



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 16 lutego 2023 roku

WONS.420.31.2022.AW.16

DECYZJA Nr 1/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.) – dalej zwanej Kpa, art. 75 ust. 1 pkt p), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 82 i 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) – dalej zwanej ustawą o oś oraz § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 32 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.); po rozpatrzeniu wniosku oraz jego uzupełnień, przedłożonych przez pełnomocnika inwestora, którym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „**Budowa obwodnicy Warzymic i Przeclawia w ciągu DK13 z podziałem na dwa zadania realizacyjne – odcinek 2 – od węzła Siadło Górne (z węzłem) do węzła Szczecin Zachód (z węzłem) Węzeł Siadło Górne**”

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Zakres inwestycji obejmuje budowę węzła drogowego Siadło Górne na przecięciu projektowanej drogi krajowej nr 13, istniejącej drogi krajowej nr 13 oraz drogi powiatowej 0627Z. W ramach inwestycji projektuje się węzeł Siadło Górne jako węzeł typu WB. Dla relacji między projektowanym nowym przebiegiem drogi krajowej nr 13, a istniejącym projektuje się 4 łącznice pośrednie zakończone dwoma skrzyżowaniami typu rondo. Skrzyżowania typu rondo znajdują się w ciągu nowego przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 13. Na przecięciu nowego przebiegu drogi krajowej nr 13 i drogi powiatowej w kierunku m. Siadło Górne, Kurów, Ustowo projektuje się skrzyżowanie typu rondo. Na połączeniu drogi krajowej nr 13 (wspólnego przebiegu z Zachodnią Obwodnicą Szczecina), a projektowaną drogą krajową nr 13 w kierunku Szczecina projektuje się łącznicę bezpośrednią od węzła Szczecin Zachód w kierunku Szczecina, półbezpośrednią od Szczecina w kierunku Węzła Szczecin Zachód oraz pośrednią z Zachodniej Obwodnicy Kołbaskowa w kierunku Szczecina. Przedmiotowy odcinek zlokalizowany jest na terenie województwa zachodniopomorskiego, w powiecie polickim, na terenie gminy Kołbaskowo. Szczegółowa charakterystyka przedsięwzięcia została przedstawiona w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, a układ węzła i jego lokalizacja na załączniku graficznym nr 2.

II. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. W celu zminimalizowania emisji hałasu do środowiska należy:

- a) Stosować możliwie najmniej uciążliwą akustycznie technologię prowadzenia prac budowlanych, m. in. ograniczać ilość przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w sąsiedztwie budynku mieszkalnego, wyłączać silniki, urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas niepracujące w danej chwili, ograniczać czas pracy urządzeń i maszyn na najwyższych obrotach.

- b) Przed rozpoczęciem realizacji inwestycji w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, poinformować mieszkańców o terminie rozpoczęcia zaplanowanych prac.
 - c) W sąsiedztwie terenu chronionego akustycznie prace budowlane stanowiące źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00. W wyjątkowych przypadkach uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w godzinach nocnych, pod warunkiem, iż prace nie będą powodować znaczącego dyskomfortu dla okolicznych mieszkańców.
 - d) Zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów lokalizować w znacznej (co najmniej 200 m) odległości od terenów chronionych akustycznie.
 - e) Zapewnić szczelne połączenie projektowanego ekranu akustycznego między łączonymi elementami konstrukcji oraz podłożem, na którym będą wybudowane, w tym zastosować środki techniczne mające na celu utrzymanie zamkniętych wyjść ewakuacyjnych poza czasem ich używania.
2. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza należy:
- a) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem realizacji inwestycji.
 - b) Roboty nawierzchniowe prowadzić (jeżeli jest to możliwe) w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, co zmniejsza odparowywanie substancji odorotwórczych.
 - c) Pylenie ograniczać poprzez:
 - zmniejszanie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy, zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych;
 - systematyczne oczyszczanie dróg dojazdowych w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota, w celu wyeliminowania wtórnej emisji;
 - w okresie bezdeszczowym z wysoką temperaturą zraszanie terenów, z których może dochodzić do znaczącego pylenia.
3. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne:
- a) Ewentualne tankowanie pojazdów i maszyn na terenie inwestycji prowadzić w miejscu odpowiednio zabezpieczonym przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego, np. matami sorpcyjnymi lub tacami przeciwrozlewowymi, na terenie utwardzonym i uszczelnionym.
 - b) W przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy na terenach płytkiego występowania wód gruntowych teren należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód poprzez uszczelnienie terenu i wyściełanie podłoża materiałami izolacyjnymi (np. geomembraną).
 - c) Wykopy należy prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, natomiast w przypadku ich wycieku należy je niezwłocznie usunąć, a zanieczyszczony grunt przekazać do utylizacji.
 - d) Obszar przedsięwzięcia wyposażać w stosowną ilość sorbentów i innych środków neutralizujących ewentualne rozlewy substancji mogących zanieczyścić środowisko wodno-gruntowe.
4. W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze należy:
- a) Powołać nadzór przyrodniczy składający się z zespołu specjalistów posiadających doświadczenie i wiedzę z zakresu botaniki, entomologii, herpetologii, ornitologii, teriologii, który na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla chronionych gatunków fauny i flory; wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami i skutecznością zastosowanych rozwiązań.
Do zadań powołanego nadzoru przyrodniczego należy m.in.:
 - maksymalnie na 7 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych przeprowadzenie kontroli pod kątem występowania siedlisk i obecności osobników chronionych gatunków w granicy przewidzianego do realizacji odcinka pasa drogowego (w szczególności miejsc lęgowych i rozrodczych) oraz w obrębie kolizyjnych zadrzewień, w przypadku stwierdzenia wcześniej niezidentyfikowanych gatunków - uzyskanie stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów

- obowiązujących względem dziko występujących chronionych gatunków oraz kontrola i nadzór nad realizacją zezwolenia zgodnie ze wskazanymi warunkami;
- wskazanie bezpiecznych terminów oraz sposobu prowadzenia prac budowlanych w odniesieniu do aktualnie zidentyfikowanych walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego;
 - ewentualne określanie potrzeby podjęcia dodatkowych działań zabezpieczających i/lub minimalizujących w zależności od stwierdzonych uwarunkowań lokalnych;
 - przed rozpoczęciem prac identyfikacja botaniczna miejsc porośniętych gatunkami inwazyjnymi i ustalenie sposobu usuwania oraz zagospodarowania roślinności podczas budowy pasa drogowego oraz pilnowanie, aby humusu i ziemi z takich miejsc nie wykorzystywać przy zagospodarowaniu terenu inwestycyjnego;
 - przeprowadzenie szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę, w trakcie którego przedstawione zostaną informacje dotyczące istniejących uwarunkowań przyrodniczych oraz działań ochronnych, koniecznych do stosowania przez pracowników w trakcie prowadzonych prac budowlanych;
 - prowadzenie kontroli prac przygotowawczych (wycinki drzew, zdjęcia wierzchniej warstwy ziemi, lokalizowania zaplecza budowy, budowy dróg tymczasowych i dojazdowych) i prac budowlanych;
 - prowadzenie kontroli skuteczności zastosowania zabezpieczeń przed wkraczaniem fauny w granice terenu budowy (szczelności wykonanych tymczasowych ogrodzeń dla płazów i drobnych ssaków);
 - nadzorowanie sposobu ochrony i stanu zadrzewień znajdujących się w bezpośrednim zasięgu i sąsiedztwie prowadzonych prac, w tym przede wszystkim miejsc intensywnych prac z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, hałd składowanych mas ziemnych oraz miejsc składowania materiałów budowlanych;
 - prowadzenie bieżącej kontroli wykopów i miejsc stanowiących potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, w przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt, podejmowanie z zachowaniem szczególnej ostrożności działań mających na celu uwolnienie i wypuszczenie zwierząt w bezpieczne miejsce, poza zakres oddziaływania inwestycji w odpowiednich dla gatunku siedliskach (na chwytanie, przetrzymywanie, transport i przemieszczanie z miejsc regularnego przebywania w inne miejsca chronionych gatunków zwierząt należy uzyskać zezwolenie właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska zgodnie z ustawą o ochronie przyrody);
 - prowadzenie bieżącej kontroli dla realizacji i oceny skuteczności realizowanych urządzeń ochrony środowiska (prawidłowego wykonania ogrodzeń ochronno-naprowadzających, nasadzeń kompensacyjnych drzew);
 - prowadzenie kontroli realizacji warunków narzuconych treścią przedmiotowej decyzji oraz przedkładanie Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie kwartalnych sprawozdań z realizowanego nadzoru;
- b) W granicy pasa budowy unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych stanowiących potencjalne miejsca rozrodu płazów, zabezpieczać wykopy i wszelkie miejsca stanowiące potencjalne pułapki dla zwierząt.
- c) Plac budowy wygrodzić przed dostępem herpetofauny i drobnych ssaków przy pomocy tymczasowych ogrodzeń, wykonanych z materiału wytrzymałego, o zwartej strukturze np. folii polimerowej szczelnej (bez perforacji) lub geowłókniny, z zakończeniami w kształcie litery „U”, powodującymi zmianę kierunku ruchu zwierząt oraz o wymiarach minimalnych: wysokość 50 cm, głębokość zakopana w gruncie 20 cm z odgiętą górną krawędzią na zewnątrz drogi pod kątem 45-90°, tworzącym przewieszkę o długości 5-10 cm. Ogrodzenia wykonać na odcinkach:
- po prawej stronie węzła, od km osi 0+750 do 0+900 (kilometracja istniejącej DK13) oraz dalej w kontynuacji od km osi 0+000 do 0+200 (kilometracja łącznicy L06P rondo 2 – Szczecin), z zachowaniem ciągłości wygrodzienia,
 - po lewej stronie węzła, od km osi 1+600 do końca pasa drogowego (km 1+720,61) wraz z jego czołem (koniec terenu inwestycyjnego).
- d) Zrealizować stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów na odcinkach od km 0+750 do 0+900 (kilometracja istniejącej DK13) oraz dalej w kontynuacji od km 0+000 do 0+200

(kilometracja łącznicy L06P Rondo 2 – Szczecin) oraz wokół projektowanego zbiornika retencyjnego:

- ogrodzenia wykonać z siatki stalowej ocynkowanej o wielkości oczek 0,5 x 0,5 cm, przytwierdzonej do głównego ogrodzenia,
 - efektywna wysokość części nadziemnej ogrodzenia powinna wynosić co najmniej 50 cm;
 - górna krawędź ogrodzenia powinna być odgięta na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworząc przewieszkę o długości min. 5 cm,
 - ogrodzenie wkopać w ziemię na głębokość min. 10 cm,
 - zakończenia ogrodzeń wyposażyć w dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników (tzw. zawrotnie).
- e) Stosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, o zalecanej temperaturze barwowej < 3000 K, ograniczać rozpraszanie światła poza jezdnię, poprzez koncentrację strumieni świetlnych i właściwe ustawienie kątów emisji światła, dostosowanie odpowiedniej wysokości latarni, odpowiednich opraw i kloszy oraz dostosowanie oświetlenia do naturalnych warunków świetlnych panujących w danym okresie kalendarzowym.
- f) Węzeł wyposażyć w obustronne ogrodzenie na całej jego długości, z zachowaniem następujących wymagań:
- ogrodzenia wykonać z siatki stalowej węzłowej, zabezpieczonej antykorozyjnie,
 - wysokość ogrodzenia powinna wynosić nie mniej niż 240 cm, a siatka powinna być wkopana w grunt na głębokość co najmniej 30 cm,
 - siatka musi posiadać zmienną wielkość oczek, wymiary maksymalnie dopuszczalne: wys. 0-50 - oczka 2,5 cm x 15 cm, wys. 50-100 cm – oczka 5 cm x 15 cm; wys. > 100 cm – oczka 15 cm x 15 cm.
 - górna krawędź powinna posiadać pełen splot siatki z zamkniętymi oczkami.
- g) Prace budowlane i roboty ziemne w obrębie drzew nieprzeznaczonych do wycinki, prowadzić z zachowaniem szczególnej ostrożności i z zachowaniem dobrych praktyk (tj. przy zabezpieczeniu pni osłonami (uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów). W obrębie systemu korzeniowego w promieniu minimum 5 m od pnia drzewa (nie mniej, niż zasięg korony) niedopuszczalne jest składowanie materiałów budowlanych, mas ziemnych i odpadów. Pni drzew nie obsypywać ziemią powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu. Podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnaniem i przemarzaniem, nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
5. Prace ziemne w obrębie stanowisk archeologicznych: Przeclaw, stan. 30 (AZP: 31-05/96) i Przeclaw, stan. 43 (AZP: 32-04/149) prowadzić pod nadzorem archeologicznym.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

1. Uwzględnić uwarunkowania określone w pkt II.
2. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować pochłaniający ekran akustyczny:
 - po prawej stronie w km 1+320 do 1+390, o długości 70 m i wysokości 5 m,
 - po prawej stronie w km 1+390 do 1+514, o długości 124 m i wysokości 6 m,
 - po prawej stronie w km 1+514 do 1+616, o długości 102 m i wysokości 5 m.Zastosowane ekrany pochłaniające powinny posiadać klasę izolacyjności od dźwięków powietrznych B3, klasa pochłalności A3.
3. Wzdłuż węzła wykonać nasadzenia kompensacyjne drzew:
 - za każde wycięte drzewo w dobrym stanie fitosanitarnym o obwodzie powyżej 200 cm wykonać nasadzenia kompensacyjne w postaci 4 szt. sadzonek lipy szerokolistnej za 1 wycinane drzewo (tj. 16 szt.) i po 1 szt. rodzimych gatunków drzew za pozostałe drzewa w dobrym stanie fitosanitarnym (tj. 34 szt.). Nasadzone drzewa na wysokości 1,3 m powinny posiadać obwód nie mniejszy niż 14 cm. Należy prowadzić kontrolę żywotności nasadzeń zastępczych z udziałem eksperta dendrologa w okresie 6 lat od ich posadzenia – odpowiednio w 2, 5 i 6 roku. W przypadku stwierdzonego braku

zachowania żywotności drzew, nasadzenia należy uzupełniać najpóźniej w następnym roku kalendarzowym.

IV. Wymagania dotyczące konieczności unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

1. Prowadzić nadzór nad wykonawcą robót budowlanych poprzez stałą kontrolę oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmującą w szczególności zakres dotrzymania wymogów nałożonych w niniejszej decyzji, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczania obszaru terenu przeznaczonego pod zaplecze budowy, emisji hałasu, zapylenia, zanieczyszczenia terenów poza zapleczem budowy, zagospodarowania odpadów oraz oddziaływania na środowisko przyrodnicze.
2. Przed rozpoczęciem użytkowania przedsięwzięcia przeprowadzić właściwy odbiór techniczny całego przedsięwzięcia poprzez sprawdzenie zgodności wykonawstwa z projektem budowlanym.

V. Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

VI. Stwierdzam konieczność nałożenia na wnioskodawcę obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej w następującym zakresie:

Wykonanie na etapie eksploatacji przedsięwzięcia rzeczywistych pomiarów emisji hałasu. Analizę należy wykonać przez akredytowane laboratorium, zgodnie z obowiązującymi metodykami, w pierwszym roku funkcjonowania odcinka 1 i odcinka 2 obwodnicy – tj. całości zadania realizacyjnego budowy obwodnicy Warzymic i Przeclawia w ciągu DK13. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w km 1+431 i 1+578. Wykonaną analizę należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie. W przypadku uzyskania wyników, które będą świadczyć o niedotrzymaniu obowiązujących dopuszczalnych norm poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, inwestor w uzgodnieniu z ww. organami, podejmie natychmiastowe działania dążące do funkcjonowania przedsięwzięcia zgodnie z obowiązującymi dopuszczalnymi poziomami hałasu w środowisku.

VII. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 14 września 2022 r. Pan Ryszard Kowalski wystąpił w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Warzymic i Przeclawia w ciągu DK13 z podziałem na dwa zadania realizacyjne – odcinek 2 – od węzła Siadło Górne (z węzłem) do węzła Szczecin Zachód (z węzłem) Węzeł Siadło Górne”. W dniu 19 września 2022 r. pełnomocnik inwestora przedłożył uzupełnienie wniosku załączając brakujące wypisy z rejestru gruntów.

Na podstawie obowiązujących przepisów prawa oraz biorąc pod uwagę zakres analizowanej inwestycji, zgodnie z treścią rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 roku, poz. 1839 z późn. zm.), inwestycja została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 32, czyli jako rozbudowa drogi innej niż autostrady i drogi ekspresowe o nie mniej niż czterech pasach ruchu i długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku oraz zmiana przebiegu lub rozbudowa istniejącej drogi o dwóch pasach ruchu co najmniej do czterech pasów ruchu na długości nie mniejszej niż 10 km w jednym odcinku.

Będąc zatem, zgodnie z treścią art. 75 ust. 1 pkt p) ustawy ooś (z uwagi na realizację przedsięwzięcia polegającego na zmianie lub rozbudowie, dla którego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy był regionalny dyrektor ochrony środowiska) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz będąc w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, tutejszy organ w dniu 19 września 2022 r. wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie. Stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy ooś i art. 49, 61 § 4 Kpa,

strony postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 10, były powiadamiane o każdym etapie postępowania w formie obwieszczeń. Obwieszczenia informujące o toku postępowania zamieszczano na stronie Biuletynu Informacji Publicznej tut. urzędu pod adresem: <https://www.gov.pl/web/rdos-szczecin> w zakładce Obwieszczenia/Zawiadomienia. O wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie strony poinformowano obwieszczeniem z dnia 27 września 2022 roku, znak: WONS.420.31.2022.AW.1, które zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Szczecinie oraz tablicach informacyjnych RDOŚ Szczecin i Urzędu Gminy Kołbaskowo. Pismem z dnia 27 września 2022 r., znak: WONS.420.31.2022.AW.3 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przekazał pełnomocnikowi informację wynikającą z treści rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119, s. 1).

W toku prowadzonego postępowania zgodnie z treścią art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy ooś, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zasięgnięto opinii właściwych organów, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W związku z powyższymi pismami z dnia 27 września 2022 r., znak: WONS.420.31.2022.AW.4, WONS.420.31.2022.AW.4 wystąpiono z wnioskiem o wydanie opinii do organu inspekcji sanitarnej (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach) i organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych (Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie).

W dniu 7 października 2022 r., pismem z dnia 6 października 2022 r. znak: SZ.ZZŚ.4.4360.177.2022.AG Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wezwał inwestora do uzupełnienia treści karty informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 11 października 2022 r., znak: WONS.420.31.2022.AW.6, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wezwał inwestora do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji, przedkładając treść wezwania Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W dniu 13 października 2022 r., pismem znak: ZNS.9022.2.1.25.2022 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie wydał opinię, w której stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 19 października 2022 r., pismem z dnia 17 października 2022 r., inwestor przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia. W dniu 20 października 2022 r., pismem WONS.420.31.2022.AW.7, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie załączając przedłożone przez inwestora uzupełnienie wystąpił z ponownym wnioskiem o wydanie przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 26 października 2022 r., znak: WONS.420.31.2022.AW.8 zawiadomiono strony postępowania o kolejnych czynnościach administracyjnych w przedmiotowym postępowaniu.

W dniu 27 października 2022 r. Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zawiadomił o przekazaniu wniosku tut. organu zgodnie z kompetencjami do rozpatrzenia przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. W dniu 10 listopada 2022 r. wpłynęło do tut. urzędu pismo z dnia 9 listopada 2022 r., znak: SZ.RZŚ.4360.1.29.2022.NL, w którym Zastępca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia. Z uwagi na zastosowanie nieprawidłowej podstawy prawnej właściwe stanowisko Zastępcy Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie zostało zajęte w piśmie z dnia 9 listopada 2022 r., znak: SZ.RZŚ.4360.1.29.2022.NL (data wpływu do tut. urzędu w dniu 14 listopada 2022 r.). W wydanej opinii ww. organ stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz określił warunki realizacji przedsięwzięcia minimalizujące negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko wodno-gruntowe.

Biorąc pod uwagę powyższe, po przeprowadzeniu analizy przedłożonych w ww. sprawie dokumentów w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, tut. organ wydał w dniu 14 listopada 2022 roku, postanowienie znak: WONS.420.31.2022.AW.9, w którym

stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Obwieszczeniem z dnia 14 listopada 2022 r., znak: WONS.420.31.2022.AW.10 zawiadomiono strony postępowania o kolejnych czynnościach administracyjnych w przedmiotowym postępowaniu, w tym o wydanym postanowieniu oraz przysługującym prawie do wniesienia zażalenia.

W dniu 22 listopada 2022 r. inwestor przedłożył raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 13 grudnia 2022 r., przedłożono uzupełnienie treści raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Mając na uwadze treść art. 77 ustawy ooś w dniu 14 grudnia 2022 r., pismem znak: WONS.420.31.2022.AW.11 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach z prośbą o wydanie uzgodnienia warunków realizacji inwestycji. Zgodnie z treścią art. 77 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy odstąpiono od uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z organem właściwym w sprawach ocen wodnoprawnych z uwagi na fakt, iż powyższy organ wydał uprzednio opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 14 grudnia 2022 r., znak: WONS.420.31.2022.AW.12 zawiadomiono strony postępowania o kolejnych czynnościach administracyjnych podjętych w przedmiotowym postępowaniu.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 i 79 ustawy ooś obwieszczeniem z dnia 14 lutego 2020 r., znak: WONS.420.31.2022.AW.13 organ zawiadomił społeczeństwo o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Informacja o prowadzonych konsultacjach zamieszczona została na stronie Biuletynu Informacji Publicznej RDOŚ w Szczecinie oraz tablicach informacyjnych RDOŚ Szczecin i Urzędu Gminy w Kołbaskowie. Uwagi i wnioski w ramach prowadzonych konsultacji społecznych można było składać przez 30 dni, tj. w dniach od 16 grudnia 2022 r. do 14 stycznia 2022 r. łącznie. W określonym terminie żaden z przedstawicieli społeczeństwa nie wyraził chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją dot. planowanego przedsięwzięcia, żaden z przedstawicieli społeczeństwa w przedmiotowej sprawie w czasie trwania konsultacji nie złożył uwag ani wniosków.

Pismem z dnia 30 grudnia 2022 r., znak: ZNS.9022.2.3.4.2022 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Policach zaopiniował pozytywnie realizację analizowanego przedsięwzięcia.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 18 stycznia 2023 r., znak: WONS.420.31.20.2022.AW.15 poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tutejszego urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie zostały przedstawione również żadne uwagi do sprawy, dlatego też bazując na podstawie zebranego materiału dowodowego, tutejszy organ wydał w oparciu o art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) wnioskowaną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Podstawą prawną do wydania przedmiotowej decyzji był również art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, wskazujący, iż dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz art. 82 i art. 85 ww. ustawy określający zakres treści i uzasadnienia decyzji dla inwestycji wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Niniejsza decyzja została wydana także w oparciu o art. 104 Kpa stanowiący, iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Niemniej jednak dla inwestycji dotyczących dróg publicznych takiej analizy się nie prowadzi.

Zakres inwestycji obejmuje budowę węzła drogowego Siadło Górne na przecięciu projektowanej drogi krajowej nr 13, istniejącej drogi krajowej nr 13 oraz drogi powiatowej 0627Z. Przedmiotowy węzeł jest częścią drugiego zadania realizacyjnego od „Węzła Siadło Górne (z węzłem) do węzła Szczecin Zachód (z węzłem) węzeł Siadło Górne” i obejmuje wyłącznie budowę węzła „Siadło Górne” w zakresie budowy elementów węzła, które znalazły się poza liniami rozgraniczającymi określonymi w decyzji

Wojewody Zachodniopomorskiego Nr 16/2019 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej znak: AP-1.7820.173-14.2019.JR.

Przedmiotowy odcinek zlokalizowany jest na terenie województwa zachodniopomorskiego, w powiecie polickim, na terenie gminy Kołbaskowo. Szczegółowy zakres oraz przebieg projektowanej drogi stanowi Charakterystyka przedsięwzięcia, która przedstawiona została w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

Realizacja węzła spowoduje całkowitą zmianę użytkowania terenów bezpośrednio zajętych pod infrastrukturę drogową i wpłynie na zagospodarowanie terenów przylegających do projektowanych obiektów drogowych.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie związana z wykorzystaniem materiałów, surowców, paliw, energii oraz wody. Do materiałów i surowców wykorzystywanych podczas budowy drogi należy zaliczyć w szczególności kruszywo, beton, drewno, metalowe zbrojenie, bariery ochronne, nawierzchnie asfaltowe, izolacje. Realizacja inwestycji prowadzona będzie przy wykorzystaniu standardowych technologii stosowanych w budownictwie drogowym. Maszyny budowlane i urządzenia pracujące przy realizacji inwestycji będą wykorzystywać pewną ilość paliw i energii. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych będzie dowożona beczkowozami lub za zgodą zarządcy sieci pobierana z sieci wodociągowej. Na obecnym etapie nie jest możliwe określenie dokładnej ilości wykorzystanej wody, surowców, materiałów, energii i paliw. Ilości te będą wynikały z przedmiaru robót i będą uzależnione od przyjętej technologii, organizacji robót, wykorzystywanego sprzętu.

Eksploatacja inwestycji nie wymaga wykorzystywania wody, surowców, materiałów, paliw i energii. Ewentualne wykorzystanie materiałów, paliw, energii i wody może wiązać się z koniecznością dokonywania napraw lub konserwacji wybudowanej infrastruktury. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wystąpi zapotrzebowanie na środki do zimowego utrzymania drogi. Ilości zużywanych środków chemicznych będzie zależęć od panujących warunków atmosferycznych oraz sposobu utrzymania dróg i chodników przez Zarządcę. Zużycie energii elektrycznej w związku z eksploatacją węzła związane będzie z oświetleniem drogowym.

Na podstawie przeprowadzonych analiz i mikrostymulacji ruchu stwierdzono konieczność przeprojektowania węzła Siadło Górne, co skutkowało wytypowaniem dwóch wariantów przedsięwzięcia. Różnica między wariantami polega na odmiennym przebiegu w wariacie alternatywnym łącznicy L02L dla relacji Zachodnia Obwodnica Szczecina – Szczecin i jej poprowadzeniu na „zewnątrz” projektowanej łącznicy L04P Szczecin – Węzeł Szczecin Zachód. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, iż wariant inwestycyjny jest korzystniejszy pod kątem zapewnienia płynności i bezpieczeństwa ruchu, związany jest z mniejszą ingerencją w zaprojektowany oraz istniejący układ drogowy. Poza ekonomicznymi korzyściami wybór wariantu inwestycyjnego będzie związany z krótszym czasem realizacji inwestycji, co tym samym pozwoli ograniczyć wpływ na środowisko w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Klimat akustyczny

Planowany węzeł przebiega głównie w sąsiedztwie gruntów rolnych, poza terenami zwartej zabudowy, niemniej w granicy miejscowości Smętowice zlokalizowana jest pojedyncza zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz tereny rekreacyjno-wypoczynkowe stanowiące tereny chronione akustycznie zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Przewiduje się, że podczas realizacji prac budowlano – montażowych, w zależności od etapu realizacji poszczególnych robót, wykorzystywany będzie między innymi następujący sprzęt: koparkoładowarki kołowe, zagęszczarki płytowe, walce statyczne lub wibracyjne, dźwigi samobieżne i samochodowe, ręczne narzędzia pneumatyczne i elektryczne, ciągniki, samochody ciężarowe skrzyniowe i samowyladowcze. O poziomie i uciążliwości emitowanego hałasu w okresie realizacji przedsięwzięcia decydować będzie typ i jakość używanego sprzętu oraz czas jego pracy. Największym źródłem hałasu będą prace ziemne związane z przygotowaniem placu budowy. Będą to jednak okresy intensywnej emisji hałasu o charakterze przejściowym, krótkotrwałym, a znaczące źródła emisji hałasu, pracujący sprzęt mechaniczny, przemieszczać się będzie wraz z postępem prac. Zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2022 r., poz. 2556 z późn. zm.) w trakcie prowadzenia prac budowlanych inwestor jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska. Sposób

organizacji wszelkich prac budowlanych powinien zapewniać ich sprawną i możliwie najszybszą realizację przy wykorzystaniu maszyn i urządzeń o ważnych przeglądach technicznych oraz spełniających wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., nr 263, poz. 2202 z późn. zm.). Minimalizowanie hałasu powinno polegać na wyłączeniu zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń, maszyn i narzędzi emitujących hałas. W sąsiedztwie terenu chronionego akustycznie prowadzenie prac budowlanych oraz używanie urządzeń stanowiących źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej dopuszczalne jest wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Dopuszcza się realizację prac, które ze względu na technologię budowy nie mogą zostać przerwane i muszą być wykonywane w systemie ciągłym w pozostałych godzinach, niemniej jednak nie mogą one stanowić znaczącej uciążliwości dla okolicznych mieszkańców. Z uwagi na znaczne oddziaływanie hałasowe związane z obsługą placu budowy, w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie należy wykluczyć lokalizowanie miejsc stanowiących zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i punkty czasowego magazynowania wytworzonych odpadów. Zastosowanie przez inwestora ww. warunków, pozwoli znacząco zminimalizować negatywny wpływ etapu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny i ograniczyć niemożliwe do całkowitego wykluczenia uciążliwości.

Analizowane przedsięwzięcie jest obiektem mającym w szczególności wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia, ze względu na odbywający się ruch pojazdów będących źródłem hałasu komunikacyjnego. Analizowanym w raporcie źródłem hałasu jest nowy i istniejący układ drogowy. W ramach oceny oddziaływania skumulowanego w analizie uwzględniono oddziaływanie akustyczne istniejącej drogi krajowej 13. Ocenę oddziaływania projektowanego układu drogowego na klimat akustyczny wykonano przy pomocy metody obliczeniowej stanu prognozowanego w dwóch horyzontach czasowych: w 2028 oraz 2037 roku. Odrębnie została wykonana także analiza przedstawiająca ocenę klimatu akustycznego dla odcinka drogi krajowej nr 13, czyli wariantu polegającego na braku realizacji przedsięwzięcia. Z przedstawionych analiz wynika, że aktualny klimat akustyczny jest zły, a zasięgi oddziaływania hałasu o poziomie wyższym od dopuszczalnego występują w granicy terenów chronionych akustycznie. Jednocześnie ustalono, iż natężenie ruchu w wieloletniej perspektywie ma tendencję wzrostową, co w dalszej perspektywie czasowej będzie przekładać się na dalszy wzrost negatywnego oddziaływania hałasu i znaczne przekraczanie obowiązujących norm.

Celem przeprowadzonych w raporcie analiz było określenie poziomu hałasu emitowanego do środowiska przez pojazdy poruszające się na projektowanym odcinku drogi, w odniesieniu do wartości dopuszczalnych dla pory dnia i nocy. Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji bez zastosowania jakichkolwiek środków ochrony środowiska, wykazała przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu na terenach chronionych akustycznie. W związku z prognozowanymi przekroczeniami zaszła konieczność zastosowania dodatkowych trwałych rozwiązań technicznych chroniących środowisko. Dla określenia poziomu dźwięku w wyznaczonych punktach, stanowiących zabudowę chronioną akustycznie znajdującą się najbliżej projektowanych odcinków drogi przeprowadzono ponowną analizę akustyczną uwzględniającą zastosowanie ekranów akustycznych. Przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku, uwzględniająca planowane do realizacji ekrany akustyczne, wykazała spełnienie dopuszczalnych norm, określonych w Rozporządzeniu w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku - najwyższy prognozowany poziom hałasu w granicy zabudowy mieszkaniowej wyniesie w porze dnia 55,9 dB i 54,3 dB w porze nocy. Lokalizację i parametry ekranów akustycznych koniecznych do zastosowania podano w orzeczeniu niniejszej decyzji.

W trakcie eksploatacji projektowanej inwestycji źródłem wibracji będą poruszające się po drodze pojazdy. Wielkość i zasięg wibracji zależą od rozwiązań konstrukcyjnych i materiałów użytych do budowy drogi, a także od natężenia ruchu pojazdów. Nowa nawierzchnia dopiero wraz z upływem czasu i pojawiającymi się uszkodzeniami nawierzchni i koleinami będzie mogła mieć wpływ na występowanie drgań. W ramach przeprowadzonej analizy nie stwierdzono występowania obiektów, które mogłyby być szczególnie narażone na oddziaływanie na skutek drgań podczas eksploatacji przedsięwzięcia. Dodatkowym środkiem minimalizującym oddziaływanie będzie projektowany ekran akustyczny.

W związku z faktem, iż przedmiotowa analiza akustyczna została wykonana w oparciu o teoretyczny model obliczeniowy, uwzględniający prognostyczne dane dotyczące natężenia ruchu, które

obarczone są pewnym zakresem błędu oraz w celu weryfikacji czy zastosowane przez inwestora rozwiązania techniczne i prognozowane w analizach oddziaływanie w okresie eksploatacji inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na tereny sąsiednie (tereny chronione akustycznie), zasadnym jest wykonanie na etapie eksploatacji przedsięwzięcia rzeczywistych pomiarów emisji hałasu czyli analizy porealizacyjnej. Analizę porealizacyjną w tym zakresie należy wykonać zgodnie z obowiązującymi metodykami, w pierwszym roku funkcjonowania drogi, a następnie przekazać w terminie miesiąca od jej wykonania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie. W przypadku uzyskania wyników, które będą świadczyć o niedotrzymaniu obowiązujących dopuszczalnych norm poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, inwestor w uzgodnieniu z ww. organami, podejmie natychmiastowe działania dążące do funkcjonowania przedsięwzięcia zgodnie z obowiązującymi normami.

Zanieczyszczenie powietrza

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie związany z emisją zanieczyszczeń do powietrza, która będzie związana głównie z pracą silników środków transportowych, maszyn i sprzętu budowlanego, emisją pyłów w trakcie prowadzonych prac ziemnych i transportowych (w szczególności po terenach nieutwardzonych), emisją węglowodorów w trakcie nakładania warstw nawierzchni drogowej. Oddziaływanie to będzie typowe dla etapu inwestycyjnego, będzie miało charakter niezorganizowany i będzie ograniczone głównie do granicy działek inwestycyjnych i ich bliskiego sąsiedztwa. W celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem powietrza, prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający pylenie, w szczególności poprzez zmniejszanie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy (zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych), transport materiałów sypkich środkami transportu zabezpieczonymi plandekami, ostrożne prowadzenie rozładunku i przemieszczania materiałów budowlanych. W okresie bezdeszczowym z utrzymującą się wysoką temperaturą należy zraszać miejsca narażone na pylenie, oczyszczać środki transportowe wyjeżdżające z terenu budowy oraz czyścić drogi dojazdowe w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota, w celu wyeliminowania wtórnej emisji. W granicach zaplecza budowlanego należy zapewnić odpowiednią organizację i utrzymanie porządku, w celu ograniczenia nadmiernej emisji spalin należy unikać pozostawiania maszyn i pojazdów na biegu jałowym podczas przerw w ich pracy.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne na etapie eksploatacji będą pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, będzie zależna przede wszystkim od natężenia, struktury ruchu, parametrów technicznych jezdni. Na potrzeby określenia oddziaływania przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne wykonano modelowanie immisji zanieczyszczeń powietrza. Uciążliwość przedmiotowej trasy określono poprzez wyznaczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych. W analizach uwzględniono emisje tlenków węgla, dwutlenku azotu, pyłu PM10, amoniaku, dwutlenku siarki, ołowiu, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych oraz benzenu. W obliczeniach uwzględniono tło zanieczyszczeń powietrza, co pozwoliło wziąć pod uwagę inne niż drogowe źródła zanieczyszczeń. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, iż nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń stężeń średniorocznych emitowanych z projektowanej drogi zarówno w roku 2028, jak i w 2037, a co za tym idzie zostaną dotrzymane normy wynikające z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16, poz. 87).

Dobra materialne, zabytki i krajobraz

W obszarze realizacji planowanego przedsięwzięcia ani w zasięgu jego potencjalnego oddziaływania nie stwierdzono występowania obiektów zabytkowych w rozumieniu ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r., poz. 840). W związku z powyższym nie przewiduje się wpływu planowanego przedsięwzięcia na obiekty zabytkowe.

Odcinek inwestycji przebiega przez obszary dwóch arkuszy Archeologicznego Zdjęcia Polski (AZP) o numerach 31-05 i 32-04. Zgodnie z opinią Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie z 20 kwietnia 2022 r., znak: Z.Arch.5183.50.1.2022.AK, obejmującej między innymi budowę Węzła Siadło Górne, do badań archeologicznych w formie nadzoru archeologicznego w trakcie realizacji prac ziemnych wskazano jedno stanowisko archeologiczne:

Przeclaw, stan. 30 (AZP: 31-05/96) – proponowana powierzchnia badań około 2 ary. Ze względu na nieznaną powierzchnię stanowiska w treści raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wskazano, iż nadzorem archeologicznym należałoby objąć również stanowisko archeologiczne Przeclaw, stan. 43 (AZP: 32-04/149), które znajduje się w odległości ok. 10-20 m od granic inwestycji – proponowana pow. badań ok. 2 ary. Realizacja inwestycji powinna uwzględniać obowiązujące zapisy rozporządzenia Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego z dnia 2 sierpnia 2018 r. w sprawie prowadzenia prac konserwatorskich, prac restauratorskich i badań konserwatorskich przy zabytku wpisanym do rejestru zabytków albo na Listę 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 2021 r., poz. 81).

Realizacja inwestycji spowoduje przekształcenie istniejącego krajobrazu, co będzie skutkowało zajęciem gruntów rolnych, przekształceniem istniejących pasów drogowych DK13 i 0627Z Siadło Górne – Smętowice i terenów wykorzystywanych aktualnie pod działalność rekreacyjną i szkółkę roślin ozdobnych kosztem rozbudowy układu drogowego. Oddziaływanie inwestycji na krajobraz będzie mieć charakter trwały, kształtujący w fazie eksploatacji inwestycji zarówno warunki przyrodnicze jak i zagospodarowanie terenów przyległych.

Wpływ na dobra materialne w przypadku przedmiotowej inwestycji związany będzie w szczególności z koniecznością wywłaszczenia gruntów pod budowę węzła, a co za tym idzie potrzebą wyburzeń obiektów kolidujących z projektowaną trasą drogi, zlokalizowanych w granicy działek nr 12/7, 12/9 oraz 12/12. Do rozbioru przewidziano 19 obiektów: 6 budynków gospodarczych do przetrzymywania zwierząt, 5 namiotów tunelowych do produkcji roślinnej, 2 garaże/magazyny do przechowywania roślin, 2 kontenery morskie pełniące funkcje gospodarcze, 2 wiaty gospodarcze, 1 domek rekreacyjny ze ślizgawką, 1 dmuchana poduszka do skakania. Należy podkreślić, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu ani nie narusza prawa własności czy też uprawnień osób trzecich. Decyzja taka nie prowadzi również do zmian w sferze prawa rzeczowego i nie ma ona charakteru rozstrzygającego, nie ogranicza czyjegokolwiek prawa do nieruchomości. Powyższe zagadnienia rozstrzygane są na etapie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wydawanej w oparciu przepisy z ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 162), także dopiero powyższy etap jest właściwym do dochodzenia praw związanych z utratą i podziałem nieruchomości.

Miejsce realizacji przedsięwzięcia nie wykazuje cech krajobrazu priorytetowego, tj. krajobrazu szczególnie cennego dla społeczeństwa ze względu na swoje wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, architektoniczne, urbanistyczne, ruralistyczne lub estetyczno-widokowe; obszar położony jest również poza granicami form ochrony przyrody, których przedmiotami ochrony jest krajobraz tj. obszary chronionego krajobrazu oraz parki krajobrazowe. Realizacja analizowanego przedsięwzięcia będzie miała wpływ na lokalny krajobraz poprzez kolizje z istniejącymi zadrzewieniami. W ramach inwestycji zgodnie z załączoną inwentaryzacją i planem wycinki zieleni do usunięcia przeznaczono 38 szt. drzew. W celu zminimalizowania niekorzystnych oddziaływań na estetykę przestrzeni w rejonie projektowanego przebiegu węzła w treści przedmiotowej decyzji określono konieczność realizacji nasadzeń kompensacyjnych drzew (50 szt.).

Zagrożenia dla zdrowia ludzi

Wpływ na zdrowie i życie ludzi został oceniony na etapie prowadzonego postępowania przez organ inspekcji sanitarnej (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach). W wyniku przeprowadzonej analizy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ww. organ pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, stwierdzając, że nie będzie ono negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi. W ramach przeprowadzonej oceny tutejszy organ określił warunki minimalizujące uciążliwości wynikające z konieczności wykonania prac budowlanych, a także dotrzymania obowiązujących norm środowiskowych na etapie eksploatacji inwestycji.

Środowisko gruntowo-wodne

Analizę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne przeprowadził Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. W wydanej opinii ww. organ określił warunki niezbędne do realizacji w trakcie prowadzonych prac budowlanych oraz na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

W określonych warunkach wskazano, iż „*planowane urządzenia wodne (w tym zbiornik ZR1) należy wykonać zgodnie z założeniami technicznymi przedstawionymi w przedłożonej dokumentacji*”, „*przed wylotami do odbiorników należy zastosować wysokosprawne urządzenie podczyszczające w postaci separatorów oraz osadników. Stężenia zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych nie mogą przekraczać wielkości wskazanych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2019 poz. 1311)*”. Powyższy zapis nie wskazuje na konieczność zastosowania innych rozwiązań niż proponowane przez inwestora, w związku z powyższym nie zachodzi konieczność jego wskazywania jako odrębny warunek orzeczenia niniejszej decyzji. Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez inwestora odwodnienie projektowanego układu drogowego oparte będzie na szczelnym systemie kanalizacji deszczowej w postaci kanałów deszczowych zamkniętych, kanałów deszczowych otwartych (szczelne rowy), szczelnego zbiornika retencyjnego z przelewem awaryjnym. Wody opadowe z projektowanego układu drogowego odprowadzane będą do wpustów deszczowych, a następnie w obszarze wysokich nasypów do zamkniętej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe z kanalizacji deszczowej odprowadzone zostaną bezpośrednio do szczelnego zbiornika retencyjnego lub otwartej kanalizacji deszczowej (szczelne rowy). W obrębie średniej wysokości nasypów wody opadowe odprowadzone zostaną do projektowanych wpustów deszczowych, a następnie przez przykanaliki do otwartej kanalizacji deszczowej w postaci szczelnych rowów drogowych. W obrębie niskich nasypów lub wykopów woda opadowa odprowadzona zostanie powierzchniowo do otwartej kanalizacji deszczowej (szczelnych rowów), a następnie szczelnego zbiornika retencyjnego z przelewem. Wody opadowe dopływające do zbiornika retencyjnego zostaną oczyszczone za pomocą separatorów i osadników. Z projektowanego zbiornika retencyjnego wykonany zostanie przelew awaryjny w kierunku realizowanego odcinka nr 1 Obwodnicy Warzymic i Przeclawia skąd wody opadowe są odprowadzane będą do cieku „Dopływ z Warzymic”. W charakterystyce przedsięwzięcia wskazano parametry techniczne osadnika, separatora i zbiornika retencyjnego wskazane przez inwestora w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie po przeprowadzeniu analizy przedstawionych prognozowanych ładunków zanieczyszczeń w odprowadzanych wodach opadowych powyższy organ nie wskazał na konieczność realizacji faktycznych badań, a jedynie dotrzymania norm dla stężeń wynikających z obowiązujących przepisów. Pozostałe warunki wskazujące na działania ograniczające przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego zostały uwzględnione w treści orzeczenia niniejszej decyzji, a ich treść doprecyzowana.

Zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967) miejsce realizacji inwestycji znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Bukowa RW60001619729 oraz w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) GW60003. JCWP Bukowa to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, którą określono jako zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. PCWPd GW60003 charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym oraz nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód. Analizując zgromadzoną dokumentację Zastępca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, mając na względzie charakter i skalę oddziaływania, zastosowane rozwiązania i technologie oraz przy założeniu realizacji określonych warunków mających ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji, stwierdził, iż realizacja inwestycji nie będzie stwarzać możliwości znaczącego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie będzie powodować negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji wskazywanych celów środowiskowych.

Rozpatrywany teren jest położony na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 122 – Dolina kopalna Szczecin, dla którego nie wyznaczono obszaru ochronnego. Ze względu na fakt, iż użytkowy poziom wodonośny jest przykryty warstwą słabo przepuszczalnych glin o miąższości przekraczającej zwykle 15, stwierdzono, że jest on dobrze chroniony przed zanieczyszczeniami antropogenicznymi, mogącymi migrować z powierzchni terenu. Powierzchnia zbiornika wynosi 151 km². Na obszarze GZWP nr 122 jakość wód podziemnych kontrolowana jest w ramach prowadzonego monitoringu krajowego (SOBWP – sieć obserwacyjno-badawcza wód podziemnych), regionalnego

(monitoring wód podziemnych Euroregionu Pomerania na obszarze Powiatu Polickiego) i lokalnego (ujęcia komunalne Szczecina). Teren, na którym planowana jest realizacja inwestycji nie jest zlokalizowany na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód powierzchniowych i podziemnych, obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, poza terenami zagrożonymi powodzią.

Gospodarka odpadami

Realizacja i eksploatacja inwestycji z uwagi na skalę i zakres przedsięwzięcia będzie związana ze znaczącą ilością powstających odpadów.

Źródłem odpadów na etapie realizacji przedsięwzięcia będą w szczególności roboty ziemne, usuwanie nawierzchni z istniejącej jezdni, prace rozbiórkowe istniejących obiektów budowlanych, ułożenia nawierzchni drogi, wycinka drzew i krzewów, przebudowa infrastruktury towarzyszącej. Na tym etapie powstaną takie odpady jak m.in.: 15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 04, 15 01 05, 15 01 06, 15 01 07, 17 01 01, 17 01 02, 17 01 03, 17 01 07, 17 01 81, 17 02 01, 17 02 03, 17 02 04*, 17 03 80, 17 04 05, 17 04 07, 17 05 04, 17 06 04, 17 09 04, 20 01 01, 20 01 02, 20 01 39, 20 01 40, 20 02 01, 20 03 01, 20 03 99. Dokładne oszacowanie prognozowanych ilości odpadów na obecnym etapie inwestycyjnym nie jest możliwe. Przewiduje się, że zdecydowaną większość odpadów, klasyfikowanych zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10) będą stanowić odpady z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Usunięcie lub zagospodarowanie odpadów powstających podczas budowy będzie należało do obowiązków firm wykonujących prace budowlane – które zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 z późn. zm.) będą wytwórcami odpadów. Wytwórca odpadów powinien podejmować wszelkie możliwe działania prowadzące do zapobiegania powstawaniu odpadów lub ograniczania ich ilości i negatywnemu oddziaływaniu na środowisko, w szczególności wykorzystywać i odpowiednio gospodarować wytworzonymi odpadami. Kwestią mającą szczególne znaczenie względem oddziaływania na środowisko jest odpowiednie składowanie, transportowanie oraz docelowe zagospodarowanie powstających odpadów. Zgodnie z obowiązującymi przepisami dla właściwego gospodarowania odpadami zapewniona musi być odpowiednia organizacja i planowanie robót, zorganizowanie placu budowy i zaplecza technicznego w zakresie gospodarki odpadami. Odpowiednia lokalizacja miejsc oraz właściwy sposób składowania odpadów pozwoli na minimalizację możliwego oddziaływania względem środowiska przyrodniczego i gruntowo-wodnego. Masy ziemne pochodzące z prowadzonych wykopów wykonawca robót budowlanych powinien wykorzystać na miejscu w jak największym stopniu do zagospodarowania terenu działek inwestycyjnych np. do formowania nasypów czy do rekultywacji terenu (tylko gdy nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi). Część odpadów, w tym np. odpady z remontów i przebudowy dróg również powinny zostać zagospodarowane na miejscu – w związku z realizacją drogi. Wybrane odpady, których nie można wykorzystać na placu budowy, a jest możliwość wykorzystania ich na inne cele (poza unieszkodliwianiem), wytwórca odpadów może przekazać osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym. Odpady powstałe na etapie budowy i niemożliwe do zagospodarowania w oparciu o obowiązujące przepisy należy przekazywać specjalistycznym firmom posiadającym aktualne zezwolenia na zbieranie i przetwarzanie odpadów zgodnie z art. 41 ustawy o odpadach i na podstawie zawartej umowy. Transport odpadów należy prowadzić zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 7 października 2016 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów (Dz. U. z 2016 r., poz. 1742) oraz z sposób niepowodujący zanieczyszczenia miejsca załadunku i trasy przewozu odpadów, zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 988 z późn. zm.). Osobom mającym kontakt z odpadami należy zapewnić odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny pracy oraz środki ochrony osobistej zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r., Nr 169, poz. 1650 z późn. zm.). W trakcie realizacji robót budowlanych teren inwestycji powinien być na bieżąco porządkowany i kontrolowany pod kątem właściwego gospodarowania odpadami.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia wytworzone odpady w największym stopniu będą związane z potrzebą wymiany/naprawy elementów układu drogowego. Przewiduje się wytworzenie odpadów o kodach: 17 09 04, 17 02 03, 17 01 01, 20 03 01, 20 03 03, 20 02 01, 20 02 02, 20 02 03.

Oddziaływanie wszystkich wyżej wymienionych odpadów na środowisko będzie niewielkie głównie z uwagi na ich miejsce powstawania w pasie drogowym (głównie na powierzchni uszczelnionej drogi) i łatwość ich usunięcia, a następnie zutylizowania lub ponownego wykorzystania. Odpady z fazy eksploatacji będą zbierane i wywożone przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne uregulowania w tym zakresie.

Teren inwestycyjny nie znajduje się na obszarach górskich. Teren objęty inwestycją znajduje się poza granicami miejscowości wyznaczonych jako uzdrowiska oraz poza obszarami ochrony uzdrowiskowej.

Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Obszar projektowanego węzła Siadło Górne, który znajdować się będzie w ciągu drogi DK13, w całości zlokalizowany jest poza granicami form ochrony przyrody wyszczególnionych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 z późn. zm.) - dalej zwanej ustawą o ochronie przyrody.

W przedmiotowym postępowaniu tut. organ przeanalizował również oddziaływanie przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 zlokalizowane w odległości do 5 km od miejsca realizacji przedsięwzięcia. Analizie poddano dwa obszary Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków - Dolina Dolnej Odry PLB320003 i specjalny obszar ochrony siedlisk - Dolna Odra PLH320037.

Granica obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 przebiega w odległości ok. 1,35 km. Obszar ten jest bardzo ważną ostoją dla ptaków wodno-błotnych w okresie lęgowym, wędrownym i zimowiskowym. Zgodnie z SDF (aktualizacja czerwiec 2022 r.) przedmiotami ochrony w ww. obszarze są: wodniczka *Acrocephalus paludicola*, zimorodek *Alcedo atthis*, rożeniec *Anas acuta*, cyraneczka *Anas crecca*, świstun *Anas penelope*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, krakwa *Anas strepera*, gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, uszatka błotna *Asio flammeus*, głowienka *Aythya ferrina*, czernica *Aythya fuligula*, ogorzałka *Aythya marila*, bąk *Botaurus stellaris*, puchacz *Bubo bubo*, gągoł *Bucephala clangula*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, bocian czarny *Ciconia nigra*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Circus pygargus*, derkacz *Crex crex*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, czapla biała *Egretta alba*, sokół wędrowny *Falco peregrinus*, łyska *Fulica atra*, żuraw *Grus grus*, ostrygojad *Heamatopus ostralegus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, mewa mała *Hydrocoloeus minutus*, brzczyk *Locustella luscinioides*, podróżniczek *Luscinia svecica*, bielaczek *Mergus albellus*, nurogęś *Mergus merganser*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, rybołów *Pandion haliaetus*, wąsatka *Panurus biarmicus*, trzmielojad *Penris apivorus*, kormoran czarny (sinensis) *Phalacrocorax carbo sinensis*, batalion *Philomachus pugnax*, zielonka *Porzana parva*, kropiatka *Porzana porzana*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, ohar *Tadorna tadorna*, łączak *Tringa glareola*. Dla obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 (Dz. Urz. Woj. z 2014 r. poz. 1934), zmienione zarządzeniem z dnia 27 kwietnia 2017 r. oraz z dnia 21 października 2022 r. Zgodnie z materiałami podstawowymi do planu zadań ochronnych najbliższe stanowisko przedmiotu ochrony obszaru (gągoł) zlokalizowane jest w odległości przeszło 2,9 km. Analizowane przedsięwzięcie nie wpisuje się w listę zidentyfikowanych istniejących i potencjalnych zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków ptaków będących przedmiotami ochrony i ich siedlisk, pozostaje również bez wpływu na ustalone dla nich cele i działania ochronne.

Granica obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 przebiega w odległości ok. 1,6 km. Zgodnie z SDF (stan na 03.2022 r.) przedmiotami ochrony w obszarze są siedliska przyrodnicze: 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi, 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic, 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*, 3270 zalewane muliste brzegi rzek, 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*), 6120* ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe, 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis Festucion pallentis*), 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430

ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6440 łąki selernicowe (*Cnidion dubii*), 6510 ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże (*Arrhenatherion*), 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum* i *Tilio-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercetea robori – petraeae*), 91D0* bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugosphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0* łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, *olsy źródliskowe*), 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 91I0 ciepłolubne dąbrowy *Quercetalia pubescenti-petraeae*; fauna: zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*, boleń pospolity *Aspius aspius*, kumak nizinny *Bombina bombina*, wilk *Canis lupus*, bóbr *Castor fiber*, kozioróg dębosz *Cerambyx cedro*, koza pospolita *Cobitis taenia*, jelonek rogacz *Lucanus cervus*, wydra europejska *Lutra lutra*, nocek łydkowłosy *Myotis dasycene*, nocek duży *Myotis myotis*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, kielb białopłetwy *Romanogobio albipinnatus* oraz traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*.

Dla obszaru, ustanowiono plan zadań ochronnych – Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego poz. 1661), który został zmieniony zarządzeniami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 10 grudnia 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego, poz. 5419), z dnia 6 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego, poz. 4974) i z dnia 29 grudnia 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego, poz. 195). Zgodnie z materiałami podstawowymi do planu zadań ochronnych najbliższe stanowisko przedmiotu ochrony obszaru (traszka grzebieniasta) znajduje się w odległości przeszło 2 km, a płat najbliższego siedliska przyrodniczego (6210) zlokalizowany jest w odległości ok. 1,6 km. Analizowane przedsięwzięcie nie wpisuje się w listę zidentyfikowanych istniejących i potencjalnych zagrożeń dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i gatunków fauny będących przedmiotami ochrony obszaru, pozostaje również bez wpływu na ustalone dla nich cele i działania ochronne.

Na potrzeby opracowania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zostały przeprowadzone prace terenowe obejmujące inwentaryzację przyrodniczą. W granicy obszaru kolizyjnego z projektowanym pasem i infrastrukturą drogową pozostaje teren z roślinnością szkółki i upraw ogrodniczych (ok. $\frac{3}{4}$ powierzchni analizowanego terenu), odlogowane grunty orne oraz zadrzewienia przydrożne. Roślinność stwierdzoną w granicy analizowanego terenu należy zaliczyć do roślinności upraw zbóż i traw, gatunków towarzyszących uprawom rolniczym i nieużytkom rolniczym oraz roślinności upraw ogrodniczych szkółkarskich. Gatunki naturalne i półnaturalne należały do chwastów – gatunków segetalnych. W buforze badań nie stwierdzono występowania gatunków flory objętej ochroną, rzadkich czy zagrożonych wyginięciem w skali kraju, siedlisk przyrodniczych.

W granicy inwentaryzowanego terenu stwierdzono występowanie 4 gatunków bezkręgowców, 2 gatunki płazów, 1 gatunek gada, 43 gatunki ptaków i 5 ssaków. W obrębie gruntów rolnych w sąsiedztwie projektowanego węzła drogowego (ok. km 1+150 drogi - lewa strona oraz 1+650 - prawa strona) stwierdzono występowanie siedlisk trzech gatunków trzmieli. W obrębie dwóch śródpolnych zbiorników wodnych w sąsiedztwie terenu inwestycyjnego stwierdzono występowanie ślimaka winniczka. Miejsca rozrodu i rozwoju płazów (żaba moczarowa, żaby zielone) stwierdzono w granicy śródpolnych zbiorników wodnych i rowów odwadniających tereny rolne (na północ od inwestycji w km ok. 1+700, na wschód od km ok. 0+850 do 0+900 i 0+000 do 0+100 na łącznicy L06P rondo 2 – Szczecin). Na ww. odcinkach stwierdzano również lokalne przemieszczanie się płazów. Żadne ze stwierdzonych siedlisk nie koliduje z realizacją przedsięwzięcia. Przedstawiciele gadów (jaszczurka zwinka) inwentaryzowano na suchych, otwartych, nasłonecznionych stanowiskach, na skraju terenów zadrzewionych i przy torowisku kolejowym. W trakcie inwentaryzacji stwierdzono 43 gatunki ornitofauny, z czego 35 z nich to gatunki objęte ochroną gatunkową, a 31 to gatunki gniazdujące na badanym terenie. Tylko jeden gatunek (gąsiorek) jest przedmiotem zainteresowania Wspólnoty i umieszczony w załączniku I do Dyrektywy Ptasiej. W zasięgu projektowanego pasa drogowego stwierdzono kolizyjność z miejscami lęgowymi pliszki siwej (w km ok. 0+620), pokląskwy (w km ok. 1+170), trznadła (w km ok. 1+280), skowronka (w km ok. 0+573 na łącznicy Szczecin – Zachodnie Obejście Szczecina). Z chronionych ssaków stwierdzono występowanie 3 gatunków nietoperzy (borowiec wielki, karlik malutki, karlik większy), jeża zachodniego i kreta europejskiego. Dodatkowo notowano

ssaki łowne (sarna, dzik, lis, zając szarak, kuna leśna) i drobne gryzonie. W obrębie lokalizacji węzła nie stwierdzono miejsc, które miałyby kluczowe znaczenie dla rozrodu lub zimowania chiropterofauny. W km ok. 0+970, 1+030, 1+600 stwierdzono występowanie kreta europejskiego.

Środki minimalizujące negatywny wpływ na elementy przyrodnicze

Stwierdzone oddziaływanie na poszczególne elementy środowiska wymaga zastosowania odpowiednich środków minimalizujących. Określone w przedmiotowej decyzji warunki wynikają ze zidentyfikowanego oddziaływania inwestycji oraz konieczności jego wykluczenia lub maksymalnego ograniczenia. Pierwszym kluczowym warunkiem dla realizacji przedmiotowej inwestycji jest konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego (doświadczonego zespołu specjalistów-przyrodników), który na etapie realizacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla gatunków fauny i flory, wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami i skutecznością zastosowanych rozwiązań. W orzeczeniu niniejszej decyzji określono podstawowe obowiązki i zadania ww. nadzoru, natomiast faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego powinien być każdorazowo dostosowany do aktualnych sytuacji i problemów (trudnych do przewidzenia na obecnym etapie), a wszelkie jego działania powinny mieć na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego. W przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniami nadzoru przyrodniczego, a kierownictwem budowy, ostateczne rozwiązania powinny zostać wypracowywane przy udziale Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie i inwestora.

W celu wykluczenia możliwości ingerencji w siedliska chronionych gatunków nadzór przyrodniczy maksymalnie na 7 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych powinien przeprowadzić kontrolę pod kątem aktualnego występowania siedlisk i obecności osobników chronionych gatunków w granicy przewidzianego do realizacji odcinka pasa drogowego i kolidujących zadrzewień. W przypadku stwierdzenia wcześniej niezidentyfikowanych gatunków należy uzyskać zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących względem dziko występujących chronionych gatunków i realizować zezwolenia zgodnie ze wskazanymi warunkami. Przed rozpoczęciem prac budowlanych zidentyfikować należy także miejsca porośnięte roślinami inwazyjnymi oraz ustalić sposób ich usuwania, wykluczając przy tym możliwość wykorzystania humusu i ziemi przy zagospodarowaniu terenu inwestycyjnego. Działanie takie pozwoli zabezpieczyć tereny sąsiadujące z węzłem przed rozprzestrzenianiem się gatunków inwazyjnych. Jednym z głównych celów nadzoru powinno być określanie bezpiecznych terminów oraz sposobu prowadzenia prac w odniesieniu do występujących cennych elementów przyrodniczych w granicy sąsiedztwa realizowanego odcinka drogi. Szczególną uwagę należy zwrócić na sąsiedztwo zbiorników wodnych i innych miejsc, w granicy których stwierdzono występowanie chronionych gatunków – w szczególności pod kątem oddziaływania inwestycji w ich okresie lęgowym i rozrodczym (co może mieć istotne znaczenie dla populacji). Nadzór przyrodniczy powinien prowadzić stałą kontrolę prowadzonych prac i ich potencjalnego wpływu na środowisko przyrodnicze. Niezmiernie istotnym jest prowadzenie kontroli skuteczności zastosowanych zabezpieczeń terenu budowy, w tym właściwego stanu tymczasowych ogrodzeń dla płazów i drobnych ssaków. Stałym kontrolom należy poddawać wykopy i miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt. W przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt, nadzór przyrodniczy powinien uwalniać uwięzione zwierzęta i wypuszczać je w bezpiecznych miejscach, poza zakresem oddziaływania inwestycji. Weryfikacji pod kątem spełnienia wymogów oraz skuteczności podlegać powinny zastosowane urządzenia ochrony środowiska, w tym m.in. ogrodzenia ochronno-naprowadzające, ogrodzenia ochronne czy nasadzenia. Działalność nadzoru przyrodniczego powinna być dokumentowana w formie sprawozdań.

W opinii tut. organu zachodzi również konieczność zastosowania odpowiedniej technologii przy prowadzeniu prac budowlanych w obrębie drzew nieprzeznaczonych do wycinki. Jako kolizyjne z inwestycją uznano 38 szt. drzew o nr inwentaryzacyjnych: 5-9, 19-21, 28-45, 60-63, 70-77. W treści przedmiotowej decyzji określono zakres stosownej kompensacji przyrodniczej.

Ze względu na ochronę herpetofauny, koniecznym jest zastosowanie odpowiednich środków minimalizujących negatywny wpływ inwestycji zarówno na etapie jej realizacji jak i eksploatacji. Podjęte działania mają na celu ochronę tej grupy zwierząt w szczególności w okresie ich migracji i rozrodu, jak i umożliwienie skutecznego i bezpiecznego przemieszczania się w granicach istotnych siedlisk sąsiadujących z projektowanym węzłem. Prace budowlane należy prowadzić pod nadzorem herpetologicznym. Przed przystąpieniem do robót budowlanych należy wykonać tymczasowe

zabezpieczenia przed przedostaniem się płazów w granice terenu inwestycyjnego. W przedmiotowej decyzji określono odcinki, w których na podstawie wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej zidentyfikowano możliwość kolizji z obszarami aktywności płazów. Jednym z najistotniejszych środków minimalizujących jest rozpoczęcie prac budowlanych we właściwym czasie. Ogrodzenia tymczasowe powinny być wykonane przed sezonem migracyjnym płazów. W trakcie prac należy unikać tworzenia się okresowych zastoisk wodnych przyciągających płazy, a wszelkie „pułapki” należy starannie zabezpieczać przez wpadaniem i uwięzieniem w nich płazów. Przed przystąpieniem do prac budowlanych oraz w ich trakcie należy prowadzić regularne kontrole terenu inwestycyjnego pod kątem obecności płazów i drobnych zwierząt w miejscach stanowiących potencjalne pułapki, a uwięzione zwierzęta przenosić poza granicę inwestycji. W toku przeprowadzonej analizy nie stwierdzono występowania siedlisk płazów i ich stałych tras migracyjnych wzdłuż projektowanego układu drogowego, co wykluczyło konieczność wyznaczenia przejść dla płazów. Stwierdzono natomiast konieczność realizacji stałych ogrodzeń ochronno-naprowadzających.

W sąsiedztwie pasa drogowego należy stosować źródła światła o możliwie najniższej emisji barw niebieskich i promieniowania UV, o zalecanej temperaturze barwowej < 3000 K (np. niskociśnieniowych lamp sodowych, dopuszczalne są wysokociśnieniowe lampy sodowe, niedopuszczalne stosowanie lamp rtęciowych). W celu zapobieżenia kolizji z udziałem nietoperzy i ptaków należy ograniczyć rozpraszanie światła poza jezdnie poprzez koncentrację strumieni świetlnych i właściwe ustawienie kątów emisji światła, dostosowanie odpowiedniej wysokości latarni, odpowiednich opraw i kloszy. Czas funkcjonowania oświetlenia należy precyzyjnie dostosować do naturalnych warunków świetlnych panujących w danym okresie kalendarzowym, zwracając szczególną uwagę na jego możliwe skrócenie w okresie późnej wiosny i lata. Uszczuplenie siedlisk ptaków występujących na trasie projektowanej drogi analizowano pod kątem faktycznej ingerencji w siedliska oraz możliwości zastosowania skutecznych działań kompensacyjnych. W odniesieniu do stwierdzonych gatunków ptaków (4 gatunki) ingerencja dotyczy nieznacznego przekształcenia siedlisk lęgowych i żerowiskowych, których areal w sąsiedztwie inwestycji oceniono jako znaczny, co nie powinno wywierać negatywnego wpływu na populację tych gatunków.

Eksploatacja drogi nie pogorszy istniejących warunków bytowania fauny ani nie wpłynie negatywnie na procesy ekologiczne warunkujące właściwy stan zachowania występujących populacji dziko żyjących zwierząt. W celu zabezpieczenia pasa drogowego przed wtargnięciem zwierzyny zostanie wykonane ogrodzenie ochronne na całej długości drogi, z siatki o wielkości oczek zmniejszających się ku dołowi. Inwestycja zlokalizowana jest poza granicami korytarzy ekologicznych, znajduje się również poza trasami lokalnych korytarzy intensywnego przemieszczania się ssaków, dlatego też w ramach przedmiotowej decyzji nie stwierdzono konieczności realizacji przejść dla ssaków.

Dla każdego przypadku, gdzie skutkiem prowadzonych robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia (np. prowadzenia nadzoru przyrodniczego) będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, inwestor jest zobowiązany do uzyskania zgody na wykonanie ww. czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Określone wymogi gwarantujące stały nadzór, kontrolę nad poszczególnymi etapami realizowanej inwestycji oraz faktycznym oddziaływaniem na elementy środowiska przyrodniczego pozwalają stwierdzić, iż w pełni wykorzystano możliwe środki prawne pozwalające na skuteczną ochronę wyżej ocenionych elementów środowiska.

Oddziaływanie trasgraniczne

Ze względu na położenie analizowanego odcinka drogi w znacznej odległości od granic państwa (minimalna odległość 3,7 km), wykluczono możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych.

Oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii

Planowana inwestycja w rozumieniu art. 248 ustawy dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, nie kwalifikuje się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii. Z uwagi na charakter i zakres przewidzianych prac inwestycyjnych oraz w związku z realizacją określonych warunków nie przewiduje się wystąpienia sytuacji awaryjnych mogących niekorzystnie wpłynąć na poszczególne komponenty środowiska. Materiały wykorzystywane na potrzeby przedsięwzięcia będą

posiadały atesty dopuszczające do stosowania w budownictwie. Podczas prac inwestycyjnych w przypadku braku stosownego nadzoru mogą wystąpić sytuacje awaryjne (brak odpowiedniego przeszkolenia ekip budowlanych, niekontrolowane sytuacje losowe), jednak to sytuacje incydentalne, które nie powinny mieć miejsca podczas prawidłowej realizacji planowanego przedsięwzięcia. Prawdopodobieństwo wystąpienia powyższych zdarzeń w warunkach odbiegających od normy, realizowanych przez odpowiednio przeszkolone w tym zakresie ekipy budowlane jest jednak znikome. Natomiast na etapie użytkowania drogi zagrożeniem mogą być nadzwyczajne sytuacje związane z wystąpieniem na drodze awarii lub wypadków z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne, jednak wystąpienie tego rodzaju sytuacji nie jest zależne zarówno od osób realizujących inwestycję, jak również od podmiotu zarządzającego drogą. W celu wyeliminowania ewentualnych poważnych awarii, oprócz zaprojektowania węzła w sposób zapewniający wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu, podjęto szereg działań mających na celu ograniczenie skutków ewentualnych wypadków drogowych. Do działań tych można zaliczyć przede wszystkim system urządzeń podczyszczających wody opadowe, zastosowanie oświetlenia w rejonie węzłów oraz na pasach włączania i wyłączenia, zastosowanie barier energochłonnych i odpowiedniego oznakowania.

Możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko

W związku z realizacją planowanego zamierzenia przeanalizowano także ewentualne oddziaływania mogące podlegać kumulacji. Przedsięwzięciem, które łączy się z budową węzła Siadło Górne jest Zachodnia Obwodnica Szczecina. Powyższe przedsięwzięcie będzie bezpośrednio powiązane poprzez przejmowanie ruchu z odcinka będącego przedmiotem niniejszej analizy, w związku z czym nie można mówić o kumulacji. Oddziaływanie projektowanego węzła rozważano zatem łącznie z oddziaływaniem powiązanych dróg, w szczególności DK13 i linii kolejowej. W ten sposób przeprowadzono w szczególności analizę rozprzestrzeniania hałasu i zanieczyszczeń powietrza. Ponadto, uwzględnione w obliczeniach tło zanieczyszczeń powietrza pozwalało wziąć pod uwagę również inne niż drogowe źródła zanieczyszczeń. Zarówno dla analizy oddziaływania na klimat akustyczny jak i zanieczyszczenie powietrza, skumulowane oddziaływanie nie wykazało znacząco negatywnego wpływu na te elementy środowiska. Prognozuje się, że budowa węzła będzie skutkować zmniejszeniem stężeń zanieczyszczeń powietrza oraz poziomów hałasu w jego sąsiedztwie. Projektowany układ drogowy będzie związany z istniejącym przebiegiem drogi krajowej 13, dzięki czemu nie powstanie całkowicie nowy szlak drogowy stanowiący nowe źródło emisji. Zaprojektowane rozwiązania techniczne, w tym urządzenia ochrony środowiska, zostaną dostosowane do aktualnie zakładanych parametrów ruchu.

Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone. Również realizacja przewidzianych prac inwestycyjnych, a także eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie przyczyni się do przekroczenia standardów jakości środowiska.

Przeprowadzone postępowanie pozwoliło ocenić prognozowane oddziaływanie projektowanej inwestycji na środowisko, a przeprowadzone analizy skutkowały określeniem koniecznych warunków ukierunkowanych na ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska. Aby umożliwić weryfikację przyjętych założeń i prognozowanych oddziaływań w toku niniejszego postępowania uznano zasadnym przeprowadzenie analizy porealizacyjnej.

Pismem z dnia 14 września 2022 r. inwestor zgodnie z art. 108 Kpa zwrócił się z prośbą o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności dla wnioskowanej decyzji. W uzasadnieniu wniosku wskazano na ważny interes społeczny, wyjątkowo ważny interes stron i konieczność zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami. Przedstawiono również argumenty potwierdzające fakt, iż inwestycja jest strategicznym celem inwestora i ze względu na spodziewany wpływ na gospodarkę stanowi bardzo ważny cel dla regionu zachodniopomorskiego. Jednocześnie przedstawiono skutki niedotrzymania terminów określonych w ustalonych harmonogramach związane z ciężkimi stratami finansowymi skarbu państwa. Uznając za zasadne wskazywane przesłanki, niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załączniki do decyzji:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.
2. Załącznik graficzny – projektowany układ węzła.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022 r., poz. 2142 z późn. zm.) wnioskodawca, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie jako jednostka budżetowa jest zwolniony z obowiązku wniesienia opłaty skarbowej od dokonania czynności urzędowej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Aleksandra Stodulna
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

Otrzymują:

1. Pan Ryszard Kowalski – list polecony za zwrotnym potwierdzeniem odbioru.
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś.