9+607 zbiorowiska łąk wilgotnych,
- km 9+079 – 9+175 bór mieszany świeży,
- km 9+221 – 9+378 bór mieszany świeży,
- km 9+221 – 9+378 bór mieszany świeży,
- km 9+281 – 10+116 bór mieszany świeży,
- km 9+350 – 10+024 bór mieszany świeży,
- km 9+373 – 9+456 las mieszany wilgotny,
- km 9+439 – 9+599 bór mieszany świeży,
- km 9+606 – 10+103 las mieszany wilgotny,
- km 9+635 – 9+868 las mieszany wilgotny,
- km 9+795 – 10+184 bór mieszany świeży,
- km 9+824 – 10+184 las mieszany wilgotny,
- km 10+098 – 10+107 las mieszany wilgotny.

Realizacja wariantu II spowoduje mniejszą utratę siedlisk w stosunku do wariantu I. Jednak w obu przypadkach zniszczenie wymienionych siedlisk nie wpłynie znacząco na stan oraz trwałość tych siedlisk w obszarze Natura 2000 „Puszcza Goleniowska” oraz w Nadleśnictwie Rokita. Podczas przeprowadzonych badań terenowych w pasie realizacji inwestycji nie stwierdzono żadnych siedlisk przyrodniczych wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. z 2005 r., Nr 94, poz. 795).

Istniejące na trasie planowanej inwestycji warunki ekologiczne (intensywnie użytkowane pola pozbawione miedzi, odłogi, ubogie florystycznie łąki, gospodarcze drzewostany brzozy i sosnowe) nie pozwalają na występowanie tu rzadziej spotykanych gatunków roślin. Na trasie projektowanej inwestycji lub w jej sąsiedztwie stwierdzono 6 często spotykanych gatunków roślin chronionych, wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1764). Pięć stanowisk roślin chronionych koliduje z inwestycją. Są to: kocanka piaskowa w km 8-903 – 9+048, wiciokrzew pomorski w km 9+569 i w km 9-195 – 9+415, mech rokitnik w km 9+559 – 10+003, konwalia majowa w km 9+224 – 9+316. W związku z powyższym, w przypadku kolizji trasy drogi ze stanowiskami roślin objętymi ochroną konieczne jest uzyskanie zgody właściwego organu w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627). Z analizy obu wariantów wynika, że wariant II jest korzystniejszy ze względu na niszczenie mniejszej powierzchni siedlisk roślin chronionych.

Planowana obwodnica na początkowym odcinku od km 5+439 do km 6+200 oraz na końcowym odcinku od km 9+700 do km 10+248 przebiega przez obszar Natura 2000 - obszar specjalnej ochrony ptaków „Puszcza Goleniowska” PLB320012. Wariant II wymaga mniejszej powierzchniowo ingerencji w obszar Natura 2000. Miejsce, w którym projektowana inwestycja przekracza granicę obszaru Natura 2000 to wzniesienie mineralne w przeszłości pokryte polami uprawnymi, odłogami, a od kilku lat też plantacją robinii grochodrzew. Na projektowanym przebiegu drogi S-3 nie stwierdzono występowania siedlisk gatunków stanowiących przedmiot ochrony obszaru Natura 2000. W miejscu, gdzie inwestycja ingeruje w granice obszaru Natura 2000 na południe od Brzozowa (budowa przejścia górnego dla zwierząt) nastąpi kolizja z stosunkowo młodym drzewostanem w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi S3. W miejscu tym ze względu na warunki siedliskowe i sąsiedztwo drogi nie występują gatunki stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000. Niezależnie od braku kolizji bezpośredniej z siedliskami gatunków chronionych w obszarze, także niewielka skala oddziaływania na krajobraz (zwłaszcza w odniesieniu do arealu ostoi Natura 2000), usytuowanie inwestycji na skraju obszaru sprawia, że przedsięwzięcia nie można uznać za znacząco oddziałującego na obszar Natura 2000. Ze względu na usytuowanie inwestycji na skraju obszaru w rejonie pozbawionym siedlisk gatunków stanowiących przedmiot ochrony – przedsięwzięcie nie wpłynie na integralność obszaru.

Przebieg planowanej drogi nie koliduje z innymi formami ochrony przyrody.

Podczas przeprowadzonej wizji terenowej w miejscu planowanej inwestycji i obszarze jej bezpośredniego oddziaływania nie stwierdzono obecności płazów i gadów. W pobliżu znajdują się jednak tereny podmokłe będące biotopem lęgowym tych zwierząt. W fazie realizacji zniszczeniu ulegną potencjalne siedliska rozrodu i bytowania płazów, które zostaną fizycznie zajęte pod pas drogowy. Dodatkowo, w przypadku niewystarczającego zabezpieczenia placu budowy przed wtargnięciem płazów, mogą wystąpić przypadki giniecia płazów pod samochodami i maszynami pracującymi przy budowie drogi, jak również na skutek wpadania w wykopy, z których zwierzęta te nie będą w stanie się wydostać. W fazie eksploatacji droga oddziaływać będzie na populację płazów jako bariera dla migracji. W niniejszej decyzji nałożono warunki minimalizujące negatywne oddziaływanie fazy realizacji na płazy (m.in. nadzór przyrodniczy), a w celu umożliwienia przemieszczania się płazów przez drogę wskazano konieczność wykonania przepustów dla płazów.

Podczas wizji terenowych spośród ssaków w rejonie planowanej inwestycji stwierdzono bezpośrednio ślady obecności jedynie pospolitych gatunków (dzik, sarna) w miejscu przejścia przez projektowaną inwestycję lasów na południe od Brzozowa w km od ok. 9+230 (wariant II) do końca inwestycji. Na okolicznych łąkach można spotkać zające, bażanty i kuropatwy. Planowana obwodnica Brzozowa przecina korytarz uzupełniający o znaczeniu ponadregionalnym: KPnC-16c Gryfice Północny (mezoregion Równina Gryficka) obejmującego obszar na południe od Brzozowa, gdzie projektowana inwestycja łączy się z istniejącą trasą S3 w obrębie kompleksu leśnego tworzącego pasmo półnaturalnych siedlisk leśnych, łąkowych i bagiennych rozdzielające polanę z miejscowością Przybiernów oraz polanę z miejscowościami Brzozowo-Oströmice, do km ok. 8+100 obu wariantów. W związku z powyższym przewidziano realizację przejścia górnego dla zwierząt oraz przepustów dla płazów i małych zwierząt.

W związku z lokalizacją górnego przejścia dla zwierząt tuż przed końcem obwodnicy Brzozowa istnieje ryzyko, że w przypadku gdy jako pierwsza zostanie oddana do ruchu Obwodnica Brzozowa, niż kolejny odcinek drogi S3, tj., Brzozowo – Rurka, zwierzęta nie będą wykorzystywały do migracji górnego, tylko będą pokonywały drogę krajową nr 3 na odcinku nie wygrodzonym, znajdującym się za obwodnicą Brzozowa. Dlatego też niezbędne jest etapowanie realizacji przejścia dla zwierząt w taki sposób, aby powstało ono w momencie, gdy wybudowane zostaną oba fragmenty S3, tj. obwodnica Brzozowa i odcinek Brzozowo – Rurka.

Teren, przez który przebiegają warianty planowanej obwodnicy jest zróżnicowany pod względem siedlisk ptaków. Występują tu gatunki ptaków, których występowanie związane jest z zabudową wiejską, gatunki ptaków charakterystyczne dla terenów otwartych łąk i pól, oraz gatunki związane z terenami leśnymi. W odległości około 1000 do 2000 m od przebiegu wariantów drogi na wschód zlokalizowane są strefy ochronne ptaków takich jak bocian czarny, kania ruda i orlik krzykliwy. Jednak nie stwierdzono bytowania osobników tych gatunków w pasie inwentaryzacji. Według danych pochodzących z waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego z roku 2010 r. w dalszej okolicy projektowanej inwestycji po stronie zachodniej w odległości około 1000 m na terenie

WYKONANIE PRAC  
Z ZAKRESU  
KIEROWNIK BUDOWY

podmokłych łąk stwierdzono żerowisko żurawia (około 12 os.), stanowisko lęgowe derkacza, oraz błotniaka stawowego. W nieco dalszej odległości na zachód od planowanej drogi w odległości około 3000 m zlokalizowane są stanowiska lęgowe orlika krzykliwego, derkacza, kani rudej i czajki. Spośród zinwentaryzowanych gatunków ptaków nie stwierdzono gatunków podlegających ochronie w ramach obszaru Natura 2000 „Puszcza Goleniowska” PLB320012. Niekorzystny wpływ dróg i ruchu drogowego na ptaki obejmuje ich płoszenie w sąsiedztwie prowadzonych prac oraz zajęcie terenu siedlisk ptaków pod budowę infrastruktury drogowej, a w konsekwencji przekształcenie siedlisk i opuszczenie tego terenu przez ptaki. Głównym czynnikiem oddziałującym na ptaki na etapie eksploatacji drogi jest ruch pojazdów, który objawia się opuszczeniem stanowisk bądź spadkiem zagęszczenia populacji w strefie oddziaływania drogi. Oddziaływanie to jest związane z nadmiernym natężeniem hałasu. W zasięgu oddziaływania wariantu drugiego przebiegu obwodnicy Brzozowa znalazło się dwadzieścia dwa gatunki ptaków. Budowa będzie się wiązała z oddziaływaniem na część żerowiska bociana białego zlokalizowanego w km około 8+479 poprzez zajęcie pod pas drogowy, oraz na jedno stanowisko lęgowe kosa zlokalizowane w km około 9+109. Miejsce lęgowe kosa zostanie zniszczone w wariantcie pierwszym. W związku z tym, że przebieg obydwu wariantów obwodnicy Brzozowa jest bardzo zbliżony do siebie i w większości będą one po tym samym śladzie oddziaływanie obu wariantów jest podobne. Realizacja żadnego z wariantów nie wiąże się z wystąpieniem oddziaływania znaczącego na ptaki.

Spośród bezkręgowców odnotowano w pasie inwentaryzacji pospolite i szeroko rozpowszechnione gatunki motyli: bielinek kapustnik, przestrojnik trawnik, rusalka pawik, latolistek cytrynek, rusalka kratkowiec oraz pospolicie występujący gatunek ślimaka - wstężyk ogrodowy. Przeprowadzona inwentaryzacja nie wykazała w pasie inwentaryzacji gatunków chronionych bezkręgowców. Realizacja inwestycji będzie się wiązała jedynie z nieznaczającym oddziaływaniem na gatunki pospolitych bezkręgowców, szeroko rozpowszechnionych w całym kraju.

W ramach inwentaryzacji wykonanej na potrzeby raportu poszukiwano w pasie 550 m od osi każdego z wariantów schronień nietoperzy, zarówno dobowych, jak i sezonowych. Poszukiwania te nie przyniosły jednak rezultatu.

### 3) Emisja hałasu.

Hałas, który będzie powstawał podczas prac budowlanych, będzie wyłącznie związany z pracą maszyn drogowych oraz ruchem pojazdów ciężarowych. W niniejszej decyzji nałożono warunki mające na celu ograniczenie

Projektowany nowy przebieg drogi spowoduje przekroczenie dopuszczalnego poziomu dźwięku w jednym punkcie pomiarowym w sąsiedztwie przebudowywanej drogi S3. Dla tego punktu z uwagi na małe przekroczenia w zakresie błędu obliczeniowego nie zaprojektowano zabezpieczeń akustycznych. W niniejszej decyzji nałożono konieczność opracowania analizy porealizacyjnej w zakresie emisji hałasu na tereny podlegające ochronie akustycznej.

Dodatkowo prowadzone będą okresowe pomiary hałasu. Zgodnie z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140 poz. 824), pomiary okresowe należy wykonywać co 5 lat dla dróg publicznych o średniorocznym natężeniu ruchu powyżej 3 mln pojazdów.

### 4) Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

W trakcie realizacji inwestycji emisja zanieczyszczeń do powietrza będzie związana z ruchem pojazdów i pracą ciężkiego sprzętu. W zależności od zaawansowania robót, czas pracy oraz ilość maszyn i urządzeń będzie się zmieniała, zmienne więc będzie w czasie ich oddziaływanie na jakość powietrza atmosferycznego polegające na emisji zanieczyszczeń gazowych (głównie NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>), pyłu oraz metali ciężkich w pyłe. Zanieczyszczenia powietrza w fazie budowy będą miały charakter krótkotrwały i nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia mieszkańców. W niniejszej decyzji nałożono szereg warunków mających na celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza. W ramach raportu analizowano następujące zanieczyszczenia komunikacyjne: dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), dwutlenek siarki (SO<sub>2</sub>), tlenek węgla (CO) benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), ołów (Pb) i pył zawieszony (PM<sub>10</sub>/PM<sub>2,5</sub>). Na terenie planowanej inwestycji nie zaobserwowano stref stagnacji sprzyjających kumulowaniu się zanieczyszczeń. Ze względu na fakt, że maksymalny zasięg zanieczyszczeń powietrza nie wychodzi poza pas drogowy nie stwierdza się zagrożenia dla

środowiska. Analiza oddziaływania zanieczyszczeń emitowanych z drogi na powietrze atmosferyczne w trakcie jej eksploatacji nie wykazała przekroczeń dopuszczalnych stężeń poza pasem drogowym - nie ma więc konieczności podejmowania dodatkowych działań ograniczających rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń.

#### 5) Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne i gleby.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie przebiega przez strefy ochrony pośredniej lub bezpośredniej żadnego z ujęć wód. Przebieg projektowanej drogi nie koliduje z ciekami wodnymi.

W trakcie prac budowlanych w przypadku konieczności odwodnienia wykopu budowlanego, wskazane byłoby prowadzenie obserwacji poziomu zwierciadła wody przez okres wykonywanych prac. W przypadku prowadzenia odwodnień budowlanych, które spowodują długotrwale obniżenie poziomu zwierciadła wody podziemnej wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

W ramach realizacji inwestycji planowane jest zastosowanie zabezpieczeń, które znacznie przekraczają wartość koniecznego stopnia redukcji zanieczyszczeń wskazanego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984). W systemie odwodnienia zostaną przewidziane odpowiednie systemy oczyszczania ścieków składające się z:

- systemu infiltracyjnych rowów trawiastych (zapewniających stopień oczyszczenia ścieków z zawiesiny ogólnej na poziomie 40-90%, średnio 60%);
- urządzeń oczyszczających ścieki opadowe (piaskowniki, osadniki) zapewniających stopień oczyszczenia ścieków z zawiesiny ogólnej na średnim poziomie 70% (od 60- 80%);
- systemów złożonych ze zbiorników retencyjnych i osadników (piaskowników), oczyszczenie z zawiesiny ogólnej na poziomie 95%-100%.

Szczegółowy dobór urządzeń oczyszczających i ich lokalizacji będzie przedstawiony na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. W projekcie budowlanym, z uwagi na występujące uwarunkowania terenowe (przesuszenie terenu, niewielkie przepływy występujące w potencjalnych odbiornikach wód odprowadzanych z pasa drogowego) należy także uwzględnić urządzenia zwiększające retencję i spowalniającą spływ wód opadowych.

Charakter inwestycji oraz prognozowany zakres inwestycji nie wskazuje, aby wystąpiły negatywne oddziaływania w zakresie celów środowiskowych ustalonych dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych.

W raporcie i niniejszej decyzji wskazano szereg rozwiązań ograniczających możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.

Ocenę odporności gleb na oddziaływanie komunikacji oparto o analizę odporności kompleksów przydatności rolniczej. Roboty związane z fazą budowy spowodują: usunięcie wierzchniej warstwy gleby pod infrastrukturę, zaburzenie stosunków wodnych (krótkotrwale i przemijające polegające na obniżeniu zwierciadła wód gruntowych na skutek konieczności wykonania odwodnień w celu zapewnienia stateczności podłoża w czasie budowy). W związku z powyższym należy ograniczyć, w miarę możliwości technologicznych, czas prowadzonych odwodnień i stosować metody ograniczające ilość odpompowywanej wody. Większość gleb na przedmiotowym odcinku jest odporna na zmiany stosunków wodnych, które mogą mieć miejsce w fazie budowy. Wynika to z ich dobrego uziarnienia, a w przypadku gleb organicznych, z budowy. W związku z tym, krótkotrwale obniżenie zwierciadła wód podziemnych, powstałe na skutek odwodnienia wykopów budowlanych lub koniecznej wymiany gruntów nie wpłynie na ich kondycję. W fazie eksploatacji negatywnym oddziaływaniom komunikacyjnym podlega przylegający do jezdni pas gleby. Przedostają się do niej substancje, powstające w czasie ruchu pojazdów oraz środki zwalczania śliskości. Zasięg pionowy zanieczyszczeń gleb związkami ołowiu praktycznie znika już na głębokości 20 - 40 cm. Oba metale są szczególnie niebezpieczne w glebach kwaśnych. W warunkach niskiego pH tworzą się ich ruchliwe formy, które są łatwo pobierane przez rośliny oraz wymywane do wód podziemnych. Większość gleb sąsiadujących z planowaną inwestycją charakteryzuje się średnią odpornością na kumulację metali ciężkich. Pozwala to na częściowe zaabsorbowanie przez kompleks sorpcyjny metali, które przedostały się do gleby. Dzięki temu zostają one związane z fazą stałą gleby i są niedostępne dla roślin oraz zabezpieczone przed wymyciem do wód gruntowych. Innym zagrożeniem dla gleb w rejonie drogi jest ich zasolenie, będące skutkiem ubocznym zimowego zwalczania śliskości.



Na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy o oś, organ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdza zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 5 ww. ustawy dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej nie jest wymagane przedkładanie wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 ustawy o oś, w trakcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wpływ inwestycji na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarczym wodami na obszarze dorzecza. Jak wynika z przeprowadzonych w raporcie analiz prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej w wodach opadowych odprowadzanych do środowiska nie przekraczają dopuszczalnych norm. Również szacowane stężenia węglowodorów ropopochodnych oznaczane w spływach deszczowych z analizowanej drogi spełniają wymagania prawa. Dodatkowo do podczyszczania ścieków deszczowych zastosowany będzie piaskownik. W związku z przedsięwzięciem nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele środowiskowe (w rozumieniu jakości wód) dla jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) w zlewniach, w których położona będzie droga.

Na podstawie analizy przeprowadzonej na załączonych do wniosku dokumentach, w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska, związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w tych dokumentach zostały zdefiniowane warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska. W związku z powyższym można stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie pogorszy istniejącego stanu środowiska, pod warunkiem zachowania parametrów technicznych i technologicznych, dla których przeprowadzono analizę w załączonym do wniosku raporcie oraz spełniając szereg zaleceń określonych w raporcie, które zostały uwzględnione również w niniejszej decyzji. Dodatkowo w niniejszej decyzji stwierdzono konieczność sporządzenia analizy porealizacyjnej po oddaniu do eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz prowadzenie monitoringu przyrodniczego.

Organ stwierdził konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie pozwoliły wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko;
- ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, nastąpi wpływ na spójność i integralność obszarów Natura 2000.

Obowiązek uzyskania pozwolenia wodnoprawnego wynika z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne (Dz. U. z 2005 r., Nr 239, poz. 2019 ze zm.).

Obowiązek uregulowania stanu formalno – prawnego w zakresie gospodarki odpadami wynika ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2010 r., Nr 18, poz. 1243 ze zm.).

Obowiązki w związku z prowadzeniem prac budowlanych w sposób uwzględniający ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150 ze zm.).

Warunek przyjęcia rozwiązania ograniczającego zmianę stosunków wodnych do rozmiarów niezbędnych wynika z art. 100 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Zakaz pogarszania jakości wód gruntowych i zanieczyszczania środowiska gruntowo-wodnego wynika z przepisów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r., Nr 239, poz. 2019 ze zm.).

Możliwość narzucenia obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska wynika z art. 82 ust. 1 pkt. 3 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

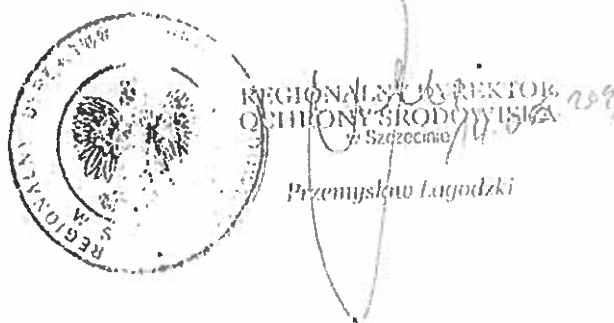
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich.

Charakterystyka przedsięwzięcia wraz z załącznikiem mapowym obrazującym przebieg drogi stanowi załącznik do decyzji.

#### **Pouczenie**

Od decyzji służy Stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2012 r., poz. 1282, ze zm.)



#### **Otrzymuje:**

1. Pan Mariusz Mierzwa Zastępca Dyrektora w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad 70-340 Szczecin, al. Boh. Warszawy 33
2. Pozostałe strony w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego.

14  
Charakterystyka przedsięwzięcia - załącznik do decyzji Nr 22/2011 z dnia czerwca 2013 r. znak: WOOS-TS.4200.1.2013.AKO o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Brzozowa w ciągu drogi krajowej nr 3”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega budowie obwodnicy Brzozowa na parametrach drogi ekspresowej na odcinku od km 5+439,71 do km 10+248,60, o długości ok. 4,8 km. Realizowane będzie na terenie województwa zachodniopomorskiego, powiatu goleniowskiego i kamieńskiego, na terenie gmin Przybiernów i Wolin. Powiązanie projektowanej drogi krajowej z istniejącą siecią drogową zapewni węzeł drogowy, na którym wszystkie relacje na drodze głównej odbywać się będą bezkolizyjnie.

W ciągu obwodnicy projektuje się obiekty inżynierskie:

- węzeł w ciągu drogi Brzozowo-Kartlewo,
- przepusty na rowach melioracyjnych,
- przejazd gospodarczy pod obwodnicą do obsługi terenów rolnych znajdujących się po stronie wschodniej obwodnicy.

W projekcie odwodnienia obwodnicy przewiduje się wykonanie urządzeń podczyszczających wody opadowe przed odprowadzeniem ich do istniejących cieków wodnych lub zbiorników retencyjnych.

Planowany jest nowy przebieg trasy drogi krajowej S3, omijający miejscowość Brzozowo po stronie wschodniej. Początek i koniec drogi pokrywa się z istniejącą drogą nr 3.

Załącznik mapowy obrazujący przebieg inwestycji.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
14.06.04  
Przemysław Łagodzki

WYKONAWCA  
MOCOWY

Andrzej Bednarek

AV



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

GENERALNA DYREKCJA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
Oddział w Szczecinie  
KANCELARIA

2011-03-17

Skierowano do: D-9 12P

Szczecin, dnia 16 marca 2011 r.

WOOS-TŚ.4200.4.2011.AKO

## DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 71 ust. 2 pkt. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 1, art. 80, art. 82, art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Przygotowania Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka” i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko,

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka” i jednocześnie:**

### I. określam:

#### 1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na dostosowaniu istniejącej drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 44+221,57 do km 72+667,8 (Brzozowo – Rurka) z wyłączeniem odcinka od km 61+792,37 do km 65+566,90 (obwodnica Miękowa), dla którego jest wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach i odcinek ten jest w trakcie realizacji.

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

##### 2.1 W zakresie środowiska gruntowo-wodnego:

- a) na podstawie rozpoznanych warunków hydrogeologicznych zaprojektować, zrealizować i eksploatować przedsięwzięcie w sposób wykluczający przedostawanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń, szczególnie ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego;
- b) należy utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza;
- c) należy stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
- d) przewidziane do wykorzystania w fazie realizacji materiały, magazynować w wydzielonych do tego celu miejscach w sposób bezpieczny dla środowiska;

- e) unikać zanieczyszczeń odpadami stałymi i ciekłymi podczas prowadzenia robót budowlanych;
- f) tankowanie maszyn powinno się odbywać na szczelnej powierzchni;
- g) zbiorniki z olejem napędowym magazynować pod zamykaną wiatą;
- h) w zależności od warunków hydrogeologicznych (wykształcenie warstwy wodonośnej, współczynnik filtracji), należy zastosować odpowiedni sposób odwodnienia wykopów budowlanych, zapewniający utrzymanie w miarę możliwości wykopów bez wody stojącej;
- i) w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień wykopów budowlanych;
- j) w przypadku konieczności odwodnienia wykopu budowlanego, należy prowadzić obserwację poziomu zwierciadła wody przez okres wykonywanych prac;
- k) stosować odpowiednie pochylenia (kształtowanie) skarp i wykopów, szczególnie w miejscach najbardziej podatnych na erozję (za mostami, za wylotami przepustów), oraz utrwalanie skarp przez zadarnianie, humusowanie i hydroobsiew;
- l) wykopy prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi;
- m) w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, na terenie budowy przedmiotowego przedsięwzięcia, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostanie szkodliwych substancji do ziemi;
- n) zachować ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie systemów drenarskich;
- o) zaplecze budowy nie powinno być lokalizowane w rejonach bardzo płytkiego występowania wód gruntowych oraz w pobliżu Jeziora Przybiernowskiego, rzeki Gowienicy, rzeki Iny oraz innych istniejących cieków;
- p) w miejscu kolizji drogi z ciekami, rowami należy wykonać przejścia wodne (przepusty, mosty) przestrzegając zasady zachowania istniejącego reżimu przepływów wód, z zachowaniem walorów przyrodniczych;
- q) w trakcie prac budowlanych zapewnić drożność koryta rzeki lub cieku;
- r) przejścia wodne wykonać dla przepływów miarodajnych w ciekach, z uwzględnieniem spływów powierzchniowych z drogi określanych dla opadu obliczeniowego;
- s) w przypadku realizacji przedsięwzięcia w obrębie obiektów melioracji, w tym sieci drenarskiej, prace należy prowadzić w uzgodnieniu z Wojewódzkim Zarządem Melioracji i Urządzeń Wodnych;
- t) urządzenia wodne powinny być sprawne i należycie konserwowane;
- u) drogi powinny być utwardzone i uszczelnione przed przeciekami wód i ścieków do gruntu;
- v) wszystkie MOP-y i OUD (obwody utrzymania ulic) powinny być wyposażone w infrastrukturę uniemożliwiającą przenikanie zanieczyszczeń do warstw wodonośnych;
- w) w okresie zimowym, do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub im zapobiegania stosować środki niechemiczne i chemiczne oraz ich mieszanki na warunkach określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 25 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. Nr 230, poz. 1960).

## 2.2 W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:

- a) odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości należy je selektywnie magazynować w sposób i w miejscach do tego przystosowanych, poza obszarem cennym przyrodniczo i przekazać je podmiotom posiadającym odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarowania odpadami;
- b) w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu paliwami, zanieczyszczony grunt zebrać do odpowiedniego pojemnika i przekazać do utylizacji uprawnionym podmiotom;
- c) należy organizować prace w taki sposób aby minimalizować ilość powstających odpadów;

- d) należy zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów, odpady przekazywać tylko podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami;
- e) do magazynowania odpadów niebezpiecznych płynnych należy stosować pojemniki, które posiadają szczelne zamknięcie zabezpieczające przed przypadkowym rozproszeniem lub rozlewem odpadu w trakcie transportu i czynności załadunkowych oraz rozładunkowych;
- f) mieszanie odpadów niebezpiecznych różnego rodzaju lub odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne jest niedozwolone.

### 2.3 W zakresie zminimalizowania emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza i ograniczenia emisji hałasu do środowiska:

- a) należy prowadzić prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu w pobliżu terenów chronionych akustycznie tylko w porze dziennej tj. między godziną 6.00 a godziną 22.00;
- b) stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
- c) stosować maszyny i urządzenia budowlane o niskim poziomie emisji hałasu;
- d) stosować odpowiedni system organizacji pracy i wyłączać silniki urządzeń nie pracujących w danej chwili;
- e) ograniczać do minimum czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym;
- f) minimalizować czas pracy silników na najwyższych obrotach;
- g) nie przeciążać maszyn oraz pojazdów;
- h) w miarę możliwości technicznych stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac przygotowujących teren oraz budowlanych;
- i) od strony zabudowy mieszkaniowej w trakcie prowadzenia prac budowlanych należy stosować przenośne ekrany akustyczne;
- j) należy zastosować ekrany akustyczne pozwalające na dotrzymanie obowiązujących poziomów w zakresie emisji hałasu na tereny chronione akustycznie w fazie eksploatacji drogi;
- k) zaplecze (bazy sprzętu) lokalizować w możliwie najdalszej odległości od zabudowań mieszkaniowych;
- l) ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
- m) uważnie ładować materiały sypkie na samochody;
- n) przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie powodujące pylenie;
- o) prace ziemne, w tym wykopy należy prowadzić w sposób minimalizujący emisję nieorganizowaną na bieżąco tzn. w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej aury zaleca się okresowe zwilżanie powierzchni ziemi.

### 2.4 W zakresie prawidłowego funkcjonowania gospodarki wodno-ściekowej:

- a) kanalizację deszczową należy wykonać z materiałów trwałych, odpornych na działanie ścieków, o szczelnych połączeniach uniemożliwiających przedostanie się ścieków do ziemi i dalej do wód podziemnych;
- b) w celu uniknięcia sytuacji awaryjnych związanych z uszkodzeniem nadziemnej i podziemnej infrastruktury technicznej, należy sprawdzić szczelność wszystkich wykonanych elementów i połączeń, a w czasie eksploatacji przeprowadzać ciągłą kontrolę stanu technicznego sieci i urządzeń;
- c) ścieki sanitarne z zaplecza budowy należy odprowadzać do zbiorników bezodpływowych i wywozić do najbliższej oczyszczalni;
- d) w celu określenia potrzeb i wymaganego stopnia redukcji odpływu wód opadowych do wód powierzchniowych, jak i wielkości urządzeń retencyjnych dla cieków naturalnych, rowów melioracyjnych, które będą odbiornikami spływów opadowych z drogi, należy przeprowadzić analizę przepływów charakterystycznych uwzględniającą dopływy ze zlewni naturalnych oraz zrzuty punktowe, a także ocenę przepustowości odbiorników;

- e) na trasie przebiegu drogi przez obszar GZWP 123, nie można wprowadzać bez oczyszczania ścieków do ziemi lub do wód powierzchniowych mogących zasilać wody podziemne;
- f) system odwodnieniowy powinien być utrzymywany w sprawności technicznej;
- g) na wprowadzanie wód opadowych i roztopowych do gruntu lub wód powierzchniowych oraz na wykonanie urządzeń wodnych (mosty, przepusty, budowa i przebudowa kanałów, rowów i urządzeń melioracyjnych) wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego;
- h) w przypadku prowadzenia odwodnień budowlanych, które spowodują długotrwałe obniżenie poziomu zwierciadła wody podziemnej wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego;
- i) w przypadku ingerencji w istniejące urządzenia wodne poprzez ich rozbiórkę lub przebudowę wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego.

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

- a) podczas prac budowlanych, nie zniszczyć roślinności znajdującej się poza terenem objętym inwestycją;
- b) ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów;
- c) masy ziemne w jak największym stopniu zagospodarować na terenie inwestycji;
- d) lokalizować miejsca odkładu gruntu z dala od cieków i rowów melioracyjnych;
- e) w fazie realizacji przedsięwzięcia, w trakcie prowadzenia robót ziemnych należy uwzględnić ochronę gleb, w tym w szczególności gospodarkę warstwy humusowej, glebę i humus należy gromadzić w przyzmach na czas budowy, a po jej zakończeniu wykorzystać przy zagospodarowaniu terenów zielonych;
- f) zorganizować plac budowy i jego zaplecze z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację;
- g) zaplecze budowy należy zlokalizować poza siedliskami chronionymi w ramach obszarów Natura 2000, poza pozostałymi formami ochrony przyrody zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody i dolinami rzek Gowienicy oraz Iny;
- h) podczas realizacji przedsięwzięcia nie naruszać powierzchni gruntów poza terenem wyznaczonym do prowadzenia prac;
- i) należy wyznaczyć geodezyjnie pas robót drogowych i oznaczyć go kolorową taśmą, poza tym pasem nie będzie dopuszczalne poruszanie się maszyn budowlanych;
- j) przewidziane prace ziemne i inne prace w okolicy drzew wykonać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w tym należy m.in.: zabezpieczyć drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi, wszelkie prace prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie spowodować uszkodzenia systemów korzeniowych, w przypadku przerywania robót wykopy zabezpieczyć tak, by zapewnić korzeniom drzew ciągłą dostateczną wilgotność;
- k) w zasięgu koron drzew wykluczyć tereny przeznaczone pod zaplecze budowlane;
- l) niedopuszczalne jest składowanie na placu budowy, a szczególnie na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew, niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby (np. sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips, itp.) oraz składowanie, rozsypywanie lub wylewanie do gruntu odpadów, ścieków itp. środków niszczących lub pogarszających drzewom warunki życia;
- m) należy składować odpady w czasie budowy na wyznaczonym miejscu, poza terenami leśnymi i dolinami rzeki;
- n) niedopuszczalne jest składowanie w okresie wegetacji dłużej niż 1 miesiąc materiałów ograniczających wymianę powietrza glebowego w strefie korzeniowej drzew lub krzewów (np. składowisk ziemi z wykopów, piasku, żwiru itp.);
- o) niedopuszczalne jest palenie ognisk pod drzewami lub sąsiedztwie krzewów, w celu np. podgrzewania mas bitumicznych, impregnatów, palenie odpadów pobudowanych;

- p) niedopuszczalne jest poruszanie się pojazdów zagęszczających glebę pod drzewami oraz obrywających systemy korzeniowe;
- q) przejścia przez ciek należy prowadzić bez naruszania roślinności brzegowej i osadów dennych,
- r) w korycie rzeki zakaz składowania materiałów budowlanych i innych utrudniających lub blokujących drożność koryta rzeki;
- s) wycinkę drzew należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia;
- t) ograniczyć do minimum wycinkę drzew, usuwanie zadrzewień i krzewów, zwłaszcza starych drzew dziuplastych;
- u) prace związane z wycinką zadrzewień śródpolnych i karczowaniem terenu oraz usuwaniem roślinności zielnej prowadzić w okresie pozalegowym ptaków – najlepiej od sierpnia do końca lutego, początek prac na danym terenie powinien bezwzględnie znaleźć się w tym terminie;
- v) ograniczyć do minimum usuwanie zadrzewień śródpolnych;
- w) w trakcie robót budowlanych nie wolno spowodować zmiany stosunków wodnych, w szczególności na terenach cennych przyrodniczo tj. siedliska kwaśne buczyny (9110-1), torfowisko wysokie z roślinnością torfotwórczą (7110);
- x) w okresie poprzedzającym realizację inwestycji wyznaczyć nowe stanowisko dla cisa znajdującego się w km 49+200;
- y) nowe stanowisko cisa powinno charakteryzować się takimi samymi warunkami glebowymi i mikroklimatem, zlokalizowane powinno być w głębi lasu ok. 100 m od obecnego po stronie zachodniej nowej drogi, rok wcześniej przed planowanym przesadzeniem drzewa należy wykopać wokół niego rów w odległości dwu średnic korony w celu przygotowania systemu korzeniowego do przesadzenia, przesadzać należy z jak największą bryłą ziemi w okresie po zakończeniu wegetacji;
- z) w trakcie prowadzenia prac ziemnych i wykopów należy sprawdzać czy do wykopu nie dostały się zwierzęta, jeżeli tak należy umożliwić im bezstresowe opuszczenie go;
- aa) nie wolno zabijać zwierząt, które dostały się do wykopów;
- bb) należy regularnie kosić trawę wzdłuż ogrodzenia drogi, w miejscach gdzie zastosowana będzie siatka o małych oczkach.

**2.6** W zakresie pozyskania archeologicznych zabytków ruchomych przed przystąpieniem do wykonywania robót budowlanych należy przeprowadzić archeologiczne badania na terenach bezpośrednio zagrożonych realizacją inwestycji. W przypadku odkrycia warstwy kulturowej lub obiektów nieruchomych (nowo odkrytych stanowisk archeologicznych ze starożytności, wczesnego średniowiecza lub średniowiecza) niezbędne jest przeprowadzenie interwencyjnych badań archeologicznych. Dla ochrony archeologicznych dóbr kultury konieczne jest przeprowadzenie badań ratunkowych oraz zapewnienie nadzoru archeologicznego w trakcie robót ziemnych.

**3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).**

**3.1** W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie 1.2 decyzji.

**3.2** Przedsięwzięcie zaprojektować w sposób wykluczający przedostanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i dalej do wód powierzchniowych i podziemnych, poprzez:

- a) wykonanie szczelnych nawierzchni komunikacyjnych;
- b) na odcinkach drogi S-3 przebiegających przez płaski teren, pomiędzy Brzozowem, a Rurka, spływ powierzchniowy wód opadowych z korony i korpusu drogi oraz

- przyległych terenów należy odprowadzić do projektowanych rowów trawiastych i dalej do istniejących cieków wodnych i rowów melioracyjnych;
- c) na odcinkach drogi S-3, na których projektuje się węzły, wiadukty, mosty, górne przejścia gospodarcze, przejścia dla zwierząt, wody opadowe należy ująć w szczelny system kanalizacji i odprowadzić po odpowiednim oczyszczeniu do istniejących cieków lub do ziemi poprzez rowy trawiaste;
  - d) na odcinkach drogi S-3, dla których projektuje się dolne przejścia gospodarcze i dolne przejścia dla zwierząt, wody opadowe należy odprowadzić do istniejących lub projektowanych rowów trawiastych i dalej do istniejących cieków / rowów melioracyjnych;
  - e) na odcinkach drogi S-3, gdzie poziom wód gruntowych jest wysoki, zwłaszcza w okresach długotrwałych opadów, koronę drogi należy prowadzić na nasypie, a rowy trawiaste biegnące wzdłuż drogi odwadniać poprzez system zastawek do istniejących cieków wodnych i rowów melioracyjnych;
  - f) na odcinkach, gdzie droga S-3 zaprojektowana jest z kanalizacją szczelną i istnieje prawdopodobieństwo zanieczyszczenia wód opadowych, wody z korony drogi należy odprowadzać siecią szczelnych zamkniętych kanałów do urządzeń oczyszczających o działaniu sedymentacyjno-flotacyjnym z zabezpieczeniem przed obciążeniami hydraulicznymi, przed wprowadzeniem do wód powierzchniowych;
  - g) w uzasadnionych przypadkach, na wylotach do wód powierzchniowych należy przewidzieć zamknięcia odpływu zabezpieczające odbiornik przed skażeniem substancjami niebezpiecznymi;
  - h) odprowadzenie wód opadowych z węzła Przybiernów kanałem 1, odprowadzenie wód opadowych wylotem W-1 do piaskownika i separatora węglowodorów ropopochodnych, projektowanym rowem i dalej istniejącym rowem do jeziora Przybiernowskiego;
  - i) odprowadzanie wód opadowych z węzła Babigoszcz i mostu nad Gowienicą kanałem 2, odprowadzenie wód wylotem W-2 do piaskownika i separatora węglowodorów ropopochodnych, a dalej do rzeki Gowienicy;
  - j) odprowadzanie wód opadowych z mostu na rzece Ina kanałem 3, odprowadzenie wód wylotem W-3 do piaskownika i separatora węglowodorów ropopochodnych i dalej do rzeki Iny;
  - k) wody opadowe odprowadzane do gruntu lub do wód powierzchniowych, przed wprowadzeniem do odbiornika powinny być podczyszczone do wartości określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 ze zm.), tj. zawiesina ogólna do 100 mg/l, substancje ropopochodne do 15 mg/l;
  - l) w przypadku konieczności redukcji maksymalnego natężenia zrzutu do odbiorników, wynikającego z ekspertyzy melioracyjnej, należy przewidzieć retencjonowanie wód opadowych;
  - m) należy zaprojektować obejścia burzowe, którymi odprowadzany będzie nadmiar wód opadowych bezpośrednio do odbiornika w celu niedopuszczenia do przeciążenia hydraulicznego oczyszczalni wód opadowych;
  - n) uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników;
  - o) zadaszenie i uszczelnienie powierzchni, na których składowane będą materiały budowlane i odpady niebezpieczne.
- 3.3 Na odcinku od km 50+110 do km 50+225 drogę należy wytyczyć po wschodniej stronie istniejącej drogi krajowej nr 3, tak aby nowa jezdnia drogi S3 nie ingerowała w chronione siedlisko łągu olszowego (91E0\*).

- 3.4 Określić w projekcie budowlanym miejsca lokalizacji zaplecza budowy, a szczególnie miejsca magazynowania materiałów, tak aby zminimalizować zniszczenie drzew i krzewów poza konieczną wycinką w pasie drogowym.
- 3.5 W miejscach, gdzie nastąpi odsłonięcie wnętrza cennego przyrodniczo lasu i na skutek tego zmienią się warunki życia (nasłonecznienie, utrata wilgoci), co spowoduje wtargnięcie do wnętrza lasu neofitów – gatunków roślin obcych temu środowisku, należy dogęścić las gatunkami roślin rodzimych, zgodnych z siedliskiem. Szczegółowe określenie miejsc wymagających dolesienia nastąpi po wytyczeniu pasa robót drogowych, w którym nastąpi wycinka drzew i krzewów.
- 3.6 Należy zaprojektować nasadzenia zieleni ozdobnej na terenie węzłów.
- 3.7 Należy zaprojektować zieleni średniej wysokości (krewy lub drzewa niskopienne) w pasie rozdzielającym kierunki jazdy.
- 3.7 W celu ograniczenia wpływu budowy na siedlisko Bory Bagienne i Lasy Bagienne (91D0) należy przewidzieć skierowanie wody z rowów trawiastych na obszar boru bagiennego.
- 3.8 Należy zaprojektować 40 przejść dla zwierząt w podanych poniżej lokalizacjach i parametrach:
- a) przejścia górne dla dużych zwierząt (jeleń, łось, żubr, wilk, sarna, dzik i lis) typu „zielony most”:
    - km 50+750, szerokość [m] > 80,
    - km 54+160, szerokość [m] > 50,
    - km 57+600, szerokość [m] > 50,
    - km 61+200, szerokość [m] > 50,
  - b) poszerzone mosty dla jelenia, sarny, dzika, wilka:
    - km 56+060, szerokość [m] > 10, wysokość [m] > 5, rzeka Gowienica,
    - km 69+490, szerokość [m] > 10, wysokość [m] > 5, rzeka Ina,
  - c) przepusty dla małych zwierząt:
    - km 44+500 do 44+550, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,
    - km 44+850, szerokość [m] 3 (2 półki po 0,5), wysokość [m] 1,5, przeznaczenie: wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy, zmodyfikowany przepust na cieku wodnym,
    - km 45+600 do 45+700, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,
    - km 48+300 do 48+350, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,
    - km 48+950, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,
    - km 49+450 do 49+500, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,
    - km 50+150 do 50+250, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,
    - km 51+200 do 51+230, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,
    - km 52+800 do 52+900, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,
    - km 54+536, szerokość [m] 3 (2 półki po 0,5), wysokość [m] 1,5, przeznaczenie: wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy, zmodyfikowany przepust na cieku wodnym,
    - km 54+977, szerokość [m] 3 (2 półki po 0,5), wysokość [m] 1,5, przeznaczenie: wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy, zmodyfikowany przepust na cieku wodnym,
    - km 55+300 do 55+320, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, łasica, gronostaj, gryzanie, płazy,

- km 56+750, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 57+212, szerokość [m] 3 (2 półki po 0,5), wysokość [m] 1,5, przeznaczenie: wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy, zmodyfikowany przepust na cieku wodnym,
- km 57+946, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy, przejście (przepust) dla małych zwierząt z półkami dla płazów,
- km 58+750, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 59+100 do 59+150, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 59+600 do 59+650, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 60+782, szerokość [m] 3 (2 półki po 0,5), wysokość [m] 1,5, przeznaczenie: wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy, zmodyfikowany przepust na cieku wodnym,
- km 65+700 do 65+750, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 67+000 do 67+050, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 67+665, szerokość [m] 3 (2 półki po 0,5), wysokość [m] 1,5, przeznaczenie: wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy, zmodyfikowany przepust na cieku wodnym,
- km 68+050, szerokość [m] 3 (2 półki po 0,5), wysokość [m] 1,5, przeznaczenie: wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy, zmodyfikowany przepust na cieku wodnym,
- km 68+500 do 68+530, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 69+250, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 70+350 do 70+400, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 70+950 do 71+000, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 72+250 do 72+300, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- km 72+600 do 72+650, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, przeznaczenie: borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy,
- d) przepusty dla płazów wraz z ogrodzeniem naprowadzającym po obu stronach drogi, np. w postaci gęstej siatki z tworzywa sztucznego o wys. min. 50 cm połączonej szczelnie z dolną częścią ogrodzeń ochronnych dla ssaków:
- km 51+800, szerokość [m] 1,5, płazy, gryzonie, lasica, gronostaj, 2 przepusty w odległości 50 m, ogrodzenie naprowadzające dla płazów połączone z przepustami (po obu stronach drogi) od km 51+656 do km 54+160,
- km 52+200 do km 52+250, szerokość [m] 1,5, płazy, gryzonie, lasica, gronostaj, 2 przepusty w odległości 50 m,
- km 53+450 do km 53+500, szerokość [m] > 2, wysokość [m] > 1, borsuk, ssaki owadożerne, kuna, wydra, tchórz, lasica, gronostaj, gryzonie, płazy, 2 przepusty w odległości 50 m,
- km 56+505, szerokość [m] 3 (2 półki po 0,5), wysokość [m] 1,5, wydra, tchórz, lasica, płazy, gryzonie, gronostaj, zmodyfikowany przepust na cieku wodnym oraz 2 przejścia dla płazów w odległości co najmniej 50 m, plus ogrodzenie naprowadzające dla płazów połączone z przepustami (po obu stronach drogi), od km 56+400 do km 56+600 (wzdłuż zewnętrznych łącznic po obu stronach S3),

- e) przejścia dolne zespolone z drogą gospodarczą:
  - km 60+170, szerokość [m] 8,0, wysokość [m] 4,8, sarna, dzik, lis, zając, plazy, gryzonie, lasica, gronostaj, wiaduktu pod drogą, leśny dukt do wywozu wyrębu.
- 3.9** Parametry przejść dla zwierząt muszą zostać zachowane, natomiast dopuszczalna jest ich nieznaczna korekta lokalizacyjna podczas prac projektowych.
- 3.10** Dla przejść górnych zalecane są następujące rozwiązania:
  - a) pokrycie powierzchni grubą warstwą gleby gwarantującą rozwój systemów korzeniowych krzewów i mniejszych drzew;
  - b) zabezpieczenie brzegów przejścia gęstą siatką;
  - c) wskazane jest usypanie około 1,5 – 2 m wałów ziemnych lub ułożenie karp korzeniowych;
  - d) obsadzenie niewysokimi drzewami lub kępami krzewów całej powierzchni przejścia (wyłącznie rodzime gatunki drzew liściastych i iglastych, atrakcyjnych dla zwierząt), obsianie luk rodzimymi lokalnymi gatunkami traw i roślin dwuliściennych;
  - e) gęste, rzędowe nasadzenia drzew i krzewów o nieregularnej linii wzdłuż osłon antyosłnieniowych i ogrodzeń, należy wykorzystać do tego celu rodzime gatunki drzew oraz krzewy, stanowiące atrakcyjny żer dla zwierząt (np. wierzba iwa, osika, leszczyna, trzmielina, rokitnik zwyczajny, róża dzika, polna i kutnerowa, głogi, śliwa tarnina);
  - f) luźne rozlokowanie karp korzeniowych, gałęzi i pni na powierzchni przejścia jako wstępnego ukrycia dla zwierząt do czasu rozrośnięcia się krzewów i drzew;
  - g) wyłożenie na wejściach dużych kamieni lub pni drzew unaturalniających przejście i jednocześnie uniemożliwiających wjazd pojazdów.
- 3.11** Dla przejść dla zwierząt pod poszerzonym mostem zalecane są następujące rozwiązania:
  - a) powierzchnia pod mostem powinna być pokryta warstwą gleby urodzajnej;
  - b) w strefie nasłonecznionej dopuścić spontaniczny rozwój roślinności i stosować uzupełniająco wysiew trawa, nasadzenia bylin, krzewów i drzew;
  - c) pod obiektem i w jego bezpośrednim sąsiedztwie nie wolno umacniać betonem koryt rowów odwadniających;
  - d) obiekty odwodnieniowe i związane z utrzymaniem obiektu powinny być zlokalizowane poza ogrodzeniem ochronnym;
  - e) ogrodzenia ochronne powinny być prowadzone przy podstawie nasypu i szczelnie połączone z przyczółkami mostu;
  - f) konstrukcje przyczółków powinny być osłonięte w miarę możliwości gruntem, a ich otoczenie i skarpy oporowe obsadzone osłonowymi nasadzeniami krzewów i bylin.
- 3.12** Dla przejść dolnych zalecane są następujące rozwiązania:
  - a) dno przejścia powinno być wysypane glebą, piaskiem lub dobrym żwirem;
  - b) na dnie ułożyć luźno rozmieszczone kłody, karpy korzeniowe lub większe kamienie, dające częściową osłonę zwierzętom i utrudniające dostęp ludzi;
  - c) należy odpowiednio ukształtować konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia, mogą to być: ogrodzenia z siatki obsadzone szpalerami krzewów i pnaczy oraz specjalnie ukształtowane pasy roślinności (zadrzewienia, zakrzewienia) po obu stronach drogi, tworzące rodzaj leja zwężającego się w kierunku przejścia.
- 3.13** W celu uniemożliwienia zwierzętom wtargnięcia na jezdnię, a równocześnie w celu naprowadzenia ich na bezpieczne przejście, drogę należy ogrodzić na całej długości. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić 2,2 – 2,4 m. Ogrodzenie powinno
- 3.14** W trakcie realizacji budowy Miejsc Obsługi Pojazdów ogrodzenie powinno obejmować teren MOP-u.
- 3.15** Dla zabezpieczenia przed wejściem na jezdnię zarówno płazów, gadów, jak i małych ssaków istotne jest, aby odpowiednio dobrać rozmiary oczek siatki. Ogrodzenie naprowadzające dla płazów – np. w postaci gęstej siatki z tworzywa sztucznego o wys. min. 50 cm połączonej szczelnie z dolną częścią ogrodzeń ochronnych dla ssaków.

3.16 Ogrodzenie naprowadzające dla płazów połączone z przepustami należy zlokalizować po obu stronach drogi: od km 51+656 do km 54+160, od km 56+400 do km 56+600.

3.17 W zakresie struktur naprowadzających zwierzęta należy:

- a) płynnie połączyć ogrodzenia ochronne wzdłuż drogi z ogrodzeniem na powierzchni przejazdów górnych, unikanie załamania przebiegu ogrodzeń większych niż  $15^{\circ}$ ;
- b) płynne i szczelne połączyć ogrodzenia ochronne z wylotami przejazdów dolnych, unikanie załamania przebiegu ogrodzeń większych niż  $15^{\circ}$ ;
- c) gęste, rzędowe nasadzenia krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu) łączące się z nasadzeniami wzdłuż osłon antyolśnieniowych na najściach i na powierzchni przejazdów górnych;
- d) gęste, rzędowe nasadzenia krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu) łączące się z czołem przejazdów dolnych;
- e) wprowadzić drzewa i krzewy w obszarze najści przejazdów górnych i dojść do przejazdów dolnych w taki sposób, by tworzyły ciągle lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia.

3.18 Należy zaprojektować 12 ekranów akustycznych w podanych poniżej lokalizacjach i wymiarach:

- a) pomiędzy km 45+735, a km 45+865 – strona wschodnia, wysokość 5 m, długość 130 m;
- b) pomiędzy km 46+450, a km 46+600 – strona wschodnia, wysokość 4 m, długość 150 m;
- c) pomiędzy km 47+330, a km 47+725 – strona wschodnia, wysokość 4 m, długość 395 m;
- d) pomiędzy km 47+450, a km 47+700 – strona zachodnia, wysokość 4 m, długość 250 m;
- e) pomiędzy km 48+130, a 48+230 – strona zachodnia, wysokość 4 m, długość 100 m;
- f) pomiędzy km 48+490, a 48+770 – strona zachodnia, wysokość 3 m, długość 280 m;
- g) pomiędzy km 48+500, a 48+800 – strona wschodnia, wysokość 3 m, długość 300 m;
- h) pomiędzy km 48+990, a 49+320 – strona wschodnia, wysokość 4 m, długość 330 m;
- i) pomiędzy km 55+775, a 56+180 – strona wschodnia, wysokość 4 m, długość 405 m;
- j) pomiędzy km 67+325, a 67+575 – strona wschodnia (w przypadku braku MOP I): wysokość 5 m i długość 250 m lub w przypadku lokalizacji MOP I obok zabudowy pomiędzy km 67+430, a 67+595 – strona wschodnia, wysokość 4,5 m, długość 165 m oraz w km 67+430 – prostopadle do drogi S3, wysokość 4,5 m i długość 50 m;
- k) pomiędzy km 67+780, a 68+020 – strona zachodnia, wysokość 4 m, długość 240 m;
- l) pomiędzy km 69+455, a 69+720 – strona zachodnia, wysokość 4 m, długość 265 m.

## **II. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w następującym zakresie:**

1. Zarządca drogi ma obowiązek prowadzić okresowe pomiary poziomów substancji w środowisku lub energii wprowadzanych w wyniku jej eksploatacji (art. 175 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska):

- a) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392) w celu kontroli jakości środowiska na etapie eksploatacji drogi konieczne będzie prowadzenie pomiaru hałasu w środowisku – dwa razy w roku kalendarzowym w okresie pierwszych trzech lat od dnia oddania drogi do eksploatacji, a następnie co pięć lat równocześnie z ogólnym pomiarem ruchu;
- b) należy przeprowadzić „porealizacyjny monitoring hałasu” weryfikujący wyznaczone zasięgi hałasu oraz skuteczność zastosowanych środków ochrony przeciwdźwiękowej (weryfikacje te należy przeprowadzić przy wszystkich zaprojektowanych ekranach akustycznych), analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, w przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony;

- c) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984) dla: zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych pochodzących z dróg krajowych, z których wody opadowe lub roztopowe ujmowane są w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l/s na 1 ha należy: wykonywać przeglądy eksploatacyjne urządzeń oczyszczających dwa razy do roku, a dla urządzeń oczyszczających o przepustowości nominalnej większej niż 300 l/s wykonywać badania w zakresie normowanych wskaźników zanieczyszczeń w czasie trwania opadu co najmniej dwa razy roku w okresie wiosny i jesieni. Próbkę do badań należy uzyskać przez zmieszanie trzech próbek o jednakowej objętości pobranych w odstępach czasu nie krótszych niż 30 minut.
2. Przed przystąpieniem do realizacji planowanej inwestycji należy zlecić uprawnionemu przyrodnikowi prowadzenie monitoringu przyrodniczego. Monitoring powinien obejmować:
- a) monitoring migracji zwierząt w otoczeniu planowanej lokalizacji przejść dla zwierząt, monitoring ten ma na celu weryfikację proponowanej lokalizacji każdego przejścia i powinien określić: gatunki zwierząt występujące lokalnie i ich sposób bytowania, szlaki migracyjne zwierząt, poprawność lokalizacji przejścia, poprawność wyboru typu przejścia, czy słusznie zaproponowano ogrodzenie trasy na całej długości;
  - b) sprawdzenie miejsc lokalizacji zaplecza budowy, miejsca gromadzenia materiałów budowlanych, postoju maszyn roboczych, miejsca zaplecza sanitarnego pracowników;
  - c) bezpośredni nadzór nad wykonywanymi pracami przygotowawczymi do budowy drogi – wycinka kolidujących drzew i krzewów, karczowanie wyrobisk, usuwanie ściółki i humusu glebowego;
  - d) kontrolę nad pracami budowlanymi – w zakresie ochrony środowiska wodnego, gleb, prawidłowości wykonania przejść dla zwierząt, ogrodzenia ochronnego oraz konstrukcji naprowadzających zwierzęta na przejścia.
3. Po zrealizowaniu inwestycji należy prowadzić monitoring przyrodniczy przez okres 5 lat. Ma on na celu określenie wpływu inwestycji na zmianę stosunków wodnych oraz zmiany w składzie gatunkowym flory i fauny występującej na terenie istniejących i proponowanych obszarów chronionych, znajdujących się bezpośrednim sąsiedztwie, bądź kolidujących z planowanym przedsięwzięciem. Wyniki monitoringu należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, do końca pierwszego kwartału roku następnego. W przypadku niekorzystnych zmian należy proponować działania mające na celu zlikwidowanie negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz na gatunki ptaków będących przedmiotem ochrony na obszarach Natura 2000.
4. Należy prowadzić monitoring skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony dziko żyjącej fauny w rejonie wybudowanych przejść. Monitoring porealizacyjny powinien określić: czy przejścia wykonano prawidłowo, czy przejścia są wykorzystywane przez zwierzęta, czy droga została prawidłowo ogrodzona.
- 4.1 Okres realizacji:
- a) wstępna kontrola wykorzystywania przejść - po oddaniu przejścia do eksploatacji nie później niż 6 miesięcy,
  - b) ocena skuteczności przejść - rozpoczęcie najwcześniej 1 rok po oddaniu przejścia do eksploatacji, zakończenie 2 – 3 lata później,
  - c) ocena wpływu przejść na populacje zwierząt - okresowe badania pomiędzy 5 a 10 rokiem od oddania przejścia do użytkowania.
- 4.2 Metody:
- a) rejestracja tropów zwierząt na specjalnie przygotowanych powierzchniach pokrytych piaskiem (szerokość co najmniej 2 m), położonych na obu końcach przejścia –

- identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt,
- b) rejestracja tropów zwierząt na śniegu na całej powierzchni przejścia – identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby osobników przechodzących przez obiekt,
  - c) rejestracja tropów zwierząt na śniegu lub piasku w otoczeniu przejścia – identyfikacja gatunków i liczby osobników omijających obiekt,
  - d) rejestracja przechodzących zwierząt przy użyciu aparatów fotograficznych lub kamer video wykorzystujących podczerwień, uruchomianych przy pomocy czujników ruchu – identyfikacja gatunku, liczby osobników przechodzących przez obiekt, określenie zachowania się zwierząt przechodzących przez obiekt, określenie reakcji na czynniki stresowe,
  - e) identyfikacja uszkodzeń roślinności przez zwierzęta na przejściach – potwierdzenie obecności zwierząt i określenie gatunku,
  - f) rejestracja tropów przy pomocy substancji barwiących (metoda zalecana dla przejść dolnych dla małych zwierząt) – identyfikacja gatunku, liczby osobników, określenie liczby gatunków przechodzących przez obiekt.

#### 4.3 Ocena:

- a) skuteczność przejść – na podstawie liczby odwiedzin, liczby gatunków, ilości osobników korzystających z przejścia;
- b) wpływ przejść na redukcję barierowego oddziaływania drogi – na podstawie liczby odwiedzin oraz ilości osobników gatunków kluczowych i podlegających negatywnemu oddziaływaniu o charakterze znaczącym;
- c) wpływ przejść na populacje zwierząt – zmiany liczebności, rozmieszczenia gatunków zamieszkujących siedliska w zasięgu oddziaływania drogi.

### III. Nakładam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

#### Uzasadnienie

Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Przygotowania Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie, wystąpił z wnioskiem z dnia 15.07.2010 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka”. Do wniosku nie załączono dokumentów określonych w 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). W związku z powyższym, dnia 23.07.2010 r. wezwano inwestora do uzupełnienia wniosku.

Dnia 5.08.2010 r. do wniosku załączono:

- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka” opracowany w styczniu 2010 r. przez zespół pod kierownictwem mgr inż. Ryszarda Kowalskiego.

Ponadto, w toku prowadzonego postępowania przeanalizowano dodatkowo następujące dokumenty:

- Standardowe formularze danych obszarów Natura 2000, w tym charakterystykę obszarów, informację przyrodniczą, identyfikację zagrożeń;
- Dyrektywę Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne 85/337/EWG;
- „Ocenę planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000 – Wytyczne metodyczne dotyczące Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG”, Komisja Europejska DG, WWF Polska 2005;
- „Poradnik ochrony siedlisk i gatunków sieci obszarów Natura 2000” (Ministerstwo Środowiska, 2004 r.);
- Waloryzację przyrodniczą gminy Przybiernów, wykonaną przez Biuro Konserwacji Przyrody (Szczecin, 2001 r.);
- Waloryzację przyrodniczą gminy Stepnica, wykonaną przez Biuro Konserwacji Przyrody;
- Waloryzację przyrodniczą gminy Goleniów, wykonaną przez Biuro Konserwacji Przyrody (Szczecin, 1997 r.).

Przedmiotem inwestycji jest dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej. Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

W § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), wskazano, że dla postępowań wszczętych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z powyższym zgodnie z art. 173 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), przedsięwzięcia mogące zawsze i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione są w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z klasyfikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.). Zgodnie z ww. rozporządzeniem, przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaliczone do mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (§ 2 ust. 1 pkt. 29 – autostrady i drogi ekspresowe, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg), dla którego konieczne jest przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:

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

W ramach zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie Obwieszczeniem z dnia 16 sierpnia 2010 r. podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. W Obwieszczeniu podano wszystkie informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21 dniowy termin ich składania. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego do wydania decyzji;
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie organu właściwego do wydania decyzji;
- ogłoszenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta i Gminy Goleniów, Urzędzie Gminy Przybiernów, Urzędzie Gminy Stepnica i w Starostwie Goleniów.

Stowarzyszenie Pracowania na rzecz Wszystkich Istot dnia 3.09.2010 r. zwróciło się z wnioskiem o dopuszczenie w charakterze podmiotu na prawach strony do postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka”. Postanowieniem z dnia 10 września 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, dopuścił Stowarzyszenie Pracowania na rzecz Wszystkich Istot z siedzibą w Bystrej, do udziału na prawach strony w niniejszym postępowaniu. Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze w Katowicach dnia 9.09.2010 r. zwróciło się z wnioskiem o dopuszczenie w charakterze podmiotu na prawach strony do postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka”. Postanowieniem z dnia 5 listopada 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, dopuścił Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze w Katowicach, do udziału na prawach strony w niniejszym postępowaniu. W terminie 21 dni nie wpłynęły uwagi do prowadzonego postępowania od społeczeństwa.

Poinformowano Strony o toczącym się postępowaniu administracyjnym, na każdym jego etapie i przysługującym prawie do zapoznania się z dokumentacją i możliwości wnoszenia uwag w przedmiotowej sprawie. Liczba stron w postępowaniu przekroczyła 20, w związku powyższym w celu zawiadamiania stron na każdym etapie postępowania stosowano przepisy art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie. Strony zawiadamiane były na każdym etapie prowadzonego postępowania w sposób zwyczajowo przyjęty, tj. poprzez obwieszczenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz z biuletynie informacji publicznej. Strony postępowania wniosły następujące uwagi do planowanej inwestycji.

Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot w Bystrej oraz Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze im. A. Czudka w Katowicach w swoich wystąpieniach wskazały na nieprawidłową, ich zdaniem, praktykę polegającą na tym, że dzień publikacji obwieszczenia jest równocześnie dniem wyznaczającym początek biegu 21-dniowego terminu na składanie uwag i wniosków. Po przeanalizowaniu tego zagadnienia organ ustalił, iż w obwieszczeniach dotyczących powiadamiania stron postępowania oraz społeczeństwa o toczącym się postępowaniu kierowano się i uwzględniono zapisy:

- art. 49 k.p.a. - „strony mogą być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególny tak stanowi;

INFORMACJA PODKONTROLNA  
KRAJOWY REJESTR SĄDOWY

- art. 57 § 1 k.p.a. - „jeżeli początkiem terminu określonego w dniach jest pewne zdarzenie, przy obliczaniu tego terminu nie uwzględnia się dnia, w którym zdarzenie nastąpiło. Upływ ostatniego z wyznaczonej liczby dni uważa się za koniec terminu”,
- art. 57 § 2 k.p.a. - „terminy określone w tygodniach kończą się z upływem tego dnia w ostatnim tygodniu, który nazwą odpowiada początkowemu dniowi terminu”,
- art. 57 § 4 k.p.a. - „jeżeli koniec terminu przypada na dzień ustawowo wolny od pracy, za ostatni dzień terminu uważa się najbliższy następny dzień powszedni”.

- art. 39 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), wskazujący co najmniej 21-dniowy termin do składania przez społeczeństwo uwag i wniosków w ramach prowadzonego postępowania,
- art. 6 ust. 6 Dyrektywy 85/337/EWG Dyrektywy Rady 85/337/EWG z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. U. L 175 z 5.7.1985, str. 40 ze zm.) mówiące o wyznaczeniu rozsądnych ram czasowych dla różnych faz, dające wystarczającą ilość czasu dla poinformowania społeczeństwa oraz zainteresowanej społeczności, aby przygotowały i skutecznie uczestniczyły w podejmowaniu decyzji dotyczących środowiska,
- art. 6 ust. 3 Konwencji z Aarhus mówiący o tym, że procedury umożliwiające udział społeczeństwa dla różnych etapów zawierać będą rozsądne ramy czasowe, które zapewnią dostateczny okres czasu na poinformowanie społeczeństwa oraz na przygotowanie się i efektywne uczestniczenie przez społeczeństwo w podejmowaniu decyzji w sprawach dotyczących środowiska.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w toku postępowania uzyskano opinię sanitarną z dnia 14 września 2010r. znak: WS-N.NZ-401-1252/10 Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, której zaopiniowano pozytywnie realizację przedsięwzięcie pod warunkami, które zostały uwzględnione w całości w niniejszej decyzji. Zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym.

Dokumentarny posvet 12.05.2017  
 Kieno: 12.05.2017  
 Medo: 12.05.2017

W przedłożonym Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wpływ planowanej inwestycji na: obszary Natura 2000, wody powierzchniowe i podziemne, gleby, powietrze, oddziaływanie akustyczne, gospodarkę odpadami i gospodarkę wodno-ściekową. Dnia 14.09.2010 r. wezwano wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień do informacji zawartych w Raporcie odnośnie: zniszczenia siedliska priorytetowego łęg olszowy (91E0\*), określenia ilości drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki (skład gatunkowy, pierśnica, lokalizacja, a w przypadku krzewów ich powierzchnię), wskazanie miejsc planowanych nasadzeń stanowiących barierę akustyczną, zwiększenia ilości przejść dla zwierząt tzw. „zielonych mostów”, oraz wyjaśnienia czemu nie zostały uwzględnione wszystkie przejścia dla zwierząt zaproponowane przez Stowarzyszenie Pracowania na Rzecz Wszystkich Istot. Stosowne wyjaśnienia wpłynęły do tut. Urzędu dnia 19.10.2010 r.

1) Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na dostosowaniu istniejącej drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 44+221,57 do km 72+667,80 (Brzozowo – Rurka) z wyłączeniem odcinka od km 61+792,37 do km 65+566,90 (obwodnica Miękowa), dla którego jest wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz został wykonany projekt budowlany. Odcinek drogi krajowej nr 3 znajduje się na obszarze województwa zachodniopomorskiego, na terenie trzech gmin: Przybiernów, Stepnica, Goleniów w powiecie goleniowskim.

2) Planowane przedsięwzięcie drogowe zlokalizowane jest na terenie równinnym, którego przeważającym zagospodarowaniem są uprawy leśne. Głównie są to lasy gospodarcze. Podstawowy drzewostan stanowi sosna z domieszką brzozy w wieku 40 – 60 lat oraz pojedynczo: dąb, jesion, świerk, modrzew. Lokalnie, zwłaszcza w rejonie miejscowości, lasy ustępują miejsca obszarom rolniczym. Roślinność występująca tuż przy samej drodze zaliczana jest w znacznej części do roślinności ruderalnej występującej na siedliskach silnie przekształconych działalnością człowieka – jęczmień płonny, stokłosa płonna, stokłosa miękka, komosa biała, tasznik pospolity, wiechlina roczna, wrotycz pospolity, bylica pospolita oraz kupkówka pospolita, a w wilgotniejszych miejscach spotkać można mozgę trzcinową.

Gleby wzdłuż projektowanej trasy pochodzenia mineralnego przeważnie klasy RV i RVI, odlogowane bądź zamieniane na łąki.

Cechą charakterystyczną omawianego obszaru jest gęsta i skomplikowana sieć drobnych cieków w postaci rowów i kanałów odwadniających. Analizowany odcinek drogi krajowej nr 3 przecina dwie rzeki: Gowienicę oraz Inę, a także przebiega w sąsiedztwie Jeziora Przybiernowskiego. W granicach planowanej inwestycji znajduje się również GZWP nr 123 „Zbiornik międzymorenowy Stargard – Goleniów”. Planowana inwestycja nie koliduje z żadnymi strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych, jak również nie znajduje się w bezpośrednim ich sąsiedztwie (pismo Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 26 lipca 2007 r. (znak: ZI-5032-28/07/ew). W okolicach deszczowych zauważalne są lokalne podtopienia po obu stronach drogi, szczególnie w lasach. Jest to spowodowane wysokim poziomem wód gruntowych. Na wielu odcinkach drogi brak jakichkolwiek odwodnień, spływ wód opadowych bezpośrednio do gruntu.

W pobliżu planowanej inwestycji występują obszary cenne pod względem przyrodniczym, które już są objęte lub są proponowane do objęcia różnymi formami ochrony przyrody. W bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się: Zespół Przyrodniczo-Krajobrazowy „Cisy Przybiernowskie Bis”, obszar chronionego krajobrazu „Dolina Gowienicy i Świdnianski” oraz proponowany użytek ekologiczny UE-II, stanowiący cenny ekosystem leśny z licznymi chronionymi gatunkami zwierząt i roślin. Ponadto droga graniczy oraz nieznacznie przecina dwa obszary Natura 2000: „Puszcę Goleniowską” (PLB320012) oraz „Ostoję Goleniowską” (PLH320013).

Obszar specjalnej ochrony ptaków Puszcza Goleniowska (PLB320012) został powołany rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 5 września 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. z 2007 r. Nr 179, poz. 1275). Jest to duży kompleks leśny na północ od Goleniowa i na wschód od brzegu Zalewu Szczecińskiego i przedstawia obszar dość silnie zmieniony przez działalność człowieka. Lasy gospodarcze przyrodniczo przedstawiają dużą wartość ze względu na dobrą kondycję drzewostanów leśnych i dużą zgodność z charakterem siedlisk. Znajdują się tu rozległe torfowiska niskie i obszary porośnięte łęgami i olsami. W lasach dominuje sosna, pozostały jednak fragmenty lasów dębowych i bukowych. Występuje tu co najmniej 25 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, 5 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Ważna ostoja łęgowa bielika, kani czarnej, kani rudej i podróżniczka; występuje około 3 % łęgowej populacji krajowej bielika (PCK), co najmniej 1 % populacji krajowej (C6) kani czarnej (PCK), kani rudej (PCK), podróżniczka (PCK) oraz stosunkowo wysokie zagęszczenie (C7) bąka (PCK), derkacza, kropiatki i żurawia. Dobrze zachowane zbiorowiska roślinne, zwłaszcza torfowiskowe; w rezerwacie „Wilcze Uroczysko” znajduje się stanowisko długosza królewskiego w unikatowym olsie z sosną; na Czerwonym Jezioru można obserwować zjawiska związane z rozwojem torfowiska wysokiego typu bałtyckiego. Bogata fauna płazów i gadów (co najmniej 15 gatunków). Zagrożenie dla obszaru stanowią: zanieczyszczenia powietrza z Zakładów Chemicznych Police, osuszanie terenu, presja turystyczna rekreacyjna, rybolówstwo, wędkarstwo, kłusownictwo, wydobywanie torfu, odpady i ścieki, pozbywanie się odpadów z gospodarstw domowych, działki rekreacyjne, linie energetyczne, niewłaściwe melioracje, drapieżnictwo ze strony norki amerykańskiej, elektrownie wiatrowe, gospodarka leśna, wyrąb niektórych starodrzew i drzew dziuplastych, usuwanie martwego drewna z lasu, wypalanie, zarzucanie wypasu, stosowanie pestycydów, nawozy sztuczne; planowana budowa drogi łączącej Police z Goleniowem przez Odrę.

Specjalny obszar ochrony siedlisk Ostoja Goleniowska (PLH320013) został wymieniony na liście zatwierdzonej przez Ministra Środowiska i przesłanej do akceptacji przez Komisję Europejską w 2004 r. Dnia 13 listopada 2007 r. Komisja Europejska wydała decyzję zatwierdzającą listę 172 obszarów Natura 2000 regionu kontynentalnego, na której został wymieniony obszar „Ostoja Goleniowska”. Puszcza Goleniowska tworzy duży obszar lasów gospodarczych o wysokiej wartości przyrodniczej. Lasy wyróżniają się dużą zgodnością składu gatunkowego drzewostanów z typami siedlisk leśnych. Na siedliskach bagiennych i torfowiskowych są zbliżone składem gatunkowym do roślinności potencjalnej. Obejmuje najcenniejsze fragmenty Puszczy Goleniowskiej, związane z rzekami Gowienicą, Stepnicą, Wolczenicą i rynnami subglacialnymi z licznymi oczkami torfowisk wysokich. Fragmenty te połączono w oparciu o naturalne korytarze ekologiczne. Jest to obszar o dużym zróżnicowaniu siedliskowym (15 rodzajów z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG, w tym 4 priorytetowe). Szczególnym walorem tego obszaru są doskonale wykształcone starorzecza i eutroficzne zbiorniki wodne oraz torfowiska i związane z nimi inne siedliska. Występuje tu też 6 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Na podkreślenie zasługuje występowanie dużej, dynamicznie rozwijającej się populacji cisa, który samorzutnie rozprzestrzenia się na coraz to nowe powierzchnie leśne. Gatunek, wytrzebiony w przeszłości, powraca na teren dawnego występowania, co należy uznać za zjawisko wyjątkowe, podkreślające walory ekologiczne Puszczy Goleniowskiej. Zachowanie naturalnych siedlisk i cennych biocenoz będzie wpływać na lasy Puszczy Goleniowskiej dzięki procesom zachodzącym samorzutnie i oddziaływującym na otoczenie. Jednocześnie cały kompleks leśny będzie stanowił otulinę dla obszarów chronionych. Obszar ma również duże znaczenie dla ochrony ptaków. Zagrożenie dla obszaru stanowi zmiana warunków wodnych w sąsiedztwie torfowisk i jezior powodująca procesy eutrofizacji i niekorzystne zmiany hydrologiczne w tych obiektach, melioracje odwadniające i zalesianie torfowisk, np. północnego fragmentu torfowiska Żurawina.

Opis obszaru przyległego do drogi krajowej nr 3 na odcinku między Brzozowem a Babigoszczą na terenie Obszaru Natura 2000 „Puszcza Goleniowska” (PLB320012) oraz „Ostoja Goleniowska” (PLH320013) na podstawie przeprowadzonej wizji terenowej:

1. Obszar położony pomiędzy Brzozowem a Przybiernowem (od km 44+200 do km 48+700).  
Od strony zachodniej teren podmokły, poczynając od Brzozowa spotykamy tu na długości około 1000 m las sosnowy, w którym występuje siedlisko łęgu olszowego (91E0\*) o powierzchni 2,9 ha tuż przy samej drodze (km 44+635 ÷ km 44+965), dalej na całej długości drogi do km 48+700 obszar użytków rolnych, zabudowa zagrodowa, a także łąki z licznymi zakrzyczeniami w rejonie Jeziora Przybiernowskiego (od km 46+000 do km 48+000). Za jeziorem las sosnowy. Jezioro płytkie, mocno zarosnięte roślinnością szuwarową z kępami sitowia i turzycami. Obszar ten stanowi siedlisko wielu gatunków ptaków, w tym brodzących, wodnych, drapieżnych. Swoje gniazdo w wysokiej sośnie (w lesie za jeziorem) zbudowała para rybołów, żywiących się wyłącznie rybami. Na podmokłych łąkach spotkać można czaplę siwą, bociana białego, derkacza, żurawia. W trzcinach jeziora słychać wiosną głosy: perkoza dwuczubego, łyski. Nad łąkami szybuje często rybołów. Wiosną pod ścianą lasu uwijają się sikorki, a z głębi lasu słychać odgłosy pracy dzięciołów. Środowisko tego obszaru jest doskonałym miejscem lęgowym ptaków łąk i zarośli, które szczególnie na dzikich łąkach, nieużytkach budują na zaobserwować rudzika, lerkę, kopciuszka.
2. Obszar położony między Przybiernowem, a Babigoszczą od km 48+700 do km 55+500 (początek obwodnicy miejscowości Babigoszcz). Po obu stronach drogi zwarta ściana lasu, pas drogi szerokości około 30 m. Bór świeży z domieszką brzozy, buku, dębu, szczególnie w miejscach odkrytych na granicy lasu z drogą. Na analizowanym terenie występują następujące chronione siedliska przyrodnicze:
  - łęg olszowy (91E0\*) – siedlisko przylega od strony zachodniej do drogi krajowej nr 3 na odcinku od km 50+110 do km 50+255;
  - torfowiska przejściowe i trzęsawiska (7140) – 1 siedlisko w odległości około 70 m na zachód od drogi S-3 (km 52+960);
  - bory i lasy bagienne (91D0\*) – 1 siedlisko w odległości około 55 m na zachód od drogi S-3 (ok. km 53+290 ÷ km 53+550);
  - kwaśne buczyny (9110) – 2 siedliska. Jedno siedlisko przylega od strony zachodniej do drogi S-3 od km 54+490 do km 54+750, a następnie stopniowo przechodzi w grąd subatlantycki (9160) i łęg olszowo-jesionowy (91E0\*). O niepowtarzalności tego siedliska decyduje przede wszystkim przepływający ciek wodny (km 54+540). Natomiast drugie stanowisko znajduje się w odległości około 50 m na zachód od trasy S-3 na odcinku od km 54+950 do km 55+300. Na tym obszarze występuje ponadto stanowisko cisa pospolitego (km 49+000 ÷ km 49+200). Pojedynczy egzemplarz tego chronionego gatunku znajduje się w km 49+200 odległości około 20 m na zachód od krawędzi drogi krajowej nr 3 w otoczeniu sosny pospolitej, buku zwyczajnego, klonu zwyczajnego oraz dębu bezszypułkowego. W runie natomiast występuje narecznica samcza oraz podrzeń żebrowiec. Jest to środowisko typowe dla ptaków siedlisk leśnych, których pokarm stanowią nasiona szyszek, bądź gąsienice. Larwy wielu owadów żyjących pod korą drzew stanowią pokarm dzięciołów. Spotkać tu można najczęściej dzięcioła czarnego bądź dużego, których gniazda znajdują się w dziuplach starych, spróchniałych drzew, położonych w znacznej odległości od drogi. Ptaki leśne są wrażliwe na hałas, toteż budują swoje gniazda w głębi lasu.
3. Obszar położony wzdłuż rzeki Gowienicy od km 55+530 do km 56+217 (w km 56+060 znajduje się most nad rzeką Gowienicą). Jest to obszar o różnorodnej roślinności. Nad brzegiem rzeki oraz na terenie okresowo zalewanym rosną: olcha czarna, wierzba iwa, topola, a na wyniesieniu w rejonie obecnego mostu od strony zachodniej na polanie rośnie kilka okazałych dębów. Wzdłuż koryta rzeki wiedzie szlak wędrówek sarny, jelenia, daniela. Rzeka w rejonie mostu płynie w głębokim rowie, mocno zakrzaczonym, nurt jest

bystry. Od strony wschodniej rejon rzeki jest zagospodarowany: w km 55+840 oraz w km 56+130 znajduje się zabudowa zagrodowa, w sąsiedztwie której znajduje się stacja paliw. Tereny przyległe to grunty rolne; pastwiska i pola uprawne. Jest to obszar lęgowy ptaków polnych. Tutaj spotkać można trznadla, rudzika. Z ptaków zalatujących pojawia się często gromada szpaków. Na podmokłych łąkach spotkać można bociana białego, czapłę siwą oraz płochliwego żurawia. W pobliżu drogi, tuż przy stacji benzynowej częstym gościem jest sroka i wrona. Tuż za Babigoszczą znajduje się południowa granica obszaru Natura 2000. Dalsze tereny w kierunku Miękowa to lasy gospodarcze oraz łąki. Tu kończy się korytarz migracji zwierząt o znaczeniu kontynentalnym (km 62+000).

Obszary Natura 2000 znajdują się po obu stronach drogi krajowej nr 3 i realizacja przedsięwzięcia w zakresie przedstawionym w Raporcie w każdym wariancie będzie wiązała się z naruszeniem istniejących obszarów. Możliwość poprowadzenia drogi ekspresowej po nowym śladzie na zachód od istniejącej drogi krajowej spowoduje zbyt dużą ingerencję w oba obszary Natura 2000. Z kolei przesunięcie drogi ekspresowej na wschód od istniejącej drogi krajowej nr 3 wiązałoby się z przecięciem w nowym miejscu obszaru Natura 2000 „Ostoja Goleniowska”, co spowodowałoby odcięcie fragmentu ostoi pomiędzy drogą istniejącą, a projektowaną, a w konsekwencji nastąpiłaby fragmentacja tegoż obszaru i utrata wielu cennych stanowisk roślin i zwierząt, a także siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których został powołany ten obszar. Podsumowując nie jest możliwe poprowadzenie drogi ekspresowej w taki sposób by ominęła wszystkie obszary Natura 2000.

3) Podstawowym założeniem projektowym wszystkich proponowanych wariantów realizacyjnych (I, II, III+I, III+II) było maksymalne wykorzystanie istniejącej drogi krajowej nr 3 jako przyszłej drogi ekspresowej S-3 o dwu jezdniach, z pasem rozdzielającym o szerokości 11,5 m, pasami awaryjnymi, o łącznej maksymalnej szerokości pasa drogowego 80 m. Warianty te zasadniczo różnią się ilością i rozmieszczeniem węzłów drogowych, a także długością nowych odcinków, co wynika z konieczności likwidacji nienormatywnych łuków oraz ominięcia zabudowy zagrodowej zlokalizowanej przy istniejącej drodze krajowej nr 3, a także z propozycji poprowadzenia nowej obwodnicy miejscowości Babigoszcz. W wyniku przeprowadzonej analizy porównawczej proponowanych wariantów oraz po uwzględnieniu opinii Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody, Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej, organizacji ekologicznej Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Nadleśnictwa Goleniów, Nadleśnictwa Rokita, Nadleśnictwa Kliniska oraz Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych jako wariant wnioskowany do realizacji wybrano wariant II. Wariant ten uznano za najkorzystniejszy z punktu widzenia ochrony środowiska. Realizacja tego wariantu poprawi komfort życia mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż trasy i ograniczy do minimum szkody w środowisku przyrodniczym powodowane poszerzeniem pasa drogowego do 80 m. Droga została zaprojektowana w przeważającej części z wykorzystaniem istniejącej jezdni. Istniejąca jezdnia zostanie zaadaptowana jako jedna z jezdni drogi ekspresowej. Tylko na niewielkich odcinkach o łącznej długości około 6,3 km zostanie wybudowana nowa droga. Generalnie przebieg trasy jest identyczny jak w wariancie I. Zasadniczą różnicą jest lokalizacja i ilość projektowanych węzłów. W wariancie II proponuje się budowę 2 węzłów („Przybiernów” oraz „Babigoszcz”), 11 wiaduktów oraz przebudowę 2 mostów (na rzece Gowienicy i Inie). Zaproponowano również lokalizację 4 miejsc obsługi podróżnych (MOP I – 2 szt. oraz MOP II – 2 szt.) po obu stronach trasy. Od km 61+792,37 do km 65+566,90 trasa S-3 stanowi obwodnicę miejscowości Miękowo, która jest realizowana w ramach odrębnego projektu. Planowana inwestycja w niewielkim zakresie ingeruje w obwodnicę Miękowa ze względu na konieczność właściwego jej połączenia z przebiegiem trasy S-3 na odcinku Brzozowo – Rurka. Natomiast od km 65+600 do km 72+667,80 (węzeł Rurka) droga posiada parametry drogi ekspresowej i w związku z tym przewiduje się niewielki zakres prac. Trasa generalnie przechodzi przez tereny leśne, jedynie w niewielkim stopniu (w pobliżu

miejsowości Przybiernów oraz Babigoszcz) występują tereny użytkowane rolniczo i łąki. Projektowane jest wykonanie 40 przejść dla zwierząt. Na odcinku od km 44+221,57 do km 61+792,37 (Brzozowo-Miękowo) zaprojektowano 29 przejść dla zwierząt, w tym: 4 mosty zielone, 1 przejście pod poszerzonym mostem, 1 przejście zespolone, 19 przepustów dla małych zwierząt, 4 przejścia dla płazów. Na odcinku od km 65+580 do km 72+667,80 (Miękowo – Rurka, istniejąca droga ekspresowa S3) zaplanowano 11 przejść dla zwierząt, w tym: 1 przejście pod poszerzonymi mostami i 10 przepustów dla małych zwierząt. Na odcinku Brzozowo – Miękowo zaprojektowano 9 ekranów akustycznych, a na odcinku Miękowo – Rurka, istniejąca droga ekspresowa S3 zaprojektowano 3 ekrany akustyczne.

Droga nie będzie posiadać bezpośrednich połączeń z przyległym terenem. Dostępność do drogi będzie jedynie w bezkolizyjnych węzłach drogowych, natomiast ruch lokalny odbywać się będzie za pomocą dróg zbiorczych oraz bezkolizyjnych przejazdów drogowych z jednej strony drogi na drugą (bez połączenia z drogą ekspresową). W ramach dostosowania drogi krajowej nr 3 na odcinku Brzozowo – Rurka do parametrów drogi ekspresowej planuje się możliwie jak najmniejszą ingerencję w istniejące zagospodarowanie terenu.

Przewidywane oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi dla drogi ekspresowej powinno zamknąć się w pasie 200 m od skraju krawędzi jezdni po każdej stronie nowej drogi, tak więc analizowany obszar obejmie pas około 500 m.

#### 4) Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ma charakter czasowy i lokalny – zmienia się w zależności od miejsca i fazy budowy, znika wraz z zakończeniem budowy odcinka drogi. Należy zauważyć, że droga będzie równocześnie przebudowywana i eksploatowana. Podczas prac związanych z przebudową drogi ma miejsce emisja zarówno zorganizowana, jak i niezorganizowana: spalin z silników maszyn drogowych i środków transportu, pyłu podczas prac ziemnych i w wyniku ruchu pojazdów po nieutwardzonych nawierzchniach, węglowodorów w czasie układania i utwardzania nawierzchni bitumicznych. W czasie realizacji inwestycji wpływ na powietrze atmosferyczne mogą mieć również ewentualne sytuacje awaryjne, które spowodowane mogą być przez wypadki drogowe, w których uczestnikami będą pojazdy przewożące substancje niebezpieczne, głównie gazy, paliwa, rozpuszczalniki i inne substancje ciekłe. Skutki takich sytuacji są trudne do oszacowania.

W celu określenia wpływu ruchu pojazdów na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w rejonie planowanego przebiegu odcinka drogi S3 Brzozowo-Rurka w Raporcie obliczono zasięg stężeń wzdłuż projektowanej trasy przy założeniu charakterystyki ruchu prognozowanej dla dwóch okresów eksploatacji drogi – w latach 2015 i 2035. Wykonane obliczenia wykazały, że wartości stężeń powodowanych emisją ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze nie będą przekraczać wartości dopuszczalnych poza pasem drogowym, którego projektowana szerokość wynosi 80 m. Emisje zanieczyszczeń do atmosfery powstające podczas eksploatacji drogi nie będą wpływać negatywnie na obszary przyległe do pasa drogowego. Z uwagi na to, iż na zewnątrz pasa drogowego wielkość stężeń dopuszczalnych nie będzie przekraczana nie ma potrzeby podejmowania działań ograniczających oddziaływanie emisji na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego.

#### 5) Emisja hałasu.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą ciężkich maszyn drogowych (spycharek, koparek, równiarek, walców statycznych i wibracyjnych, zespołów do układania mas bitumicznych, frezarek) oraz pojazdów transportowych. Poziom mocy akustycznej maszyn budowlanych i drogowych wynosi w zależności od przeznaczenia i typu od 75 do 110 dB. Oprócz prac budowlanych, będzie odbywał się ruch samochodowy na istniejącej drodze. Dodatkowe prace związane z

przebudową pasów jezdni, nierówność tymczasowej nawierzchni oraz tymczasowa zmiana struktury ruchu utrudni poruszanie się pojazdów oraz zwiększy poziom hałasu na tym odcinku, w związku z czym zaleca się prowadzenie prac tylko w porze dziennej. Oddziaływanie to jednak obejmie stosunkowo krótki okres czasu.

W celu określenia wpływu planowanej inwestycji na stan klimatu akustycznego wykonano obliczenia propagacji dźwięku w środowisku. Na podstawie wykonanych obliczeń stwierdzono, iż w początkowym okresie eksploatacji drogi ekspresowej zasięg poziomu hałasu powyżej 60 dB w porze dziennej będzie wynosić w zależności od pododcinka od 52 m do 109 m od krawędzi jezdni przy średnich wartościach natężenia ruchu. W okresie szczytu wakacyjnego zasięg ten znajdzie się w zakresie 70 do 120 m. W porze nocnej zasięg poziomu hałasu powyżej 50 dB wyniesie 99 do 187 m od krawędzi jezdni, a w okresie szczytu letniego 131 do 205 m. W związku z przewidywanym wzrostem ilości pojazdów w następnych latach zasięg oddziaływania drogi będzie się zwiększał. W roku 2035 izofona 60 dB w ciągu dnia będzie przebiegać 90 – 150 m od krawędzi drogi przy średnich wartościach natężenia ruchu, a w okresie szczytu letniego 115 – 170 m. W porze nocnej zasięg izofony 50 dB zwiększy się od 159 do 247 m przy średnich wartościach natężenia ruchu, a okresie szczytu letniego osiągnie wartości 197 do 272 m. Z porównania wyznaczonego zasięgu izofon 60 dB w porze dnia i 50 dB w porze nocy i położenia zabudowy mieszkaniowej wzdłuż odcinka Brzozowo – Rurka wynika, że po realizacji projektowanej modernizacji oddziaływanie hałasu drogowego może powodować przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach lokalizacji zabudowy mieszkaniowej. W miejscach przekroczeń wymagane jest zastosowanie urządzeń ograniczających oddziaływanie hałasu. Dla ograniczenia wpływu eksploatacji drogi ekspresowej S-3 na zdrowie i warunki życia ludzi w miejscach, gdzie droga przebiega w pobliżu zabudowań mieszkaniowych w przypadku przekroczeń dopuszczalnych wielkości emisji hałasu została przewidziana budowa 12 ekranów akustycznych (lokalizacja ekranów została określona w niniejszej decyzji).

#### 6) Gospodarka odpadami.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych będą powstawać przede wszystkim odpady zaliczane do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206). Będą to:

- asfalt zawierający smołę – odpad o kodzie 17 03 01\* (odpad niebezpieczny), pochodzący z rozbiórki oraz frezowania nawierzchni w miejscach włączania się do istniejących dróg,
- odpady z remontów i przebudowy dróg – kod 17 01 81,
- gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne – kod 17 05 03\*
- gleba i ziemia, w tym kamienie z wykopów – kod 17 05 04,
- złom stalowy i żelazo – kod 17 04 05
- drewno (pnie, gałęzie i karczce), pochodzące z wycinki drzew i krzewów kolidujących z zakresem prac inwestycyjnych – kod 17 02 01.

W trakcie budowy powstawać będą również odpady związane z funkcjonowaniem zapleczy budowlanych. Nie przewiduje się powstawania odpadów związanych z eksploatacją maszyn budowlanych i ich obsługą, gdyż naprawa i konserwacja sprzętu maszyn budowlanych i innych pojazdów odbywać się będzie poza placem budowy w odpowiednich stacjach obsługi. Na placu budowy powstawać będą następujące odpady: zużyte źródła światła zawierające rtęć (zaplecze placu budowy) – kod 16 02 13\*, nie segregowane odpady komunalne (np. różnego rodzaju opakowania) – kod 20 03 01.

Asfalt po frezowaniu, gleba i ziemia zanieczyszczona ropopochodnymi oraz lampy fluorescencyjne zaliczane są do odpadów niebezpiecznych, wobec tego powinny zostać przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania odbiorcy posiadającemu stosowne zezwolenie. Pozostałe odpady kwalifikują się do odpadów innych niż niebezpieczne. Gleba i ziemia z wykopów, o ile nie będą zanieczyszczone, mogą zostać wykorzystane do wyrównania terenu i utworzenia ponownie warstwy próchniczej w sąsiedztwie pasa drogowego po wykonaniu prac budowlanych. Gleba i ziemia zanieczyszczone (np. węglowodorami ropopochodnymi) powinny być wywiezione na składowisko odpadów niebezpiecznych. Odpady komunalne powinny być wywożone na składowisko odpadów. Drewno z wycinki zieleni, pnie drzew, gałęzie i drągowina drzew i krzewów, karpina drzew i karczce krzewów powinny zostać przeznaczone do wykorzystania przez podmioty gospodarcze lub osoby prywatne, zgłaszające zapotrzebowanie.

Podczas użytkowania drogi powstawać będą:

- odpady niebezpieczne:
  - odpady o kodzie 13 05 01\* – odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach oraz odpady o kodzie 13 05 03\* – szlamy z kolektorów, odpady pochodzą z urządzeń podczyszczających wody opadowe i roztopowe z drogi i rowów, odpady te będą zanieczyszczone węglowodorami ropopochodnymi i metalami ciężkimi, unieszkodliwieniem tych odpadów zajmie się wyspecjalizowana firma uprawniona do gospodarowania odpadami niebezpiecznymi;
  - odpady o kodzie 16 02 13\* – zużyte źródła światła zawierające rtęć (oświetlenie drogi)
- odpady inne niż niebezpieczne:
  - odpady o kodzie 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów; są to tzw. zmiotki, które należy usuwać zwłaszcza po okresie zimowym,
  - odpady o kodzie 20 03 01 – nie segregowane odpady komunalne – odpady z rowów przydrożnych, poboczy, np. opakowania po napojach itp.
  - odpady o kodzie 20 01 99 powstające z koszenia trawy w rowach przydrożnych, odpady te mogą być zanieczyszczone węglowodorami ropopochodnymi i metalami ciężkimi, najlepszym sposobem ich utylizacji jest kompostowanie, przy czym kompost ten nie powinien być wykorzystywany do celów rolniczych.

#### 7) Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne.

Planowana przebudowa drogi krajowej nr 3 stanowi potencjalne źródło niekorzystnego oddziaływania na środowisko wodne – wody podziemne oraz wody powierzchniowe. Roboty budowlane mogą spowodować pogorszenie jakości wód powierzchniowych, a także mogą powodować zaburzenia stosunków wodnych w obszarze inwestycji. Wpływ prac wykonywanych na etapie budowy drogi będzie zróżnicowany w zależności od lokalnych warunków wzdłuż trasy. W trakcie budowy obiektów inżynierskich zajdzie konieczność prowadzenia robót odwadniających (wykopów budowlanych). W zależności od warunków hydrogeologicznych (wykształcenie warstwy wodonośnej, współczynnik filtracji), należy zastosować odpowiedni sposób odwodnienia. Potencjalnymi ogniskami zanieczyszczeń są również bazy budowlano-materialowe i transportowe itp. Na etapie budowy będą stwarzały zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych między innymi poprzez: odprowadzanie ścieków sanitarnych z zaplecza budowy, przedostawanie się do wód produktów naftowych z maszyn i pojazdów. Zaplecze budowy nie powinno być lokalizowane w rejonach bardzo płytkiego występowania wód gruntowych oraz w pobliżu Jeziora Przybiernowskiego, rzeki Gowienicy, rzeki Iny oraz innych istniejących cieków.

W trakcie eksploatacji drogi zagrożeniem dla środowiska wód powierzchniowych i podziemnych mogą być wody opadowe i roztopowe, które są zazwyczaj zanieczyszczone. Ilość wód opadowych zależy od intensywności i czasu trwania opadów, ukształtowania terenu objętego kanalizacją i powierzchni odwodnienia terenu. Natomiast rozkład ładunków

zanieczyszczeń splukiwanych z powierzchni utwardzonych jest bardzo nierównomierny, największe ładunki zanieczyszczeń występują w początkowym okresie opadu. Dla ograniczenia niekorzystnego wpływu drogi S-3 na wody powierzchniowe i podziemne w ramach Raportu zostały przewidziane odcinki drogi, z których wody opadowe będą odprowadzane rowami trawiastymi oraz odcinki, na których jest wymagany szczelny system odwadniania (węzły drogowe, wiadukty, mosty). Na odcinkach drogi, gdzie przewidziano szczelną kanalizację deszczową przed wprowadzeniem wód opadowych do odbiornika (rzeki Gowienicy, rzeki Iny lub Jeziora Przybicznowskiego) należy je oczyścić od zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych.

Urządzeniami oczyszczającymi będą:

- wpusty deszczowe wyposażone w osadniki o głębokości 1 m i  $\varnothing$  500 mm,
- studnia kanalizacyjna,
- piaskownik,
- separator węglowodorów ropopochodnych.

W trakcie prac budowlanych nie nastąpią zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.

#### 8) Wpływ na powierzchnię ziemi i gleby.

Oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na powierzchnie ziemi i gleby wiąże się przede wszystkim z jej bezpośrednim naruszeniem. W większości wpływ inwestycji na gleby i powierzchnie ziemi na etapie budowy ograniczony będzie do granicy pasa drogowego, ingerując głównie w tereny leśne, mniej w grunty rolne oraz łąki. W sąsiedztwie drogi krajowej nr 3 występują gleby o niskiej wartości bonitacyjnej, nie występują gleby cenne i chronione. Grunt z wykopów, jeżeli będzie się nadawał wykorzystany będzie do wbudowania w nasypy. Po zakończeniu inwestycji tereny po placach budowy oraz tereny sąsiadujące z pasem drogowym należy poddać rekultywacji przez wyrównanie powierzchni terenu wykorzystując grunty z wykopów, nie przydatne do budowy korpusów drogowych. Zdjęty humus (warstwy powierzchniowe o grubości  $<0,3$  m) ułożyć na hałdach poza granicami robót i wykorzystać do urządzenia zieleni dywanowej (po uprzednim stwierdzeniu jej przydatności).

Eksplotacja przebudowanego odcinka drogi krajowej nr 3 nie będzie miała istotnego wpływu na stan jakości powierzchni ziemi poza pasem drogowym.

#### 9) Wpływ na szatę roślinną i świat zwierzęcy.

Istniejąca obecnie trasa komunikacyjna oddziałuje na środowisko przyrodnicze. W trakcie prac związanych z przebudową należy się spodziewać okresowego nasilenia zanieczyszczeń powietrza, które będą wnikały do środowiska leśnego. Po zrealizowaniu inwestycji, w związku z poprawą płynności ruchu nastąpi stopniowe zmniejszenie poziomu stężeń zanieczyszczeń. Budowa drogi, zwłaszcza drugiej jezdni i obiektów drogowych spowoduje prawie całkowite zniszczenie istniejącej roślinności w pasie drogowym. Będą to gospodarcze lasy sosnowe z domieszką brzozy i buka nie posiadające dużych walorów siedliskowych, gdzie nie występują gatunki chronione. Bezpośrednie oddziaływanie, występujące w pierwszej fazie budowy, dotyczy wycinki drzew na powierzchni przewidzianej pod inwestycje, odsłonięcia ściany lasu, wywozu drewna oraz karczowania powierzchni. Na obecnym etapie można jedynie orientacyjnie oszacować powierzchnie terenów zalesionych, na których prowadzona będzie wycinka drzew. Z powierzchni ok. 69 ha, ok. 15 ha zajęte będzie pod wykonanie 4 dużych przejść dla zwierząt (zielonych mostów). Przy projektowanych przejściach uwzględniono nasadzenia drzew i krzewów w celu zapewnienia odpowiedniego funkcjonowania przejść.

W drugim etapie prac budowlanych, w trakcie przemieszczania mas ziemnych, zagęszczania gruntu oraz budowy nowej nawierzchni nastąpi koncentracja pracy sprzętu ciężkiego (hałas, spaliny). Jako stały czynnik w czasie realizacji budowy wystąpi też oddziaływanie transportu

samochodowego po istniejącej drodze.

Podczas realizacji inwestycji nastąpi zmniejszenie powierzchni siedliska leśnego. Dobudowa drugiej jezdni zniszczy także pasy zadrzewień. Przewidywane skutki inwestycji dla fauny to:

- zmniejszenie powierzchni biotycznie czynnej, istotnej dla lęgowych gatunków ptaków,
- obecność człowieka w ich terytorium jest czynnikiem zmuszającym ptaki do opuszczenia rewiru,
- zmniejszenie powierzchni biotycznej wpłynie na występowanie i migracje w poszukiwaniu pokarmu dużych ssaków,
- ograniczenie powierzchni leśnej wpłynie na zwiększenia natężenia hałasu od strony trasy komunikacyjnej, część gatunków ptaków bardziej wrażliwych na hałas przemieści się w bardziej odległe siedliska, duże ssaki zostaną przepłoszone z miejsc ich żerowisk i noclegowisk,
- odizolowanie i przecięcie szlaków migracyjnych dużych ssaków spowoduje utrudnienia w komunikacji pomiędzy osobnikami z różnych populacji, w ten sposób populacje narażone są na chów wsobny, co za sobą niesie spadek kondycji zwierząt i większe ryzyko zachorowań, pojedyncze osobniki będą próbowały migrować, stwarzając ryzyko wypadku na drodze.

Zalecenia minimalizujące straty:

- prace związane z wycinką i karczowaniem terenu prowadzić w okresie pozalęgowym ptaków najlepiej od sierpnia do końca lutego, początek prac na danym terenie powinien bezwzględnie znaleźć się w tym terminie,
- ograniczyć do minimum wycinkę drzew, usuwanie zadrzewień i krzewów, zwłaszcza starych drzew dziuplastych,
- ograniczyć deniwelacje terenu,
- zaprojektować przejścia dla zwierzyny drobnej i dużej.

W wyniku realizacji inwestycji nastąpi zmniejszenie powierzchni terenów otwartych na skutek konwersji terenu na infrastrukturę drogową. Przewidywane skutki inwestycji dla fauny to:

- zmniejszenie powierzchni biotycznie czynnej istotnej dla wielu gatunków ptaków,
- hałas spowoduje straty w legach i zmniejszy sukces lęgowy ptaków,
- ograniczenie powierzchni terenów żerowiskowych wielu gatunków zwierząt.

Zalecenia minimalizujące straty:

- prace związane z wycinką zadrzewień śródpolnych i karczowaniem terenu oraz usuwaniem roślinności zielnej prowadzić w okresie pozalęgowym ptaków – najlepiej od sierpnia do końca lutego, początek prac na danym terenie powinien bezwzględnie znaleźć się w tym terminie,
- ograniczyć do minimum usuwanie zadrzewień śródpolnych,
- ograniczyć deniwelacje terenu,
- zaprojektować przejścia dla zwierzyny drobnej i dużej.

Po ukończeniu inwestycji, sam proces eksploatacji drogi ekspresowej nr 3 nie powinien mieć istotnego wpływu na świat roślinny oraz ptaki tego obszaru. Nie przewiduje się zagrożenia dla migracji zarówno dużych jak i drobnych ssaków oraz płazów w poprzek drogi licznymi przejściami i przepustami przystosowanymi do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Modernizacja drogi na odcinku przebiegającym przez Puszcę Goleniowską, nie spowoduje zmian w strukturze gatunków ptaków osiadłych i zalatujących na ten obszar.

10) Wpływ przedsięwzięcia na obszary Natura 2000.

Planowana inwestycja drogowa, polegająca na dostosowaniu drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej sąsiaduje oraz w niewielkim stopniu ingeruje w dwa obszary

Natura 2000: „Puszcza Goleniowska” (PLB320012) oraz „Ostoja Goleniowska” (PLH320013).

W celu identyfikacji istniejących siedlisk przyrodniczych i stanowisk roślin podlegających ochronie, występujących wzdłuż planowanej inwestycji drogowej w pasie po 250 m po obu stronach drogi w pierwszym etapie wykonano prace przy wykorzystaniu map topograficznych i ortofotomap oraz istniejących materiałów dokumentacyjnych. W drugim etapie przeprowadzono wizje terenowe obszaru objętego wpływem planowanej modernizacji drogi S-3. Badania oceny flory przeprowadzono w okresie od lutego do końca października 2008 r. Pierwsze wizje terenowe obszaru odbyły się 27.02.2008 r., następne 18.03.2008 r. i 12-14.05.2008 r. w celu uchwycenia flory gatunków wczesnowiosennych (geofitów). Kolejne badania terenowe zostały przeprowadzone w I i II połowie czerwca (04.06.2008 r., 27-28.06.2008 r.) oraz w lipcu (14-16.07.2008 r.), gdyż wtedy możliwa była obserwacja gatunków letnich. Ostatnie wizje odbyły się 12.09.2008 r. oraz 17.10.2008 r. Celem badań florystycznych był możliwie szczegółowy opis flory oraz zbiorowisk roślinnych znajdujących się na obszarze planowanego przebiegu wariantów drogi S-3. Dane florystyczne zbierano metodą marszrutową. Przy opisywaniu flory posilkowano się również danymi uzyskanymi z Nadleśnictw. Dla obszaru, na którym lokalizowana jest planowana inwestycja, nie ma dostępnych, aktualnych i szczegółowych opracowań dotyczących charakterystyki fauny. W związku z tym dla potrzeb niniejszego opracowania przeprowadzono wstępne badanie terenowe, mające na celu poznanie przybliżonego składu gatunkowego fauny zasiedlającej obszar oddziaływania planowanej inwestycji. Badania terenowe przeprowadzono w roku 2008 w okresie od początku kwietnia do końca czerwca. Terminy obserwacji faunistycznych: 18-19. 04, 25-26.04, 29.04, 8-10.05; 21-22.05, 09-11.06, 15-17.06, 23-25.06. Kontrole wieczorno-nocne: 15-18.05, 15-17.06. Badaniami objęto obszar ok. 400-500 m po obu stronach planowanej drogi. Badania uzupełniające ssaków prowadzono w sierpniu i wrześniu 2009r.

Podsumowując wyniki przeprowadzonej analizy fitosocjologicznej obszarów Natura 2000 „Puszcza Goleniowska” (PLB320012) i „Ostoja Goleniowska” (PLH320013) można stwierdzić, iż:

1. Są to przede wszystkim lasy gospodarcze, łąki, nieużytki i w niewielkim stopniu tereny będące w użytkowaniu rolniczym. Na tym terenie zlokalizowana jest również zabudowa zagrodowa.
2. Teren ten jest często penetrowany przez mieszkańców miejscowości Przybiernów oraz Babigoszcz, zbieraczy runa leśnego, a także przez turystów, którzy zatrzymują się w okolicznych lasach, bądź też odpoczywają nad wodami Jeziora Przybiernowskiego oraz rzeki Gowienica.
3. Na analizowanym terenie występują następujące chronione siedliska przyrodnicze:
  - łęg olszowy (91E0\*) – 2 siedliska o powierzchni 2,9 ha (km 44+635 – km 44+965) oraz 14,89 ha (km 50+110 – km 50+255);
  - torfowiska przejściowe i trzęsawiska (7140) – 1 siedlisko o powierzchni 0,38 ha (km 52+960);
  - bory i lasy bagienne (91D0\*) – 1 siedlisko o powierzchni 5,2 ha (km 53+290 – km 53+550);
  - kwaśne buczyny (9110) – 2 siedliska o powierzchni 1,45 ha (km 54+490 – km 54+750) oraz 2,12 ha (km 54+950 – km 55+300);
  - stanowisko cisa pospolitego – km 49+200.

Wszelkie uwarunkowania przyrodnicze omawianego terenu wskazują na mało zróżnicowany świat zwierząt reprezentowany ponadto przez gatunki pospolite. Rosnące drzewa i krzewy stanowią potencjalne miejsce gniazdowania ptaków. Preferencje do gniazdowania w drzewach rosnących przy ruchliwych drogach wykazują: bogatka, modraszka, szpak i sroka. Ponadto istniejące krzewy mogą stanowić miejsce lęgowe cierniówki i trznadla. W sezonie

wegetacyjnym pola sąsiadujące z miejscem projektowanej inwestycji mogą być miejscem żerowania żurawia, bociana białego. Jednak nawet podczas korzystania z takich żerowisk zachowują one dystans chroniący je przed ewentualnym niebezpieczeństwem.

4. Zinventaryzowane chronione gatunki z Aneksu I Dyrektywy Ptasiej (bocian biały, rybolów, żuraw, derkacz, dzięcioł czarny, lerka) zlokalizowały swoje terytoria z dala od planowanej drogi i poza jej oddziaływaniem.

Największy wpływ na obszary Natura 2000 będzie mieć etap budowy, gdyż będzie to się wiązało z wycinką kolidujących drzew, karczowaniem krzewów, a także przemieszczaniem mas ziemnych. W wyniku prowadzenia prac budowlanych związanych z dostosowaniem drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej:

1. Zostanie zajętych 55,6 ha obszaru „Puszcza Goleniowska” (PLB320012), co stanowi 0,221 % powierzchni całego obszaru oraz 6,1 ha obszaru „Ostoja Goleniowska” (PLH320013), co stanowi 0,07 % całej powierzchni obszaru.

2. Zostanie usunięte stanowisko cisa pospolitego przy km 49+200 – nowa jezdnia na tym odcinku zostanie poprowadzona w odległości około 50 m na zachód od drogi krajowej nr 3. W niniejszej decyzji nałożono obowiązek przeniesienia stanowiska cisa w nowe miejsce.

W Raporcie zaproponowano przebieg drogi S3 od km 50+110 do km 50+225 po stronie zachodniej istniejącej drogi krajowej nr 3. Jednak ze względu na wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wskazującej na kolizję i zniszczenie siedliska priorytetowego łęg olszowy (91E0\*), nowa droga, na tym odcinku będzie przebiegać po stronie wschodniej drogi krajowej nr 3 (pismo z dnia 14.10.2010 r. znak: GDDKiA-O/Sz-P4/BL/4111/DK3/3f/2010 Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad).

Budowa i eksploatacja drogi S-3 nie będzie prowadziła do zmian w ugrupowaniach ptaków występujących w jej otoczeniu. Gatunki, dla ochrony których utworzono obszar Natura 2000, występują już obecnie z dala od istniejącej drogi toteż nie ma konieczności przeprowadzenia działań kompensujących dla tego obszaru. Racjonalne działania w czasie budowy mogą ten wpływ zminimalizować do tego stopnia, że nie zagrazi to populacjom ptaków (objętych ochroną gatunkową) oraz ogólnym walorom przyrodniczym tego terenu. Pozostałe czynniki związane już z funkcjonowaniem drogi, negatywnie oddziałujące na populacje ptaków (hałas wywołany ruchem pojazdów emisja zanieczyszczeń) mogą wpłynąć na zmniejszenie ich zagęszczenia, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego. Nie należy się jednakże spodziewać znaczących zmian w strukturze gatunkowej ptaków zasiedlających ten teren.

Jednym z niebezpieczeństw wydaje się przedostanie zanieczyszczeń z etapu budowy oraz późniejszej eksploatacji do rzeki Gowienicy, w której stwierdzono występowanie dwóch gatunków minoga (minóg rzeczny i minóg strumieniowy) oraz śliza. Jednakże przy dbałości o przestrzeganie zaleceń w trakcie budowy drogi oraz przy zastosowaniu zaproponowanych w raporcie rozwiązań mających na celu ochronę środowiska przed zanieczyszczeniami obszar ten pozostanie niezagrożony.

Prace przygotowawcze – wycinkę drzew oraz główne prace ziemne (przemieszczanie mas ziemi, zagęszczanie gruntu) z użyciem ciężkiego sprzętu (hałas, spaliny) – należy wykonywać poza sezonem lęgowym. Optimalnym terminem wykonywania tego typu prac byłby okres od 01 sierpnia do 01 marca pod nadzorem uprawnionego przyrodnika. Ponadto należy wprowadzić nadzór środowiskowy nad poszczególnymi etapami budowy.

Natomiast w czasie eksploatacji wpływ drogi S-3 na obszary Natura 2000 będzie mniejszy niż przed realizacją inwestycji. Poprawa nastąpi na skutek: ograniczenia dostępu dla ludzi do lasów Puszczy Goleniowskiej (droga będzie ogrodzona, włączenie do ruchu będzie możliwe jedynie w bezkolizyjnych węzłach, zostaną wyznaczone Miejsca Obsługi Podróżnych), wybudowania przejść dla zwierząt – zmniejszy się ich śmiertelność na drodze oraz wybudowania szczelnej kanalizacji deszczowej w obrębie mostu nad Gowienicą wyposażonej

w separator – wyeliminowanie zagrożenia skażeniem węglowodorami ropopochodnymi wód Gowienicy. Reasumując należy stwierdzić, że eksploatacja drogi ekspresowej może ograniczyć degradację środowiska przyrodniczego obszaru Natura 2000.

Aby zapewnić swobodne przemieszczanie się zwierząt oraz zapewnić bezpieczeństwo użytkownikom drogi zaproponowano (po przeprowadzeniu konsultacji z Nadleśnictwem Goleniów, Nadleśnictwem Kliniska, Nadleśnictwem Rokita oraz Stowarzyszeniem Pracownia na rzecz Wszystkich Istot):

- budowę bezkolizyjnych przejść dla zwierząt,
- budowę przepustów do swobodnego przepływu wód, które będą służyły również dla migracji drobnej fauny,
- ogrodzenie drogi, wysokość ogrodzenia powinna wynosić 2,2 – 2,4 m, dla zabezpieczenia przed wejściem na jezdnię zarówno płazów, gadów, jak i małych ssaków istotne jest, aby odpowiednio dobrać rozmiary oczek siatki,
- budowę przepustów dla płazów wraz z ogrodzeniem naprowadzającym po obu stronach drogi.

Ogrodzenie naprowadzające dla płazów – np. w postaci gęstej siatki z tworzywa sztucznego o wys. min. 50 cm połączonej szczelnie z dolną częścią ogrodzeń ochronnych dla ssaków. Wszystkie projektowane przejścia dla zwierząt powinny być optymalnie wkomponowane w otoczenie i zharmonizowane z otaczającym krajobrazem.

Nie uwzględniono w Raporcie dwóch górnych przejść dla zwierząt typu „zielony most”, zaproponowanych przez Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, ze względu na:

a) przejście od km 49+650 do km 49+750:

- w odległości ok. 1 km projektowane jest duże przejście górne typu „zielony most” o szerokości 80 m, czyli będzie dwukrotnie szersze w stosunku do pozostałych przejść,
- w miejscu proponowanej lokalizacji znajduje się cenny starodrzew (Nadleśnictwo Rokita nie wyraziło zgody na wycinkę drzew konieczną dla realizacji przejścia w tym miejscu),
- proponowana lokalizacja przejścia znajduje się w odległości ok. 400 m od zabudowań Przybiernowa, co może powodować, że duże zwierzęta nie będą z niego korzystały;

b) przejście od km 70+080 do km 70+150:

- przejście zlokalizowane jest ok. 400 m od Goleniowskiego Parku Przemysłowego i ok. 550 m od drogi dojazdowej do Parku,
- przejście zlokalizowane blisko istniejącej i planowanej zabudowy mieszkaniowej miasta Goleniów,
- teren w pobliżu proponowanego przejścia będzie zurbanizowany, w takim obszarze należy ograniczyć wędrówkę zwierząt,
- uzyskano opinie Nadleśnictwa Kliniska, że przejście w takiej lokalizacji nie będzie wykorzystywane przez duże zwierzęta.

Szczegółowa analiza ilości przejść przeprowadzona w Raporcie wykazała, że zaproponowana liczba przejść umożliwi zwierzętom przekraczanie drogi oraz zapewni drożność korytarzy ekologicznych. Do przemieszczania się dużych zwierząt będą służyły 4 przejścia górne i 2 poszerzone mosty nad rzeką Iną i Gowienicą.

11) Oddziaływanie na zabytki i obiekty dziedzictwa kulturowego.

Przebudowa analizowanej drogi krajowej nr 3, od węzła Brzozowo do węzła Rurka, nie koliduje z obiektami historycznymi oraz architektonicznymi ani z ich walorami istotnymi dla krajobrazu kulturowego. Nie stwierdzono w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji stref ochrony konserwatorskiej oraz ich kolizji z planowanym przedsięwzięciem. W kilku miejscach w rejonie Przybiernowa zostaną zniszczone strefy ochrony archeologiczno - konserwatorskiej WIII oraz w jednym miejscu WII. Aby nie stracić możliwości pozyskania archeologicznych zabytków ruchomych (takich jak ceramika, narzędzia kamienne,

przedmioty metalowe, szklane itp.) oraz bezcennych informacji, jakie daje zadokumentowanie tych zabytków w ich oryginalnym kontekście (warstwy osadnicze, ziemianki, chaty, groby itp.) przed przystąpieniem do wykonywania robót budowlanych należy przeprowadzić archeologiczne badania na terenach bezpośrednio zagrożonych realizacją inwestycji. W przypadku odkrycia warstwy kulturowej lub obiektów nieruchomych (nowo odkrytych stanowisk archeologicznych ze starożytności, wczesnego średniowiecza lub średniowiecza) niezbędne jest przeprowadzenie interwencyjnych badań archeologicznych. Dla ochrony archeologicznych dóbr kultury konieczne jest przeprowadzenie badań ratunkowych oraz zapewnienie nadzoru archeologicznego w trakcie robót ziemnych.

12) Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania tworzy się w przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska. Przeprowadzona dla potrzeb niniejszego raportu analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz rozpoznanie środowiska przyrodniczego wykazały, że dla projektowanej przebudowy drogi krajowej nr 3 nie ma potrzeby ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania.

13) Z przedstawionego Raportu wynika, że w związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanej inwestycji.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) organ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdza zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Odcinek drogi krajowej nr 3 Brzozowo – węzeł Rurka, dla którego opracowywana jest koncepcja przebudowy drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej, przebiega przez 3 gminy: Przybiernów, Stepnica i Goleniów. Gminy te nie posiadają aktualnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dla terenów objętych planowaną inwestycją. Na terenie gminy Przybiernów obowiązuje Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Przybiernów, przyjęte Uchwałą Nr XXX/225/02 Rady Gminy Przybiernów z dnia 27 marca 2002 r., zmienione Uchwałą Nr III/15 /06 Rady Gminy Przybiernów z dnia 29 grudnia 2006 r. Na terenie gminy Stepnica obowiązuje Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Stepnica przyjęte Uchwałą Nr XXXVI/313/06 Rady Gminy Stepnica z dnia 23 czerwca 2006 r. Na terenie gminy Goleniów obowiązuje Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Goleniów przyjęte Uchwałą Nr LII/462/02 Rady Miejskiej w Goleniowie z dnia 24 czerwca 2002 r., zmienione Uchwałą Nr XLII/520/06 Rady Miejskiej w Goleniowie z dnia 31 maja 2006 r. Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej nie jest wymagane przedkładanie wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Na podstawie analizy przeprowadzonej na załączonych do wniosku dokumentach, w tym Raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska, związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w tych dokumentach zostały zdefiniowane warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska. W związku z powyższym można stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie pogorszy istniejącego stanu środowiska, pod warunkiem zachowania parametrów technicznych i technologicznych, dla których przeprowadzono analizę w załączonym do wniosku Raporcie oraz spełniając szereg zaleceń określonych w

OPINIA  
Z REKOMENDACJAMI  
KIEROWNIKOWI

Raporcie, które zostały uwzględnione również w niniejszej decyzji. Dodatkowo w niniejszej decyzji stwierdzono konieczność przeprowadzenia pomiarów sprawdzających poziom emitowanego do środowiska hałasu po oddaniu do eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz prowadzenie monitoringu przyrodniczego.

Organ stwierdził konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, biorąc pod uwagę w szczególności następujące okoliczności:

- posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia i elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie pozwoliły wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko;
- ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- istnieje możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, nastąpi wpływ na spójność i integralność obszarów Natura 2000.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. (Dz. U. Nr 120, poz. 826).

Obowiązek uzyskania pozwolenia wodnoprawnego wynika z ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo Wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 ze zm.)

Obowiązek uregulowania stanu formalno – prawnego w zakresie gospodarki odpadami wynika z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628 ze zm.).

W zakresie sposobu klasyfikowania odpadów obowiązuje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206).

Obowiązki w związku z prowadzeniem prac budowlanych w sposób uwzględniający ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych – art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Warunek przyjęcia rozwiązania ograniczającego zmianę stosunków wodnych do rozmiarów niezbędnych wynika z art. 100 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Zakaz pogarszania jakości wód gruntowych i zanieczyszczania środowiska gruntowo-wodnego wynika z przepisów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. Nr 115, poz. 1229 ze zm.).

Możliwość narzucenia obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska wynika z art. 82 ust. 1 pkt. 3 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

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

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

### Pouczenie

Od decyzji służy Stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.



mgr ZASTĘPCY REGIONALNEGO  
DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA  
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Szczecinie  
mgr D. J.

16.03.2011 r.

#### Otrzymują:

1. Pan Mariusz Mierzwa Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Przygotowania Inwestycji  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie  
70-340 Szczecin, al. Bohaterów Warszawy 33
2. Pozostałe strony za pośrednictwem obwieszczenia, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r.  
Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 ze zm.).

DOKUMENTACJA DO WYKONANIA  
Za zgodą...  
KIEROWNICZKA

Maciej Badnarz

Charakterystyka przedsięwzięcia - załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka” z dnia 16 marca 2011 r. znak: WOŚ-TŚ.4200.4.2011.AKO.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na dostosowaniu istniejącej drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 44+221,57 do km 72+667,8 (Brzozowo – Rurka) z wyłączeniem odcinka od km 61+792,37 do km 65+566,90 (obwodnica Miękowa), dla którego jest wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach oraz został wykonany projekt budowlany.

Projektowana przebudowa drogi krajowej nr 3 zakłada uzyskanie następujących parametrów technicznych:

- klasa techniczna drogi S (ekspresowa)
- prędkość projektowa 100 km/h
- prędkość miarodajna 110 km/h
- skrajnia drogowa pionowa 4,7 m
- skrajnia drogowa pozioma 0,5 m od krawędzi jezdni
- obciążenie na oś 115 kN/oś
- granica pasa drogowego po 3 m od granicy robót ziemnych
- parametry przekroju poprzecznego:
- ilość pasów ruchu 2 x 2 pasy ruchu
- szerokość jezdni 2 x 7 m
- szerokość pasa awaryjnego 2,5 m
- szerokość pasa dzielącego 11,5 m
- szerokość poboczy gruntowych 2 x 1,25 m (konieczność usytuowania urządzeń BRD lub ochrony środowiska).

Początek trasy został zlokalizowany w miejscu zakończenia projektowanej dwujezdniowej obwodnicy miejscowości Brzozowo w km 44+221,57. Pomiędzy Brzozowem, a Przybiernowem droga wykorzystuje istniejącą jezdnię, która będzie wykorzystana jako jedna z jezdni drogi ekspresowej obok dobudowanej od strony wschodniej nowej jezdni. Na odcinku około 600 m będzie wybudowana całkowicie nowa droga. Obwodnica Przybiernowa zaprojektowana została z wykorzystaniem istniejącej jezdni, która będzie stanowić jedną z jezdni drogi ekspresowej, do której będzie dobudowana druga jezdnia. Projektuje się przedłużenie istniejącej obwodnicy Przybiernowa w kierunku południowym, aby ominąć istniejącą zabudowę. Na tym odcinku wybudowana będzie całkowicie nowa droga odsunięta około 100 m na zachód od istniejącej drogi krajowej nr 3. Istniejące skrzyżowania dróg z obwodnicą zostaną zlikwidowane. Połączenie Przybiernowa z drogą ekspresową będzie odbywać się za pomocą węzła drogowego „Przybiernów”, zlokalizowanego od strony południowej miejscowości. Na skrzyżowaniu drogi Przybiernów – Jarszewko oraz przyszłej S-3 zaprojektowano wiadukt w ciągu drogi ekspresowej S-3. Na odcinku pomiędzy Przybiernowem, a Babigoszczą droga zaprojektowana została z wykorzystaniem istniejącej jezdni, obok której od strony wschodniej wybudowana będzie druga jezdnia. Na tym odcinku istnieje dwustronne skrzyżowanie z drogą Stepnica – Rokita – projektuje się w tym miejscu wiadukt nad drogą ekspresową. Na początku i końcu obwodnicy miejscowości Babigoszcz znajdują się skrzyżowania z drogami dojazdowymi do miejscowości. W połowie obwodnicy znajduje się most nad rzeką Gowienicą. Wyżej wymienione skrzyżowania ulegną likwidacji, a połączenie drogi ekspresowej z Babigoszczą odbywać się będzie za pomocą projektowanego węzła drogowego „Babigoszcz”, zlokalizowanego od strony południowej miejscowości. Nad rzeką Gowienicą projektuje się poszerzony most, służący również jako przejście dla zwierząt. Dalszy przebieg drogi pomiędzy Babigoszczą, a Miękowem wykorzystuje istniejącą drogę krajową nr 3. Nowa jezdnia zostanie dobudowana od strony zachodniej. Na skrzyżowaniu z drogą w kierunku miejscowości Widzeńsko zaprojektowano wiadukt nad drogą S-3. Od

projektowanej obwodnicy miejscowości Miękowo w km 61+792,37 do km 65+566,90 istniejący przekrój drogi krajowej nr 3 zmienia się z jednojezdniowego na dwujezdniowy. W ciągu obwodnicy miejscowości Miękowo projektuje się węzeł drogowy „Miękowo” z drogą dojazdową do Miękowa oraz drogą Miękowo – Reclaw. W dalszym przebiegu istniejącej dwujezdniowej obwodnicy Goleniowa znajdują się trzy węzły drogowe: jednostronny „Goleniów” z drogą krajową nr 6 Szczecin – Gdańsk, dwustronny „Święta” z drogą nr 113 Święta – Goleniów – Maszewo oraz dwustronny „Rurka” z drogą dojazdową do Goleniowa (węzeł ten zlokalizowany jest poza granicą opracowania), most dwujezdniowy na rzekę Iną oraz przejazd drogowy w ciągu drogi Goleniów – Lubczyna.

Realizacja wariantu finalnego będzie wiązała się z budową następujących obiektów:

1. Na odcinku pomiędzy Brzozowem a miejscowością Miękowo (czyli od km 44+221,57 do km 61+500):

- budowa dwóch węzłów typu WB: „Przybiernów” w km 47+800 – km 47+900 i „Babigoszcz” w km 56+400 – km 56+500,
- budowa przejścia gospodarczego (PG-3) w km 46+458,
- budowa dwóch wiaduktów w ciągu drogi ekspresowej: km 46+555 (WE-4), km 60+170 (WE-20),
- budowa 7 wiaduktów ponad drogą ekspresową: km 45+435 (WD-2), km 47+741 (WD-5), km 48+879 (WD-6), km 51+565 (WD-8), km 55+696 (WD-12), km 56+315 (WD-14), km 58+503 (WD-19),
- budowa nowego mostu nad Gowienicą z półkami dla zwierząt po obu stronach rzeki – km 56+060 (ME-13),
- budowa dwóch miejsc obsługi podróżnych (MOP I) – po stronie wschodniej drogi (km 45+460 – km 45+580) oraz po stronie zachodniej drogi (km 45+460 – km 45+590).

2. Wykonanie obwodnicy miejscowości Miękowo (od km 61+792,37 do km 65+566,90) oraz wzmocnienie nawierzchni na odcinku od km 65+566,90 do km 66+300 (ten etap posiada już decyzję środowiskową).

3. Na odcinku od km 66+300 do km 72+667,80 (węzeł Rurka):

- w km 67+665 przebudowa istniejącego przepustu na zmodyfikowany przepust dla zwierząt,
- w km 67+920 likwidacja pozostałości po dawnym skrzyżowaniu dróg, zapewnienie ciągłości rowów przydrożnych,
- w km 68+050 przebudowa istniejącego przepustu na zmodyfikowany przepust dla zwierząt,
- w km 69+490 przebudowa mostu przez rzekę Inę (ME-29) na poszerzony most z półką dla zwierząt (półka po stronie północnej rzeki),
- w km 71+040 budowa wyjazdu technicznego z wytwórni śniegów,
- w km 71+700 budowa MOP II po zachodniej stronie trasy.

4. Na całym analizowanym odcinku zostaną wykonane przejścia dla zwierząt, a także ogrodzenie ochronne. W niniejszej decyzji określono miejsca i parametry przejść dla zwierząt. Wskazano konieczność wykonania 40 przejść dla zwierząt, w tym: 4 przejścia górne dla dużych zwierząt typu „zielony most”, 2 poszerzone mosty na rzekę Gowienicą i Iną, 29 przepustów dla małych zwierząt, 4 przepusty dla płazów, 1 przejście dolne zespolone z drogą gospodarczą.

Lokalizacja i wymiary proponowanych ekranów akustycznych zostały określone w niniejszej decyzji.

DEKRYPTYFICACJA  
Za zgodą  
KIEROWNIK LUDOWY

Małgorzata Bednarska

P.O. ZASTĘPCY REGIONALNEGO  
DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA  
Regionalny Konserwator Przyrody  
w Szczecinie  
mgr. Dorota Kuczyńska

26.03.2014.

AM



GENERALNA DYREKCJA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
Oddział w Szczecinie  
KANCELARIA

otrzymano 2011-08-09

Nr 4048  
Załącznik do 1312

Warszawa, dnia 04.08. 2011 r.

## GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

DOOŚ-ldk.4200.85.2011.cw.4

### DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt. 1 i 2, art. 127 § 2 *Kodeksu postępowania administracyjnego* (Dz. U. 2000 Nr 98, poz. 1071, ze zm.), dalej „Kpa”, po rozpatrzeniu odwołania Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot oraz Górnoląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka, od decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 16 marca 2011 r., znak: WOOŚ-TŚ.4200.4.2011.AKO, ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Dostosowaniu drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka”,

1. Uchylam pkt. III decyzji w brzmieniu:

„Nakładam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę/ zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.”

i w tym zakresie orzekam:

„Nakładam obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę/ zezwolenia na realizację inwestycji drogowej w szczególności w zakresie analizy zasadności realizacji przejść dla zwierząt (parametry, usytuowanie, zagęszczenie) na odcinku od km 48+000 – 62+300 – stanowiącym korytarz migracyjny o znaczeniu europejskim, pod kątem jego zachowania i zapewnienia drożności, wraz z uwzględnieniem lokalizacji przejścia dla zwierząt dużych w km 49+650 – 49+750.”

2. w pozostałej części utrzymuję w mocy ww. decyzję.

Kancelaria  
Marek Podnarz

## Uzasadnienie

Decyzją z dnia 16 marca 2011 r., znak: WOOŚ-TŚ.4200.4.2011. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie ustalił środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „*Dostosowaniu drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rurka*”.

Od ww. decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, odwołanie złożyli: Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot oraz Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze im. A. Czudka. Powyższe odwołania zostały wniesione w terminie ustawowym.

Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot wniosło o uchylenie decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 16 marca 2011 r. w całości bądź w części oraz o wstrzymanie jej wykonania do czasu rozpatrzenia złożonego odwołania, wskazując na naruszenie art. 7 i 77 *Kodeksu postępowania administracyjnego* poprzez niewłaściwe przeprowadzenie analizy dowodowej w zakresie zasadności lokalizacji dwóch przejść górnych przeznaczonych dla dużych ssaków na trasie przebiegu planowanej drogi S-3 w km 49+650 – 49+750 oraz w km 70+080 – 70+150.

Odwołujący podkreśla, iż projektowany odcinek drogi S-3 koliduje z trzema korytarzami ekologicznymi (migracyjnymi): w km 48+000-62+300 z korytarzem o znaczeniu europejskim (kontynentalnym), w km 63+700 – 67+250 oraz w km 69+700 – 72+673 z korytarzami o znaczeniu krajowym uzupełniającym. W ocenie Stowarzyszenia brak ww. przejść dla zwierząt spowoduje znaczące negatywne oddziaływanie na spójność i integralność obszarów Natura 2000 oraz pogorszy stan ochrony gatunków wędrownych podlegających ochronie prawnej. Odwołujący zarzuca, iż Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przy rozpatrywaniu sprawy nie wziął pod uwagę zaleceń wynikających z „*Prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 -2015*”. W ww. dokumencie wskazano, iż „liczba, parametry oraz rozwiązania projektowe przejść dla zwierząt powinny być zgodne z zaleceniami „*Podręcznika dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych* (publikacja Biura Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego EK-KOM, wydana w 2008 r. na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.)”. Zgodnie z tą publikacją, na obszarach przecinanych przez drogę, przez które przebiega korytarza migracyjny zwierząt o znaczeniu kontynentalnym lub krajowym przejścia powinny być oddalone od siebie maksymalnie o 1-2 km. Stowarzyszenie podkreśla, iż podobne wskazania znajdują się również w innych publikacjach mających charakter wytycznych, w tym m.in. w podręczniku „*Zwierzęta a drogi. Metody ograniczania wpływu dróg na populacje dziko żyjących zwierząt. Wydanie II.*” (Jędrzejewski W., Nowak S., Kurek R., Mysłajek R., Stachura K., Zawadzka B., Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2006).

Ponadto odwołujący nie zgadza się z argumentacją przedstawioną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w decyzji z dnia 16 marca 2011 r. w kwestii odstąpienia od lokalizacji wnioskowanych przez skarżących dwóch przejść dla zwierząt. Skarżący wskazuje, iż uzasadnienie organu pierwszej instancji jest jedynie powtórzeniem argumentacji autorów raportu. W ocenie Stowarzyszenia stwierdzenie użyte w uzasadnieniu decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla planowanej trasy S-3 jest nieprawdziwe, a Raport nie przedstawia takiego wniosku (*„Szczegółowa analiza ilości przejść przeprowadzona w Raporcie wykazała, że zaproponowana liczba przejść umożliwi zwierzętom przekraczanie drogi oraz zapewni drożność korytarzy ekologicznych”*). Zdaniem skarżącego rezygnacja z budowy dwóch wnioskowanych przejść dla zwierząt jest podyktowana przede wszystkim opiniami Nadleśnictw: Kliniska i Rokita. W ocenie odwołującego opinie te nie odnoszą się do funkcjonowania korytarza ekologicznego, a tym bardziej do przesłanek wynikających z biologii dużych ssaków i kwestii ochrony spójności i integralności obszarów Natura 2000, którym to celom ma służyć m.in. ochrona korytarzy ekologicznych. Co więcej, Stowarzyszenie wskazuje, iż konieczność rezygnacji z budowy górnego przejścia dla zwierząt w km 49+650-49+750 ze względu na lokalizację w tym miejscu „cennego starodrzewu” jest bezpodstawną. Na dowód powyższego odwołujący przedstawił fragment ortofotomapy, z którego wynika, iż wspomniany starodrzew nie koliduje bezpośrednio z lokalizacją zaproponowanego przejścia. Skarżący nie zgadza się także z wyjaśnieniem organu pierwszej instancji w kwestii odstąpienia od lokalizacji przejścia górnego w km 70+080-70+150 ze względu na występującą oraz planowaną zabudowę w odległości powyżej kilkuset metrów od ww. przejścia.

Górnośląskie Towarzystwo Przyrodnicze im. A. Czudka podnosi, iż wydana przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie decyzja z dnia 16 marca 2011 r. oparta jest na fragmentarycznej wiedzy przyrodniczej, zwłaszcza w zakresie batrachofauny, przez co nie określa ustawowych wymogów w zakresie sposobów zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Skarżący wskazuje, iż w toku postępowania zakończonego wydaniem decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania dla planowanej trasy S-3, pismem z dnia 28 stycznia 2011 r. zwrócił się do organu pierwszej instancji z prośbą o wskazanie lokalizacji wszystkich stanowisk płazów znajdujących się w sąsiedztwie drogi krajowej nr 3 na odcinku Brzozowo – Rurka, w odniesieniu do kilometrażu inwestycji oraz ich odległości od pasa drogowego. Towarzystwo wnioskowało o udzielenie informacji o populacji płazów występujących w buforze 2x1000 m od pasa inwestycji. W odpowiedzi, organ pismem z dnia 3 marca 2011 r. stwierdził, iż „nie jest w posiadaniu tak szczegółowych danych jak oczekiwana forma udostępnienia informacji (m.in. kilometraż występowania gatunku płazów oraz odległość od pasa drogi)”. W związku z powyższym odwołujący uważa, iż decyzja wydana w dniu 16 marca 2011 r. ma charakter przedwczesny. W opinii Towarzystwa nie można z całkowitą

pewnością przyjąć, iż wobec braku pełnej informacji dotyczącej występowania prawnie chronionych gatunków batrachofauny, zapisy decyzji w sposób kompletny wskażą wszystkie możliwe środki i sposoby zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Dodatkowo odwołujący wskazuje, iż zgodnie ze Strategiczną Oceną Oddziaływania na Środowisko dla Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015, inwestor powinien dokonać szczegółowej inwentaryzacji batrachofauny w buforze 2x1000 m od pasa inwestycji. Zatem skoro Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie nie posiada informacji o występowaniu batrachofauny we wskazanym buforze, można uznać, iż dotychczasowa dokumentacja nie spełnia warunków ustalonych na poziomie dokumentu strategicznego.

Po przeanalizowaniu akt sprawy ustalono, co następuje.

Organ odwoławczy, rozpatrując ponownie sprawę, oparł się na materiale dowodowym zebrany w trakcie postępowania organu pierwszej instancji. Dokumentacja została zgromadzona w stopniu wystarczającym do pełnego i prawidłowego rozpoznania sprawy. W toku postępowania odwoławczego od decyzji wydanej w ramach postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska oparł się na materiałach dołączonych przez inwestora do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz stosownych opiniach organów, wnioskach i informacjach przedstawionych przez strony postępowania, a także materiałach zebranych w wyniku procedury udziału społeczeństwa, dokonał analizy i oceny w zakresie wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko, zdrowie i warunki życia ludzi.

Mając na uwadze, że kompetencje orzecznicze organu odwoławczego nie sprowadzają się tylko do kontroli zasadności zarzutów podniesionych w stosunku do decyzji organu pierwszej instancji lecz do całościowej analizy akt sprawy oraz kontroli merytorycznej rozstrzygnięcia organu pierwszej instancji, organ rozstrzygający w drugiej instancji uchylił pkt. III i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy.

Odnosząc się do zarzutów podniesionych przez Stowarzyszenie Pracownia na Rzecz Wszystkich Istot, organ odwoławczy wyjaśnia, co następuje. W ogólnodostępnych publikacjach na temat projektowania urządzeń ochrony środowiska przy budowie inwestycji liniowych, w tym m.in. w „Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach” wydanym przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska przy współpracy ze Stowarzyszeniem Pracownia na rzecz Wszystkich Istot w 2010 r. wskazano, iż maksymalna odległość pomiędzy przejściami dla ssaków o dużych i średnich arealach osobniczych wynosi 1-2 km w przypadku występowania korytarza migracyjnego o znaczeniu kontynentalnym lub

UDZIAŁOWY  
Za zgodą  
KIEROWNIK  
MACIEJ BEDNARZ

krajowym, co jest zgodne z informacjami przedstawionym przez Stowarzyszenie w odwołaniu. Należy jednak mieć na uwadze, iż podane w tego typu publikacjach parametry zagęszczenia przejść dla zwierząt wynikają z analiz teoretycznych i dlatego w przypadku konkretnej inwestycji należy każdorazowo i indywidualnie ustalać ich zagęszczenie, uwzględniając przy tym istniejące uwarunkowania przyrodnicze i techniczne występujące na obszarach, na których będzie realizowane dane przedsięwzięcie. W rozpatrywanej sprawie, tak jak zauważyli skarżący, planowana trasa S-3 na odcinku od km 48+000 do km 62+300 przecina korytarz ekologiczny o znaczeniu kontynentalnym. Z analizy zgromadzonej w sprawie dokumentacji, w tym załączników mapowych do raportu, wynika, iż na odcinku od km ok. 48 do km ok. 62 będzie realizowanych 5 przejść dla zwierząt dużych, w tym 4 tzw. zielone mosty ( km 50+750, km 54+160, km 57+600, km 61+200) oraz 1 poszerzony most na rzece Gowienica w km 56+060. W ocenie organu taka ilość przejść wydaje się wystarczająca, aby zapewnić drożność korytarza migracyjnego na odcinku od km 48+000 do km 62+300. W związku z powyższym Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska nie widzi konieczności budowy przejścia górnego w km 49+650 - 49+750, na które w swoim odwołaniu wskazało skarżące Stowarzyszenie. W tym miejscu należy jednak zauważyć, iż uzasadnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w decyzji z dnia 16 marca 2011 r., co do kwestii odstąpienia od konieczności budowy przejścia, na które wskazało w swoim odwołaniu Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot zawiera liczne niejasności. Mianowicie, organ pierwszej instancji wskazał, iż rezygnacja z ww. przejścia jest podyktowana m.in. zachowaniem cennego drzewostanu występującego w miejscu lokalizacji ww. przejścia. Organ dodał ponadto, iż Nadleśnictwo Rokita, zarządzające obszarami leśnymi na tym terenie, nie wyraziło zgody na wycinkę drzew konieczną dla realizacji przejścia w km 49+650-49+750 (powyższe stwierdzenie wynika wprost z pisma uzupełniającego Inwestora z dnia 14 października 2010 r., znak: GDDKiA-O/Sz-P4/BL/4111/DK3/3f/2010). Z analizy załącznika mapowego dołączonego do odwołania Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot wynika, iż starodrzew ten znajduje się w odległości co najmniej kilkuset metrów od miejsca, w którym proponowane było przejście. W związku z zaistniałymi nieścisłościami, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 10 czerwca 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.85.2011.ew.1., zwrócił się do Nadleśnictwa Rokita z prośbą m.in. o wskazanie poprawnej lokalizacji przedmiotowego starodrzewu względem planowanej drogi S-3 oraz wyjaśnienie dlaczego nie jest możliwa jego wycinka. W piśmie z dnia 21 czerwca 2011 r., znak: ZG-2120-4-1/11 wezwany podmiot poinformował, iż nie neguje on potrzeby budowy przejścia w proponowanym przez skarżące Stowarzyszenie kilometrażu, a jedynie wskazuje na możliwy brak jego skuteczności. Ponadto wyjaśnił, iż cenny starodrzew znajduje się w odległości ok. 200-300 m od proponowanego przejścia w km 49+650-49+750 oraz zaproponował budowę dodatkowego, dużego górnego przejścia na południe od skrzyżowania drogi S-3 z drogą powiatową DP 07182

Stepnica-Rokita. Nadleśnictwo Rokita wskazało na ww. lokalizację ze względu na występujące w tym miejscu liczne migracje zwierzyny.

Organ odwoławczy, w związku z zaistniałymi niejasnościami w zakresie odległości spornego przejścia od cennego drzewostanu oraz zasadności jego realizacji w kilometrażu przedstawionym przez skarżące Stowarzyszenie, uznał, iż kwestie te należy powtórnie przeanalizować na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Fakt ten znalazł odzwierciedlenie w sentencji niniejszej decyzji, gdzie organ drugiej instancji uchylił pkt. III z rozstrzygnięcia wydanego w dniu 16 marca 2011 r. i w tym zakresie orzekł co do istoty sprawy. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zaznaczył, iż na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko należy w powtórnie rozważyć zasadność realizacji przejść dla zwierząt (parametry, usytuowanie, zagęszczenie) na odcinku od km 48+000 -62+300, stanowiącym korytarz migracyjny o znaczeniu europejskim, pod kątem jego zachowania i zapewnienia drożności wraz z uwzględnieniem lokalizacji przejścia dla zwierząt dużych w km 49+650 – 49+750.

Odnosząc się do kwestii odstąpienia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska od realizacji przejścia górnego dla zwierząt dużych w km 70+080 - 70+150, organ podtrzymuje w tym zakresie stanowisko organu pierwszej instancji. Z analizy załącznika mapowego do raportu jednoznacznie wynika, iż proponowane przez skarżące Stowarzyszenie przejście w ww. lokalizacji byłoby zlokalizowane w sąsiedztwie Goleniowskiego Parku Przemysłowego (w odległości ok. 400 m od ww. obiektu oraz w odległości ok. 550 m od drogi dojazdowej do wymienionego obiektu) oraz w sąsiedztwie istniejącej zabudowy, a także byłoby ograniczone drogami lokalnymi, w związku z czym nie spełniałoby swojej funkcji. W tym miejscu zaznaczyć należy, iż wszelkie dostępne publikacje na temat poprawnego ustalania lokalizacji przejść dla zwierząt wskazują, by zdecydowanie unikać ich umiejscowienia w sąsiedztwie obszarów zabudowanych oraz obszarów podlegających silnej penetracji ludzi. Jak wiadomo, obszary zabudowane związane są z aktywnością ludzi, emisją hałasu i sztucznego oświetlenia, co wpływa odstraszaingly na większość leśnych gatunków zwierząt. Dlatego niewskazane jest, aby przejścia dla zwierząt dużych i średnich były lokalizowane bliżej niż 500 m od granic obszarów zabudowy, zarówno istniejącej, jak i planowanej w dokumentach i opracowaniach planistycznych. Zatem biorąc pod uwagę powyższe, organ odwoławczy uznał, iż zaproponowane przez skarżące Stowarzyszenie przejście w km 70+080-70+150 nie będzie spełniało swojej funkcji i dlatego nie widzi potrzeby jego realizacji. Zaznaczenia także wymaga, iż zgodnie z zapisem decyzji z dnia 16 marca 2011 r. (pkt. 3. ppkt. b tiret drugie) w km 69+490 zlokalizowany jest most nad rzeką Iną, który po poszerzeniu będzie umożliwiał migrację zwierząt (w tym zwierząt dużych) na tym obszarze, co zapewni drożność korytarza ekologicznego.

Odnosząc się do zarzutów Górnośląskiego Towarzystwa Przyrodniczego im. A. Czudka, organ odwoławczy stwierdza, co następuje. Z informacji zawartych w raporcie wynika, iż badania

DOKUMENTACJA PRACOWNICZA  
Za zgodą Dyrektora  
Kierownika Ludzkiej

terenowe, mające na celu zidentyfikowanie składu gatunkowego fauny zasiedlającej obszar oddziaływania planowanej inwestycji, w tym batrachofauny zostały przeprowadzone w okresie kwiecień-czerwiec 2008 r. Swoim zasięgiem obejmowały one obszar ok. 400-500 m po obu stronach planowanej drogi. Podczas badań terenowych kontrolowano potencjalne miejsca aktywności rozrodczej płazów, prowadzono nasłuch głosów godowych oraz rejestrowano napotkane osobniki. W wyniku przeprowadzonych badań wskazano, iż w rejonie analizowanych wariantów trasy zanotowano takie płazy jak: traszka zwyczajna, ropuchy: szara i zielona, żaby: moczarowa, trawna, śmieszka i wodna oraz rzekotka drzewna. Natomiast z gadów stwierdzono występowanie: jaszczurki żyworodnej, zaskrońca oraz jaszczurki zwinki. Wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej, w zakresie m.in. batrachofauny, zostały przedstawione na mapach stanowiących załączniki do raportu (rys. nr 6 ark. 1 i 2). W związku z powyższym organ pierwszej instancji był w posiadaniu wystarczających informacji do prawidłowej oceny wpływu planowanej trasy S-3 na występujące w jej obrębie gatunki płazów i gadów. Odzwierciedleniem przeprowadzonej analizy są warunki nałożone na inwestora przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w decyzji z dnia 16 marca 2011 r. Organ pierwszej instancji wskazał w nich m.in. na konkretną lokalizację przejść dla zwierząt, w tym płazów. Podana lokalizacja przejść jest adekwatna do miejsc wzmożonego występowania poszczególnych grup zwierząt i ma na celu zapewnić ich swobodną migrację. Ponadto w punkcie II decyzji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie zawarł cały szereg warunków dotyczących monitorowania oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, w tym przede wszystkim zalecił przeprowadzenie monitoringu skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony dziko żyjącej fauny w rejonie wybudowanych przejść. Taka forma kontroli pozwoli na zweryfikowanie stopnia wykorzystywania poszczególnych przejść przez zwierzęta oraz oceni prawidłowość ich wykonania. Zatem biorąc pod uwagę powyższe, organ odwoławczy nie znalazł podstaw, aby stwierdzić, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej trasy S-3 na odcinku Brzozowo –Rurka ma charakter przedwczesny, co zarzuca skarżące Towarzystwo.

Nawiązując natomiast do kwestii braku wykonania badań inwentaryzacyjnych w buforze 2x1000 m od pasa inwestycji, organ drugiej instancji wyjaśnia, iż w żadnych obowiązujących aktach prawnych nie ma jednoznacznego wskazania, jaka powinna być jego szerokość. W przypadku każdej inwestycji kwestia ta powinna być potraktowana indywidualnie, ze szczególnym uwzględnieniem uwarunkowań przyrodniczych i terenowych panujących na i w sąsiedztwie obszaru, na którym będzie realizowane planowane przedsięwzięcie. Analizując przedmiotową sprawę, organ odwoławczy nie znalazł podstaw, aby uznać, iż sporządzona na potrzeby raportu inwentaryzacja przyrodnicza w odniesieniu do fauny została wykonana w buforze o zbyt małej szerokości.

Biorąc pod uwagę powyższe, organ drugiej instancji uznał, iż zarzuty podniesione przez skarżące Towarzystwo nie zasługują na uwzględnienie.

Reasumując, organ odwoławczy po kompleksowej analizie zgromadzonej dokumentacji, nie znalazł, podstaw do uwzględnienia podniesionych przez skarżących zarzutów. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zaznaczył jednak, iż na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko powtórnej analizy wymaga kwestia zasadności realizacji przejść dla zwierząt (parametry, usytuowanie, zagęszczenie) na odcinku od km 48+000 – 62+300, stanowiącym korytarz migracyjny o znaczeniu europejskim, pod kątem jego zachowania i zapewnienia drożności wraz z uwzględnieniem lokalizacji przejścia dla zwierząt dużych w km 49+650 – 49+750.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna. Stronie przysługuje prawo wniesienia skargi w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji, do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa).



Z. Lipowatnik  
Zastępca Dyrektora Ochrony Środowiska  
Piotr Olawski

Otrzymują:

1. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, ul. Jasna 17, 43-360 Bystra;
2. Górnśląskie Towarzystwo Przyrodnicze im. A. Czudka, ul. Św. Huberta 35, 40-543 Katowice;
3. Pan Mariusz Mierzwa - Zastępca Dyrektora Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie ds. Przygotowania Inwestycji, Al. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin;
4. Pozostałe strony – zgodnie z art. 49 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego*;
5. n/a

Do wiadomości:

- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, ul. Jagiellońska 32, 70-382 Szczecin;

OKREŚLONA PRZEZ  
ZARZĄDZAJĄCYCH  
KIEROWNICZĄ

Maciej Pachar

Szczecin, dnia 16 marca 2018 r.

GEN. R. 1  
DEOC. 1  
04(00)269007634382835459  
21.03.2018  
Zm. 2  
Nr 2684  
Składowanie 21 33  
2018/05/250

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych  
i Autostrad  
Oddział Szczecin  
al. Bohaterów Warszawy 33  
70-340 Szczecin

**DECYZJA Nr 382/2018**

Na podstawie art. 31 ust. 2 w związku z art. 6 ust. 1 pkt 3, art. 21 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2187 ze zmianami), oraz w oparciu o art. 104 Kpa (t. j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1257),

na wniosek Pana Mariusza Mierzwy, Zastępcy Dyrektora Oddziału Szczecin Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, z dnia 13 lutego 2018 r. (data wpływu: 16.02.2018 r.),

**Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Szczecinie  
określa zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych**

w związku z realizacją inwestycji polegającej na budowie drogi S3 Miłkowo – koniec obwodnicy Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miłkowo-Rzęśnica, Inwestor/Wykonawca zobowiązani są:

- I. Przeprowadzić wyprzedzające badania wykopaliskowe w trakcie realizacji ww. inwestycji na następujących stanowiskach:
  - Przybiernów, stan. 12 (AZP 23-08/4) – powierzchnia przeznaczona do badań – co najmniej 60,2 ara;
  - Przybiernów, stan. 13 (AZP 23-08/5) – powierzchnia przeznaczona do badań – co najmniej 50 arów;
  - Przybiernów, stan. 5 (AZP 23-08/6) – powierzchnia przeznaczona do badań – co najmniej 17,6 ara;
  - Przybiernów, stan. 14 (AZP 23-08/7) – powierzchnia przeznaczona do badań – co najmniej 10 arów;
  - Kartlewo, stan. 21 (AZP 22-08/28) – powierzchnia przeznaczona do badań – co najmniej 28 arów;
  - Kartlewo, stan. 17 (AZP 23-08/31) – powierzchnia przeznaczona do badań – co najmniej 24 ary;
  - Kartlewo, stan. 11 (AZP 22-08/7) – powierzchnia przeznaczona do badań – co najmniej 84 ary.
- II. Przeprowadzić archeologiczne badania terenowe w trakcie realizacji ww. inwestycji, polegające na bezpośrednim nadzorze archeologicznym nad pracami ziemnymi na stanowiskach będących w kolizji z inwestycją: Babigoszcz, stan. 2 (AZP 25-08/2) oraz Brzozowo, stan. 5 (AZP 22-08/4) oraz w:
  - otoczeniu stanowisk przeznaczonych do badań szerkopłasczynowych;
  - otoczeniu stanowisk znanych z badań powierzchniowych, a zweryfikowanych negatywnie w trakcie prac sondażowych,
  - na obszarach miejscowości historycznych, które nie zostały w trakcie badań powierzchniowych oznaczone jako stanowiska archeologiczne z powodu braku materiału zabytkowego na powierzchni lub niemożności wejścia na ich teren.

Kons. R. 1  
Mariusz Mierzwa

- imię, nazwisko lub nazwę, siedzibę i adres wnioskodawcy;
- wskazanie miejsca prowadzenia badań archeologicznych z określeniem współrzędnych geodezyjnych;
- wskazanie przewidywanego terminu rozpoczęcia i zakończenia prowadzenia badań archeologicznych;
- uzasadnienie wniosku;
- imię i nazwisko osoby prowadzącej badania archeologiczne wraz ze wskazaniem jej uprawnień albo oświadczenie, że osoba ta zostanie wyłoniona w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, z zastosowaniem kryterium postępowania kwalifikacji o których mowa w art. 37e ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;
- dokument potwierdzający posiadanie przez wnioskodawcę tytułu prawnego do korzystania z nieruchomości, uprawniającego do występowania z tym wnioskiem, albo oświadczenie wnioskodawcy o posiadaniu tego tytułu;

- z 2017 r., poz. 1265):
- IV. inwestor winien uzyskać stosowne pozwolenia na przeprowadzenie badań archeologicznych od Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Wniosek o wydanie pozwolenia powinien zawierać, zgodnie z § 9 ust. 1, 2, 3, 5 i 6 Rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich i badań konserwatorskich przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków albo na liście Skarbów Dziedzictwa oraz robót budowlanych, badań architektonicznych i innych działań przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków, a także badań archeologicznych i poszukiwań zabytków (Dz.U. z 2017 r., poz. 1265):
- a. Kartę Ewidencji Zabytków Archeologicznych zgodną z standardami określonymi w § 12 rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 26 maja 2011 r. w sprawie prowadzenia rejestru zabytków, krajowej, wojewódzkiej i gminnej ewidencji zabytków oraz krajowego wykazu zabytków skrajnych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem (Dz. U. z 2011 nr 113, poz. 661) w 3 egz.; plan zbiorczy odkrytych nieruchomości obiektów zabytkowych (w 2 egz.); opracowanie (sprawozdanie) wyników badań z opisem zadokumentowanych warstw i obiektów wraz z ich nr inwentarzowym (w 2 egz.); inwentarz wykonanej dokumentacji rysunkowej, fotograficznej, pobranych próbek oraz zabytków wydzielonych i masowych; fotografie/rysunki obiektów i warstw (w 2 egz.); plan sytuacyjny z zaznaczonymi obszarami przebadanymi i odkrytymi obiektami (w 2 egz.); karty zabytków wydzielonych oraz materiału masowego sporządzone wg zasad stosowanych w danej placówce muzealnej, która przyjmie zabytki; opracowania analiz specjalistycznych (w 2 egz.); sprawozdanie z przeprowadzonej konserwacji wydzielonego ruchomego materiału zabytkowego (w 2 egz.);
  - b. Zakonserwować ruchomy materiał zbytkowy zarówno wydzielony jak i masowy (wyklejenie i rekonstrukcja naczyń);
  - c. Zabezpieczyć ruchomy materiał zabytkowy, w tym m.in.: winien być pakowany wg zasad stosowanych w muzeum, które przyjmie zabytki wraz z dokumentacją (kartony są opisane od zewnątrz, wszystkie zbytki posiadają metryczki, ceramika jest myta itd.);
  - d. Opracować wyniki badań specjalistycznych, jak np.: zoologiczne, antropologiczne, paleontologiczne itd.
- III. Wykonawca ww. badań archeologicznych zobowiązany jest:
1. Sporządzić dokumentację z przeprowadzonych badań, która winna zawierać:

KIEROWNICZ

Maciej Bodnarz

- program archeologicznych badań wraz z załącznikami, w tym m.in.: dokument potwierdzający gotowość muzeum do przyjęcia zabytków archeologicznych; mapę topograficzną w skali 1:10.000 z zaznaczonym miejscem planowanych badań archeologicznych; dokument potwierdzający posiadanie przez osobę kierującą badaniami archeologicznymi kwalifikacji do kierowania tymi badaniami, w przypadku gdy osoba ta nie będzie wyłaniana w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego; plan z naniesionymi miejscami dotychczasowych i planowanych badań w nawiązaniu do punktów osnowy geodezyjnej; oświadczenie osoby prowadzącej badania archeologiczne o posiadaniu środków finansowych o ile wykonawca tych badań nie będzie wyłaniany w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego; opis sposobu uporządkowania terenu po zakończeniu badań archeologicznych.

Zachodniopomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków ponadto informuje, że potencjalny wykonawca ww. badań archeologicznych winien spełnić warunki określone w art. 37e przytoczonej ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

#### Uzasadnienie

Dnia 16 lutego 2018 r. wpłynął wniosek Inwestora, w sprawie określenia zakresu i rodzaju niezbędnych badań archeologicznych w związku z inwestycją polegającą na budowie drogi S3 Miękowo – koniec obwodnicy Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo-Rzęsnica.

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego, ustalono, że planowane zamierzenie inwestycyjne realizowane będzie na obszarze stanowisk archeologicznych zaewidencjonowanych pod nr: Przybiernów, stan. 12 (AZP 23-08/4), Przybiernów, stan. 13 (AZP 23-08/5), Przybiernów, stan. 5 (AZP 23-08/6), Przybiernów, stan. 14 (AZP 23-08/7), Babigoszcz, stan. 2 (AZP 25-08/2), Kartlewo, stan. 17 (AZP 23-08/31), Kartlewo, stan. 11 (AZP 22-08/7), Brzozowo, stan. 5 (AZP 22-08/4), Kartlewo, stan. 21 (AZP 22-08/28), ujętych w wojewódzkiej ewidencji zabytków, które nie są wpisane do rejestru zabytków.

Według zapisów art. 31 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, osoba fizyczna lub jednostka organizacyjna, która zamierza realizować roboty budowlane na terenie zabytków archeologicznych zobowiązana jest, z zastrzeżeniem art. 82a ust. 1, pokryć koszty niezbędnych badań archeologicznych, zaś według pkt. 2 niniejszego artykułu, zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych ustala wojewódzki konserwator zabytków w drodze decyzji, wyłącznie w takim zakresie, w jakim roboty budowlane albo roboty ziemne na terenie, na którym znajdują się zabytki archeologiczne, zniszczą lub uszkodzą zabytek archeologiczny.

Badania archeologiczne, bez względu na to, z jakiego powodu są przeprowadzane (np. w wyniku realizacji inwestycji), nie ograniczają się tylko do prac terenowych. W ich skład wchodzi również m.in.: analiza i opracowanie pozyskanych zabytków, konserwacja zabytkowego materiału ruchomego czy badania specjalistyczne (np. antropologiczne, paleobotaniczne, dendrologiczne itp.). Elementy te stanowią podstawę metodologii badań archeologicznych. Pominięcie jakiegokolwiek z tych części składowych spowoduje, że wartość poznawcza pozyskanego materiału będzie znikoma, a także, na przykład w przypadku braku odpowiedniej konserwacji, może się przyczynić do całkowitej utraty substancji zabytkowej.

Ze względu na położenie terenu planowanej inwestycji na obszarze wpisanym do rejestru zabytków zgodnie z art. 31 ust. 2 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami

 3

wojewódzki konserwator zabytków powinien w drodze decyzji na wniosek inwestora określić zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych jakie muszą być przeprowadzone ze względu na roboty ziemne planowane na terenie zabytku.

#### Pouczenie

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego (00-071 Warszawa, ul. Krakowskie Przedmieście 15/17), za moim pośrednictwem, w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Zachodniopomorski Wojewódzki  
Konserwator Zabytków  
Ewa Siołkowska



DEKRETACJA WYKONAWCZA  
Za zgodą i przyznaniem  
KIEROWNIK BUDOWY

Maciej Bednarz

Otrzymują:  
① Adresat;  
2. a/a.