



Szczecin, dnia 24 czerwca 2024 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS.420.42.2023.PP.15

DECYZJA Nr 8/2024 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 oraz art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572) – zwanej dalej Kpa, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p), art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r., poz. 1094 ze zm.) - zwanej dalej ustawą o oś, oraz § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pana

pełnomocnika Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 19 grudnia 2023 r. (data wpływu do tut. organu w dniu 28 grudnia 2023 r.), dotyczącego wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa węzła Będargowo w ramach realizacji przedsięwzięcia pn.: Zachodnia obwodnica Szczecina Część 1 Odcinek 1 – Kołbaskowo – Dołuje od km 1+900 do km 15+484,04 i odcinek 2 – Dołuje - Police od km 15+484,04 do km 27+400,00 węzeł „Bedargowo””,

stwierdzam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia** i jednocześnie ustalam warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz uciążliwości dla terenów sąsiednich:
1. Rozpoczęcie prac związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia obejmujących prace budowlane związane z przekształceniem terenu, usuwaniem roślinności oraz wykonywaniem wykopów należy poprzedzić oględzinami terenu, w celu wykluczenia bądź potwierdzenia występowania przedstawicieli chronionych gatunków, które należy przeprowadzić maksymalnie 3-5 dni przed rozpoczęciem prac.
 2. Zabezpieczyć miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt (m.in. wykopy). Należy również prowadzić regularne przeglądy ww. miejsc pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku stwierdzenia uwięzienia zwierząt bezzwłocznie je odłowić i przenieść poza teren inwestycji, w miejsce o podobnych warunkach siedliskowych.
 3. W związku z możliwością potencjalnego wycieku substancji ropopochodnych z pracujących na terenie inwestycyjnym maszyn i urządzeń, zaplecze budowy oraz miejsca realizacji poszczególnych elementów inwestycji należy wyposażyć w sorbenty.
 4. Zgodnie z opinią Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (opinia z dnia 14 maja 2024 r. znak: S.RZŚ.4901.6.2024.NL):
 - a) Maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych tankować na szczelnej powierzchni zaplecza budowy zrealizowanego na potrzeby budowy drogi ekspresowej S6 – poza placem budowy analizowanego węzła Będargowo.
 - b) Na etapie realizacji zapotrzebowanie na wodę do celów technologicznych realizować z istniejących wodociągów. W przypadku zbyt małego dopuszczonego poboru, dopuszcza się dowożenie wody beczkowozami lub wykonanie studni głębinowej na podstawie odrębnych decyzji administracyjnych.

- c) Wody opadowe i roztopowe z obszaru węzła Będargowo odprowadzać poprzez nowoprojektowane odcinki kanalizacji oraz rowy drogowe do dwóch szczelnych zbiorników retencyjnych ZB-09 oraz ZB-10, projektowanych w zakresie drogi S6, po uprzednim podczyszczeniu w wysokosprawnym separatorze substancji ropopochodnych;

II. Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

W dniu 28 grudnia 2023 r. do tut. organu wpłynął wniosek pana działającego w imieniu inwestora, którym jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą przy ulicy Wroniej 53 w Warszawie, dotyczący wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „*Budowa węzła Będargowo w ramach realizacji przedsięwzięcia pn.: Zachodnia obwodnica Szczecina Część 1 Odcinek 1 – Kołbaskowo – Dołuje od km 1+900 do km 15+484,04 i odcinek 2 – Dołuje - Police od km 15+484,04 do km 27+400,00 węzeł „Bedargowo”*”.

Po ustaleniu właściwości miejscowej i rzeczowej, tutejszy organ przystąpił do analizy przedłożonej dokumentacji celem wszczęcia postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania wnioskowanej decyzji. Jednak po zapoznaniu się z całością otrzymanych materiałów stwierdził, że przedłożony wniosek nie spełnia wymogów określonych w art. 74 ust. 1 ustawy ooś i tym samym jest niekompletny pod względem formalnym. Wobec tego pismem z dnia 05 stycznia 2024 r. znak: WONS.420.42.2023.PP.1 tut. organ wezwał pełnomocnika inwestora o uzupełnienie brakujących dokumentów tj. wypisów z rejestru gruntów lub innego dokumentu, wydanych przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalających na ustalenie stron postępowania administracyjnego bądź innego dokumentu potwierdzającego, że liczba stron postępowania przekracza 10; kopii mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 3a zdanie drugie ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko w formacie .PDF (Portable Document Format) lub .TIFF (Tag Image File Format) z uwagi na fakt, iż pierwotnie przedłożona mapa ewidencyjna w formie elektronicznej została dostarczona z jej zapisem w formacie .DXF (Drawing Exchange Format), który nie był możliwy do odczytu przez oprogramowanie posiadane przez tut. organ i zweryfikowanie prawidłowości danych na niej przedstawionych. Przedmiotowy wniosek pod względem formalnym o powyższe kwestie został uzupełniony przez pełnomocnika inwestora w dniu 19 stycznia 2024 r. pismem znak: DB/10241/9796/01/2024.

Dla Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6, przez tut. organ została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 06 kwietnia 2017 r. znak: WONS-OŚ.4200.1.2016.DK dla przedsięwzięcia pn. „*Budowa zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecin*”. Decyzja ta decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 03 stycznia 2018 r. znak: DOOŚ-oaII.4210.29.2017.EK została zmieniona w części. Zgodnie z ww. decyzją węzeł Będargowo planowany był w innej lokalizacji, jednak w celu dostosowania do planowanej sieci drogowej (węzeł musi bowiem znajdować się w miejscu przecięcia dróg, w przypadku węzła Będargowo – w miejscu przecięcia nowoprojektowanej drogi powiatowej DP3920Z z drogą ekspresową S6 - Zachodnią Obwodnicą Szczecina), zaistniała konieczność jego przesunięcia i tym samym uzyskania nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na przedmiotowy element drogi.

W związku z powyższym, zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 1 w powiązaniu z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko przedmiotowa inwestycja została zakwalifikowana do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. W związku z faktem, iż przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie węzła drogowego na Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6, zgodnie z art. 75 ust. 1 lit. p) ustawy ooś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Będąc zatem w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, tutejszy organ na podstawie przedłożonej dokumentacji określił krąg stron postępowania i pismem znak: WONS.420.42.2023.PP.2

z dnia 25 stycznia 2024 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie.

Będąc w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym i merytorycznym tut. organ przystąpił do analizy zgromadzonej dokumentacji. Z uwagi na konieczność wyjaśnienia kwestii merytorycznych, pismem z dnia 29 stycznia 2024 r. znak: WONS.420.42.2023.PP.4 tut. Organ wezwał pełnomocnika inwestora o przedstawienie szczegółowej lokalizacji planowanego przedsięwzięcia, a także informacji na temat wielkości zajmowanego terenu i powierzchni, która zostanie przekształcona w wyniku realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego. Niezbędne było również ponowne przedstawienie wpływu analizowanej inwestycji na klimat akustyczny na etapie jej eksploatacji po oddaniu do użytkowania, uwzględniając usytuowanie i klasyfikację najbliższych terenów chronionych akustycznie oraz wskazać, czy po zrealizowaniu przedsięwzięcia zostaną dotrzymane dopuszczalne poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie. W odniesieniu do powyższego, tut. organ wskazał na konieczność przedstawienia działań minimalizujących planowanych do wdrożenia w celu ograniczenia uciążliwości akustycznej dla pobliskiej zabudowy mieszkaniowej na etapie eksploatacji planowanego zamierzenia inwestycyjnego. Stosowne wyjaśnienia i uzupełnienia w powyższym zakresie pełnomocnik inwestora przedłożył w dniu 13 lutego 2024 r. pismem z dnia 09 lutego 2024 r. znak: DB/10241/9868/02/2024.

W związku z tym, że przedłożona dokumentacja, w tym otrzymane od pełnomocnika inwestora stosowne wyjaśnienia i uzupełnienia umożliwiły rozstrzygnięcie, czy dla planowanej inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 i pkt 4 ustawy oś pismami z dnia 21 lutego 2024 r. kolejno znak: WONS.420.42.2023.PP.5 i WONS.420.42.2023.PP.6 wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ewentualnego określenia zakresu raportu.

W odpowiedzi na powyższe organ inspekcji sanitarnej pismem z dnia 07 marca 2024 r. znak: ZNS.9022.2.1.7.2024 (data wpływu do tutejszego organu w dniu 07 marca 2024 r.) wydał opinię w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 29 lutego 2024 r. znak: SS.ZZŚ.4901.35.2024.JP (data wpływu do tutejszego organu w dniu 29 lutego 2024 r.) wezwała o doprecyzowanie informacji m.in. w zakresie urządzeń wodnych wykonywanych w celu odprowadzania wód opadowych, parametrów zbiorników retencyjnych, informacji dotyczących pozwolenia wodnoprawnego, planu sytuacyjnego systemu odprowadzania wód opadowych. Powyższe wezwanie pismem z dnia 05 marca 2024 r. znak: WONS.420.42.2023.PP.8 zostało przekazane do pełnomocnika Wnioskodawcy. Stosowne wyjaśnienia pełnomocnik inwestora przedłożył w dniu 26 marca 2024 r. pismem znak: DB/10241/9987/03/2024, które następnie tut. organ pismem z dnia 27 marca 2024 r. znak: WONS.420.42.2023.PP.9 przekazano Dyrektorowi Zarządu Zlewni w Szczecinie oraz pismem z dnia 27 marca 2024 r. znak: WONS.420.42.2023.PP.10 Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Policach. W odpowiedzi na powyższe Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Policach pismem z dnia 21 maja 2024 r. znak: ZNS.9022.2.1.7.2024 po ponownej analizie uzupełnionej dokumentacji podtrzymał swoją opinię sanitarną z dnia 07 marca 2024 r. znak: ZNS.9022.2.1.7.2024 r., w której stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. Natomiast Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie zawiadomieniem z dnia 08 kwietnia 2024 r. znak: SS.ZZŚ.4901.35.2024.JP (data wpływu do tutejszego organu w dniu 08 kwietnia 2024 r.) poinformował Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o przekazaniu zgodnie z właściwością Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie pisma tut. organu z dnia 21 lutego 2024 r. znak: WONS.420.42.2023.PP.3 w celu zaopiniowania przedmiotowego przedsięwzięcia objętego niniejszą decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Zastępca Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 16 kwietnia 2024 r. znak: S.RZŚ.4901.6.2024.NL (data wpływu do tutejszego organu w dniu 18 kwietnia 2024 r.) wezwała o uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia o doprecyzowanie informacji na temat miejsca i sposobu zaopatrzenia w olej napędowy maszyn

i urządzeń wykorzystywanych do prac budowlanych, lokalizacji pojemników i kontenerów przeznaczonych do magazynowania odpadów, a także wskazanie sposobu odwodnienia inwestycji na etapie budowy, w tym ewentualnych zabezpieczeń środowiska wodno-gruntowego. Ponadto powyższy organ wskazał na konieczność precyzyjnego odniesienia się do problemu powstania i zagospodarowania ścieków bytowych oraz przemysłowych, wyjaśnienia w zakresie MOP oraz wytwarzanych odpadów, a także korekty w analizie wpływu inwestycji na cele środowiskowe zawarte w II aktualizacji Planu gospodarowania wodami. Podsumowując, powyższy organ zwrócił się o ponowne odniesienie się do wpływu planowanej inwestycji na osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych, w przypadku gdy kwestie poruszone w powyższym wezwaniu spowodują dokonanie diametralnych zmian w zakresie przedsięwzięcia. Wezwanie to pismem z dnia 23 kwietnia 2024 r. znak: WONS.420.42.2023.PP.11 zostało przekazane do pełnomocnika Wnioskodawcy. Stosowne wyjaśnienia pełnomocnik inwestora przedłożył w dniu 02 maja 2024 r. pismem znak: DB/10241/10543/04/2024, które tut. organ pismem z dnia 09 maja 2024 r. przekazał do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach. Pismem z dnia 14 maja 2024 r. znak: S.RZŚ.4901.6.2024.NL Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie wyraził opinię, w której stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określając jednocześnie warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko wodno-gruntowe. Określone przez ww. organ warunki i wymagania, które nie wynikają z przepisów prawa, zostały przeanalizowane i wzięte pod uwagę przy wydawaniu niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Policach pismem z dnia 21 maja 2024 r. znak: ZNS.9022.2.1.7.2024 po ponownej analizie uzupełnionej dokumentacji podtrzymał swoją opinię sanitarną z dnia 07 marca 2024 r. znak: ZNS.9022.2.1.7.2024 r. w której stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Po przeprowadzeniu analizy przedłożonych w ww. sprawie dokumentów w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, a także uwzględniając stanowiska przedstawione przez organy opiniujące, tutejszy organ zdecydował, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia nie będzie konieczne. Po zapoznaniu się z zakresem planowanej inwestycji, charakterystyką przedsięwzięcia oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami, mając na uwadze art. 84 ust. 1a ustawy ooś, stwierdzono, że wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością określenia warunków i wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b) i lit. c) ustawy ooś, co uwzględniono w orzeczeniu niniejszej decyzji.

W toku postępowania, pismem z dnia 17 czerwca 2024 r. znak: DB/10241/10721/06/2024 (data wpływu do tut. organu w dniu 17 czerwca 2024 r.), pełnomocnik inwestora zawniósł o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Jako podstawę wskazano ważny interes społeczny tj. przesłankę wskazaną w art. 108 § 1 Kpa. W uzasadnieniu wskazano, że budowa węzła „Będargowo” będzie realizowana w ramach budowy drogowego obejścia miasta Szczecin – droga S6 – Zachodnia Obwodnica Szczecina. Realizacja przedmiotowego węzła wynika z potrzeby stworzenia spójnej sieci dróg krajowych zapewniającej efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego. Poprawa przepustowości głównych arterii jest jednym z kluczowych elementów, które mogą zwiększyć dynamikę rozwoju zarówno regionów, jak i całego kraju poprzez łatwiejszy, szybszy i tańszy przepływ towarów oraz usług. Po zapoznaniu się z przedstawioną przez inwestora argumentacją, tut. organ podziela zdanie, że budowa węzła Będargowo będącego elementem większego zadania jakim jest budowa Zachodniej Obwodnicy Szczecina będzie znaczącym czynnikiem sprzyjającym ożywieniu gospodarczemu regionu. Korzyści jakie będą wynikały z funkcjonowania planowanej drogi ekspresowej S6 Zachodniej Obwodnicy Szczecina i przedmiotowego węzła Będargowo będącego jej integralną częścią to przejęcie części ruchu z istniejących dróg krajowych, wojewódzkich oraz układu dróg w Szczecinie, dostosowanie stanu dróg do wymagań z obciążenia ruchem i prognozy rozwoju ruchu, odsunięcie ruchu ciężkiego od obszarów zabudowanych, zwiększenie bezpieczeństwa transportów materiałów, a także skrócenie czasu podróży, ochrona zdrowia, oszczędność paliwa, zapewnienie komfortu jazdy, eliminacja utrudnień w ruchu lokalnym, podniesienie poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego i obniżenia poziomu wypadkowości, ograniczenie emisji spalin i hałasu na obecnie eksploatowanych drogach, przyspieszenie rozwoju przyległych terenów (produkcji rolnej,

przemysłowej, handlu i usług, budownictwa, eksploatacji obszaru itd.), poprawa atrakcyjności przyległych terenów dla potencjalnych inwestorów, co może stworzyć dodatkowe miejsca pracy, a także wpłynąć na rozwój turystyki. Niewątpliwie budowa węzła Będargowo w ciągu planowanej Zachodniej Obwodnicy Szczecina przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności oraz zapewnienia spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej dla podniesienia atrakcyjności województwa zachodniopomorskiego. Ponadto inwestor zaznacza, że inwestycja jest przewidziana do współfinansowania ze środków Unii Europejskiej. Z uwagi na fakt, iż planowane przedsięwzięcie w ramach budowy Zachodniego Obejścia Szczecina w ciągu drogi ekspresowej stanowi inwestycję drogową mającą na celu szybką modernizację i rozbudowę sieci dróg, co przyniesie wiele korzyści z punktu widzenia rozwoju gospodarczego i społecznego w regionie i kraju, a także zabezpieczenie gospodarki narodowej przed stratami wynikającymi z nieterminowego wykonania inwestycji i związanej z tym utraty dofinansowania unijnego, tutejszy organ uznał, że przedstawiona przesłanka, jak również jej uzasadnienie stanowią podstawę, aby niniejszej decyzji nadać rygor natychmiastowej wykonalności.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 ustawy Kpa, zawiadomieniem z dnia 24 maja 2024 r., znak: WONS.420.42.2023.PP.14 zapewnił stronom możliwość zapoznania się z przedłożoną i wypracowaną w toku postępowania dokumentacją oraz składania uwag i wniosków. W wyznaczonym terminie strony postępowania nie zgłosiły się w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie wpłynęły również żadne uwagi i wnioski.

Niniejsza decyzja została wydana w oparciu o art. 104 Kpa, stanowiący iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji oraz na podstawie zebranego podczas postępowania materiału dowodowego, jak również w oparciu o art. 84 ustawy ooś zgodnie, z którym w przypadku nie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia tej oceny, a załącznikiem do decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po potwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Przedmiotowa podstawa prawna zwalnia jednak organ z tego obowiązku m.in. w przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji w zakresie drogi publicznej.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, projektowane przedsięwzięcie polega na budowie węzła drogowego „Będargowo” typu „trąbka”, który zlokalizowany zostanie w kilometrażu od km 6+630 do km 6+930 na Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6 będącego połączeniem wspomnianej drogi ekspresowej z drogą powiatową DP3920Z. Budowa ww. węzła jest częścią zadania polegającego na budowie drogi ekspresowej S6 Zachodnia Obwodnica Szczecina Część 1 Odcinek 1 – Kołbaskowo – Dołuje od km 1+900 do km 15+484,04 i odcinek 2 – Dołuje – Police od km 15+484,04 do km 27+400,00. Przedmiotowa inwestycja została zaplanowana do realizacji na działkach o numerach: 81/4, 81/5, 81/6, 81/7, 81/8, 81/9, 81/10 z obrębu ewidencyjnego 0002 Będargowo i na działkach o numerach: 182/11, 182/12, 182/13, 182/14, 182/15, 182/16 z obrębu ewidencyjnego Stobno. Powyższe obręby ewidencyjne w całości położone są na terenie Gminy Kołbaskowo.

Obiekty, które będą wchodziły w skład przedsięwzięcia to pięć łącznic: DL-1 (relacje północ-wschód/wschód-południe) z wiaduktem; DL-2 (relacja wschód-północ); DL-3 (relacja południe-wschód); DL-4 (relacja północ-wschód); DL-5 (relacja wschód-południe). Przedsięwzięcie obejmować będzie również budowę utwardzeń terenu na potrzeby utrzymania dróg. Szczegółowe parametry powyższych obiektów zostały przedstawione w charakterystyce przedsięwzięcia stanowiącej załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Na potrzeby realizacji przedsięwzięcia przekształceniu ulegnie obszar o łącznej powierzchni ok. 43 920 m², który obecnie w całości użytkowany jest rolniczo. Projektowany bilans terenu będzie kształtować się następująco: jezdnie ok. 10 480 m²; pobocza z kruszywa ok. 3 320 m²; powierzchnia zielona 30 120 m².

W związku z realizacją inwestycji konieczne będzie wykonanie odwodnienia, sieci melioracyjnej, robót związanych z branżą energetyczną i telekomunikacyjną, prac zapewniających bezpieczeństwo użytkownika projektowanego węzła. Jak wskazano w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, budowa węzła „Będargowo” i Zachodniej Obwodnicy Szczecina będą realizowane w tym samym czasie przez tego samego Inwestora. Ze względu na zakres przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się jej etapowania.

Etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir, kamień stosowane do podbudowy. Ponadto wykorzystywane będą materiały do wykonania nawierzchni drogowej, elementy betonowe, elementy oznakowania dróg, elementy stanowiące ogrodzenie drogi i zbiorników retencyjnych, urządzenia związane z odwodnieniem, kable stanowiące sieć elektroenergetyczną czy teletechniczną, elementy ekranów akustycznych. Wykorzystywane będą również paliwa przez maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych, woda, energia elektryczna, sprężone powietrze. Głównymi surowcami wykorzystywanymi podczas budowy będą asfalt, kruszywo, beton, stal. Na obecnym etapie trudno dokładnie oszacować ilość poszczególnych materiałów, które planuje się wykorzystać podczas prac budowlanych. Zapotrzebowanie na wodę związane będzie z potrzebami technologicznymi (zraszanie podbudowy kamiennej w trakcie stabilizacji mechanicznej, zraszanie bębnow walców drogowych podczas zagęszczania nawierzchni bitumicznej, zraszanie placu budowy w celu ograniczenia pylenia, utrzymanie właściwej wilgotności gruntu nasypowego, wytwarzanie betonów) oraz socjalnymi pracownikami pracującymi na placu budowy. Na cele technologiczne wodę zakłada się pobierać z istniejących wodociągów. W przypadku konieczności (m.in. przy zbyt małym dopuszczonym poborze z wodociągów) woda dowożona będzie beczkowozami lub wykonana zostanie na podstawie odrębnych decyzji studnia głębinowa. Natomiast na cele socjalne woda zapewniona będzie przez wynajęte podmioty. Energia elektryczna i sprężone powietrze dostarczane będą na plac budowy z przewoźnych agregatów zasilanych olejem napędowym. Rozpoczęcie realizacji inwestycji będzie wiązało się również z koniecznością ściągnięcia wierzchniej warstwy gleby (humusu), który następnie zostanie wykorzystany do umacniania skarp i urządzenia terenów zieleni przydrożnej, a także do ewentualnej rekultywacji terenów zajmowanych czasowo. Przewiduje się roboty ziemne w ilości 5 200 m³ wykopu oraz 33 900 m³ nasypu.

Na etapie eksploatacji zostaną wykorzystane przede wszystkim środki zimowego utrzymania. Ponadto będą prowadzone prace utrzymaniowe i konserwacyjne polegające m.in. na koszeniu poboczy, utrzymaniu drogi w dobrym stanie technicznym, odtwarzaniu oznakowania poziomego, czyszczeniu znaków pionowych. Na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. W ramach infrastruktury drogowej wystąpi zapotrzebowanie na energię elektryczną w ilości ok 120 000 kWh/rok na potrzeby oświetlenia, elementów bezpieczeństwa i sterowania ruchem oraz przepompownie. Woda na potrzeby ewentualnego podlewania zieleni przydrożnej będzie dowożona beczkowozami.

Zakres prac związanych z realizacją przedsięwzięcia obejmuje roboty przygotowawcze i ziemne, budowlane oraz prace montażowe i wykończeniowe. Będą one wykonywane ręcznie i mechanicznie. Ww. prace będą źródłem hałasu i wibracji do środowiska, emisji substancji do powietrza, ścieków oraz odpadów. Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustaną wraz z zakończeniem prowadzonych prac. Niemniej w celu minimalizacji tych oddziaływań należy postępować zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401), rozporządzenia 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). Ponadto stosowane urządzenia muszą spełniać wymagania dotyczące dopuszczalnego poziomu mocy akustycznej wymienione w Rozporządzeniu 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 ze zm.). Hałas w fazie budowy związany będzie bezpośrednio z aktualnie wykonywanymi zadaniami. W rejonie inwestycji nie występuje zabudowa mieszkaniowa, a najbliższe tereny podlegające ochronie akustycznej zlokalizowane są około 500 metrów od miejsca realizacji inwestycji. Wobec powyższego nie nastąpi znaczące pogorszenie się klimatu akustycznego w odniesieniu do tych obszarów. Podczas prowadzonych prac należy również zmniejszać prędkość jazdy maszyn budowlanych i samochodów po powierzchniach nieutwardzonych na terenie budowy, w celu ograniczenia pylenia. Celem ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych, stosowane do podbudowy miarę możliwości będą gotowe mieszanki aby ograniczyć do minimum proces mieszania kruszywa ze spoiwem na miejscu budowy, masy bitumiczne będą transportowane wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu, a plac budowy i drogi dojazdowe będą utrzymywane w stanie ograniczającym pylenie. Ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnych zbiornikach bezodpływowych przenośnych toalet, które będą odbierane przez

uprawnione podmioty. Jak wskazano w dokumentacji, maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych będą tankowane poza placem budowy analizowanego węzła Będargowo, tj. na szczelnej powierzchni zaplecza budowy zrealizowanego na potrzeby budowy drogi ekspresowej S6, które będzie zlokalizowane i zorganizowane zgodnie z warunkami określonymi w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 06 kwietnia 2017 r. WONS-OŚ.4200.1.2016.DK o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji dla przedsięwzięcia pn. „Budowa zachodniego drogowego obejścia miasta Szczecina”, zmienionej decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 3 stycznia 2018 r., znak: DOOŚ-0aII.4210.29.2017.EK. Również plac budowy zostanie wyposażony w sorbenty, które wykorzystanie zostaną na wypadek rozlewów produktów naftowych i ropopochodnych. Nie przewiduje się potrzeby odwadniania inwestycji na etapie budowy. Powyższe w ocenie tutejszego organu zminimalizuje negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko na etapie jego realizacji.

W fazie realizacji inwestycji wytwarzane będą odpady z grup 13, 15, 16, 17, 19, 20. Do odpadów niebezpiecznych zalicza się odpady o kodzie: 13 02 06 – syntetyczne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe, 13 02 08 – inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe, 15 01 10 – opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone, 15 02 02 – sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, 16 02 13 – zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09, 16 02 12 i 17 03 01 - mieszanki bitumiczne zawierające smołę, 17 04 10 – kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne, 17 05 03 – gleba i ziemia, w tym kamienie zawierające substancje niebezpieczne. Usunięcie lub zagospodarowanie odpadów, w tym niebezpiecznych, powstających podczas budowy przedsięwzięcia będzie należało do obowiązków firm wykonujących prace budowlane, które zgodnie z ustawą o odpadach będą wytwórcami odpadów. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją miejsca magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie placu budowy lub zapleczy budowy i będą one podlegać segregacji. Pojemniki i kontenery przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych będą zlokalizowane na utwardzonym i szczelnym podłożu w ramach zapleczy budowy zorganizowanych na potrzeby budowy drogi ekspresowej S6.

W okresie funkcjonowania przedsięwzięcie będzie źródłem przede wszystkim emisji substancji do powietrza oraz hałasu do środowiska i odpadów. Będzie to pochodna ruchu pojazdów oraz prac konserwacyjnych i serwisowych. Oddziaływania te będą długookresowe, o charakterze cyklicznym. Eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie będzie wiązała się z powstawaniem ścieków bytowych ani przemysłowych.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w obszarze objętym analizą występują tereny podlegające ochronie akustycznej tj. zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz zabudowa zagrodowa. W przypadku dróg zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112), dopuszczalne poziomy hałasu dla obszarów zabudowy mieszkaniowej wynoszą 61 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy, natomiast dla terenów zabudowy zagrodowej 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Dla przedsięwzięcia została przeprowadzona analiza akustyczna przy wykorzystaniu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 8.1. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB). Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9612-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. Analizę wykonano uwzględniając prognozowane natężenie ruchu dla roku 2029 oraz dla roku 2038. Obliczenia hałasu wykonano z uwzględnieniem struktury ruchu przyjętej w prognozach dla pory dnia. Oceny akustycznej dokonano przy użyciu wyznaczonych na granicy obszarów podlegających ochronie akustycznej oraz budynków punktów receptorowych. Z obliczeń wynika, że nie stwierdza się występowania przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. W punktach receptorowych 105 i 106 zlokalizowanych na granicy najbliższych terenów chronionych akustycznie poziom dźwięku A dla prognozy 2029 r. wynosi 56,7 dB w porze dnia i 50 dB w porze nocy (punkt receptorowy 105) i 54,1 dB w porze dnia i 47,5 dB w porze nocy (punkt receptorowy 106), natomiast dla prognozy 2038 wynosi 57,8 dB w porze dnia i 51,4 w porze nocy (punkt receptorowy 105) i 55,2 dB w porze dnia i 49 dB w porze nocy (punkt receptorowy 106). Analizowany węzeł Będargowo położony będzie w znacznym oddaleniu od terenów wymagających ochrony akustycznej. Najbliższe budynki mieszkalne są zlokalizowane około 500 metrów od

zakresu przedmiotowego przedsięwzięcia, ale znajdują się w zakresie oddziaływania trasy głównej planowanej do realizacji drogi ekspresowej S6 Zachodniej Obwodnicy Szczecina. Zaznaczyć trzeba jednak, że dla powyższego przedsięwzięcia uzyskano już decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z jej zapisami w projekcie Zachodniego Obejścia Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6 przewidziano działania minimalizujące w zakresie uciążliwości hałasowej polegające na montażu ekranów akustycznych. Mając powyższe na uwadze nie przewiduje się oddziaływań o charakterze skumulowanym.

Na potrzeby inwestycji została przeprowadzona również prognoza w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie jej eksploatacji. Istotnym źródłem emisji substancji do powietrza związanymi z eksploatacją przedsięwzięcia będzie ruch pojazdów. Emisja gazów lub pyłów do powietrza atmosferycznego będzie emisją niezorganizowaną - będzie uzależniona od ilości pojazdów poruszających się po terenie. Do prognozy rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń powietrza zastosowano program komputerowy operat FB, korzystający z modelu Caline 3. Jest to mikroskalowy model bazujący na gaussowskim równaniu dyfuzji i stosujący koncepcję strefy mieszania, uwzględniający turbulencję mechaniczną oraz termiczną. Model ten jest zgodny z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Analizę wykonano w perspektywie dla roku 2029 oraz dla roku 2038. Obliczenia w powyższym zakresie uwzględniały dwutlenek azotu, benzen, pył zawieszony PM10, pył zawieszony PM 2,5, ołów, dwutlenek siarki, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, amoniak oraz tlenek węgla. Przedstawione w karcie informacyjnej przedsięwzięcia analizy wykazały, iż wprowadzanie substancji do powietrza w związku z ruchem pojazdów po terenie przedmiotowej drogi nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych stężeń w powietrzu. Przekroczenia nie występują zarówno w przypadku stężeń dopuszczalnych ze względu na ochronę zdrowia ludzi, jak i ze względu na ochronę roślin.

Eksploatacja węzła przyczyni się również do powstania odpadów. Będą to typowe odpady komunalne (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale) powstające podczas użytkowania drogi (np. w wyniku wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów); odpady związane ze ścieraniem się nawierzchni; oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw; odpady związane z czyszczeniem poboczy – gruz, ziemia, humus; elementy gumowe np. pochodzące z kół pojazdów; szkło pochodzące z szyb pojazdów; tworzywa sztuczne – fragmenty zderzaków samochodowych, listew, obudowy lamp pojazdów; metale różne np. ze znaków drogowych; farby i lakiery pochodzące zarówno z malowania poziomego, jak i oznakowania pionowego, lakiery samochodowe; drewno; inne; odpady związane z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym. Niewykluczone jest także występowanie innych odpadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, do których można zaliczyć odpady wykazujące właściwości niebezpieczne o kodzie 16 81 01 lub inne niż w wymienionym powyżej kodzie. Oddziaływanie wszystkich ww. odpadów na środowisko będzie niewielkie. Powstają one w pasie drogowym (głównie na powierzchni uszczelnionej drogi) i są łatwe do usunięcia, a następnie zutylizowania lub przekazane do ponownego wykorzystania. Miejsca czasowego magazynowania odpadów zostaną zlokalizowane na terenie rejonu dróg zarządzanych przez GDDKiA bądź w miejscach wyznaczonych przez uprawnioną firmę, która będzie utrzymywała drogę na zlecenie jej Zarządcy. Odpady podlegać będą segregacji. Odpady niebezpieczne oraz syplkie magazynowane będą selektywnie, w pojemnikach i kontenerach – zależnie od ilości i gabarytów. Mieszaniny metali o kodzie 17 04 07, oraz gleba i ziemia, w tym kamienie zawierające substancje niebezpieczne (zanieczyszczone olejami mineralnymi) o kodzie 17 05 03 będą magazynowane na placach składowych, zabezpieczonych (uszczelnionych) tak, aby odcieki nie przedostawały się do gruntu i wód podziemnych. Podłoże będzie zabezpieczone 10 cm podsypką z piasku i wywiniętą folią – w przypadku przedostania się substancji do podsypki, zostanie ona zebrana wraz z substancją chemiczną. Nie przewiduje się negatywnego wpływu gospodarki odpadami w fazie eksploatacji na środowisko pod warunkiem zastosowania wszystkich działań minimalizujących (w zakresie przede wszystkim magazynowania odpadów na terenie inwestycji i sposobu postępowania z odpadami) wskazanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2021 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, wody opadowe lub roztopowe z terenu projektowanego węzła Będargowo mogą być odprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, o ile nie zawierają substancji

zanieczyszczających w ilości przekraczającej, w zakresie zawiesiny ogólna – 15 mg/i, w zakresie węglowodorów ropopochodnych 100 mg/l. Wody opadowe i roztopowe z obszaru węzła Będargowo odprowadzane będą poprzez nowoprojektowane odcinki kanalizacji oraz rowy drogowe do dwóch szczelnych zbiorników retencyjnych ZB-09 oraz ZB-10 projektowanych w zakresie drogi ekspresowej S6. Rowy drogowe węzła Będargowo będą łączyć się z rowami drogowymi trasy głównej S6, a całość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych przed odprowadzaniem do zbiorników będzie podczyszczona w wysokosprawnym separatorze substancji ropopochodnych oraz osadniku zawiesiny ogólnej. Powyższe wynika z zapisów § 83 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1518). Odbiornikiem wód będzie rów melioracyjny nr 4. Ilość wód opadowych z węzła Będargowo została ujęta w pozwoleniu wodnoprawnym obejmującym zbiorniki ZB-09 i ZB-10. Wobec powyższego zostanie spełniony warunek o którym mowa w ww. rozporządzeniach.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne została przeprowadzona przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, który w swojej opinii wskazał szereg rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne. W niniejszej decyzji uwzględniono warunki wskazane w punktach 3, 5, 7, opinii, tj.

- Maszyny i urządzenia wykorzystywane do prac budowlanych tankować na szczelnej powierzchni zaplecza budowy zrealizowanego na potrzeby budowy drogi ekspresowej S6 – poza placem budowy analizowanego węzła Będargowo;
- Na etapie realizacji zapotrzebowanie na wodę do celów technologicznych realizować z istniejących wodociągów. W przypadku zbyt małego dopuszczonego poboru, dopuszcza się dowożenie wody beczkowozami lub wykonanie studni głębinowej, na podstawie odrębnych decyzji administracyjnych;
- Wody opadowe i roztopowe z obszaru węzła Będargowo odprowadzać poprzez nowoprojektowane odcinki kanalizacji oraz rowy drogowe, do dwóch szczelnych zbiorników retencyjnych ZB-09 oraz ZB-10 projektowanych w zakresie drogi S6, po uprzednim podczyszczeniu w wysokosprawnym separatorze substancji ropopochodnych;

Nie uwzględniono natomiast warunków o numerach 1, 2, 4, 6, 8, 9

- W trakcie realizacji przedsięwzięcia stosować sprawne maszyny i urządzenia, posiadające szczelne układy hydrauliczne i napędowe oraz nowoczesne rozwiązania techniczne i technologiczne w celu niedopuszczenia do wycieku substancji ropopochodnych i przedostania się ich do wód i gruntu;
- W przypadku awarii maszyn lub urządzeń i wycieku oleju lub substancji ropopochodnych użyć będących na wyposażeniu sorbentów, jak najszybciej usunąć awarię i przywrócić naturalne warunki gruntowe, poprzez usunięcie zanieczyszczonej warstwy glebowej;
- Ścieki bytowe w fazie budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych przenośnych toalet, które będą odbierane przez uprawnione podmioty;
- Odpady niebezpieczne oraz sypkie magazynować selektywnie, w szczelnych pojemnikach i kontenerach – zależnie od ilości i gabarytów, w odpowiednio przygotowanym miejscu na terenie placu budowy lub zaplecza budowy na utwardzonym i szczelnym podłożu. Odpady o kodzie 17 04 05, 17 04 07, 17 05 03 magazynować na placach składowych o szczelnej powierzchni;
- Wytworzone odpady przekazywać uprawnionym odbiorcom posiadającym stosowne uregulowania w zakresie zagospodarowania odpadów;
- Wodę do celów socjalnych na etapie realizacji należy zapewnić na podstawie umowy z firmami świadczącymi w tym zakresie usługi.

Powyższe wynika, z faktu, iż warunki te wynikają z obowiązujących przepisów prawa, tj. Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska; Ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach; Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy; Rozporządzenia z dnia 3 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych, Rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla magazynowania odpadów. W związku z tym nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania Wnioskodawcy do ich stosowania.

Z analizy przeprowadzonej przez Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie wynika, iż teren na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia leży w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP) nr 122 – Dolina Kopalna Szczecin. Powyższy organ zaznaczył jednak, że względu na fakt, iż głębokość do poziomu międzyglinowego dolnego, w którym wyznaczony został zbiornik wynosi od 20 do ponad 50 m, stwierdzono że jest on dobrze chroniony przed zanieczyszczeniami antropogenicznymi, mogącymi przenikać z powierzchni terenu. Dla przedmiotowego GZWP 122 nie ustanowiono obszaru ochronnego. Analizowany obszar zlokalizowany jest także poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych i powierzchniowych. Nie wyznaczono również obszarów przeznaczonych dla celów rekreacyjnych w obrębie planowanej inwestycji. Odnosząc się do zapisów art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. 2023 r., poz. 1478 ze zm) planowana inwestycja drogowa realizowana będzie poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią. Odnośnie jednolitych części wód teren, na którym będzie realizowana inwestycja znajduje się w zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) kod: 60000919729 nazwa Bukowa oraz w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) kod: GW60003. JCWP Bukowa to naturalna część wód (NAT), której stan ogólny oceniono jako zły, stan ekologiczny jako słaby, a stan chemiczny nie został określony. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest osiągnięcie umiarkowanego stanu ekologicznego. Dla przedmiotowej JCWP ustalono odstępstwo czasowe osiągnięcia celów środowiskowych do 2027 r. JCWPd o kodzie PLGW60003 charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym, chemicznym i ogólnym. Celami środowiskowymi dla tej JCWPd jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego i ilościowego. Przedmiotowa JCWPd nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia zakładanych celów środowiskowych oraz jest monitorowana. PLGW 60003 jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę zdatną do spożycia przez ludzi. Nie ustalono dla niej odstępstwa od osiągnięcia celów środowiskowych oraz presji powodującej zagrożenie dla stanu jednolitej części wód podziemnych.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, biorąc pod uwagę założenia ujęte w przedłożonej dokumentacji, w tym karcie informacyjnej przedsięwzięcia uznał, że przedmiotowa inwestycja, zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowe, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, jak również nie nastąpi pogorszenie potencjału ekologicznego i stanu chemicznego JCW powierzchniowych oraz stanu ilościowego i chemicznego JCW podziemnych.

Teren pod planowane przedsięwzięcie nie charakteryzuje się szczególnymi uwarunkowaniami przyrodniczymi. Jest to obszar użytkowany rolniczo, który został zaliczony do 1 kompleksu przydatności rolniczej (pszennego bardzo dobrego). W ramach wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej dla całego odcinka Zachodniej Obwodnicy Szczecina w ciągu drogi ekspresowej S6 wynika, że nie występują tu siedliska przyrodnicze ani stanowiska chronionych gatunków roślin, zwierząt oraz grzybów. Obszar inwestycyjny znajduje się poza granicami obszarów wodno-błotnych, a także tych o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łągowych oraz ujęć rzek oraz poza obszarami wybrzeży i środowiska morskiego. Nie jest także położony w pobliżu cieków i jezior oraz innych zbiorników wodnych. Biorąc pod uwagę skalę przedsięwzięcia oraz uwarunkowania terenu, uznano, że jego realizacja nie będzie znacząco oddziaływać na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Pomimo powyższego, rozpoczęcie prac budowlanych należy poprzedzić oględzinami terenu w celu wykluczenia bądź potwierdzenia występowania przedstawicieli chronionych gatunków (maksymalnie na 3-5 dni przed rozpoczęciem prac). Podczas prowadzenia robót należy zabezpieczyć miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt (w szczególności wykopy oraz wskazany tunel techniczny), prowadzić regularne przeglądy ww. miejsc pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku stwierdzenia uwięzienia zwierząt, bezzwłocznie je odłowić i przenieść poza teren inwestycji, w miejsce o podobnych warunkach siedliskowych.

Analizując lokalizację planowanej inwestycji względem obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2023 r., poz. 1336 ze zm.) stwierdzono, że przedsięwzięcie będzie realizowane poza granicami powierzchniowych form ochrony przyrody, w tym poza obszarami Natura 2000 oraz poza obszarami korytarzy ekologicznych o znaczeniu krajowym. Najbliższym obszarem chronionym jest użytek ekologiczny o nazwie Stawek na Gumieńcach, usytuowany około 4,7 km na północny-wschód od granic działek inwestycyjnych. Celem powołania tego użytku ekologicznego jest ochrona nad dewastacją półnaturalnego rozlewiska wodnego z bogatą roślinnością przyrodna, będącego miejscem

zerowania i pobytu licznych gatunków dzikiego ptactwa (w tym wodnego). Mając na uwadze znaczną odległość wspomnianej obszarowej formy ochrony przyrody od granic planowanego przedsięwzięcia, można jednoznacznie stwierdzić, że jego realizacja nie doprowadzi do niedotrzymania celów dla jakich powołano użytek ekologiczny „Stawek na Gumieńcach”.

W niniejszym postępowaniu tut. organ przeprowadził również analizę oddziaływania na obszary Natura 2000, w tym analizę oddziaływań pośrednich. Należy wskazać, iż najbliższe obszary Natura 2000 usytuowane są w odległości ponad 5 km południowy-wschód od granic terenu inwestycyjnego i jest to obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolna Odra PLH320037 i obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnej Odry PLB320003.

Obszar Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 został zatwierdzony jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty decyzją Komisji Europejskiej z dnia 12 grudnia 2008 r. przyjmująca na mocy dyrektywy Rady 92/43/EWG drugi zaktualizowany wykaz terenów mających znaczenie dla Wspólnoty składających się na kontynentalny region biogeograficzny (notyfikowana jako dokument nr C(2008) 8039)(2009/93/WE). Dla obszaru Dolna Odra PLH320037 obowiązuje 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 (Zacho. z 2014 r. poz. 1661; zm.: Zach. z 2015 r. poz. 5419, zm. Zach. z 2016 r. poz. 4974, zm. Zach. 2023 poz. 195). Zgodnie z SDF, przedmiotami ochrony są następujące siedliska przyrodnicze: 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (*Corynephorus*, *Agrostis*), 3140 twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łakami ramienic (*Characteria spp.*), 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 z roślinnością *Chenopodion rubri p.p.* i *Bidention p.p.*, 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*), 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis Festucion pallentis*) 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*), 6440 łąki selernicowe (*Cnidion dubii*), 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum*, *Tilio-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercion robori-petraeae*), 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródliskowe, 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 91I0 ciepłolubne dąbrowy (*Quercetalia pubescenti petraeae*). Ponadto, przedmiotami ochrony są również następujące gatunki zwierząt oraz ich siedliska: nocek łydkowłosy *Myotis dasycneme*, nocek duży *Myotis myotis*, bóbr europejski *Castor fiber*, wydra *Lutra lutra*, wilk *Canis lupus*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, kumak nizinny *Bombina bombina*, kielb białopłetwy *Romanogobio albipinnatus*, boleń *Aspius aspius*, koza *Cobitis taenia*, jelonek rogacz *Lucanus cervus*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, kozioróg dębosz *Cerambyx cerdo*, zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*. Celem wyznaczenia tego obszaru jest trwała ochrona siedlisk przyrodniczych, populacji zagrożonych wyginięciem gatunków zwierząt innych niż ptaki lub odtwarzanie właściwego stanu ochrony siedlisk przyrodniczych lub właściwego stanu ochrony gatunków w stosunku do przedmiotów ochrony.

Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320037 został powołany Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.). Dla przedmiotowego obszaru zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. (Zacho. z 2014 r. poz. 1934; zm.: Zach. z 2017 r. poz. 2183, zm. Zach. z 2022 r., poz. 4562), ustanowiono plan zadań ochronnych. Zgodnie z SDF (aktualizacja grudzień 2023), przedmiotami ochrony w obszarze są następujące gatunki ptaków, które powinny być chronione poprzez ochronę ich siedlisk: krzyżówka *Anas platyrhynchos*, głowienka *Aythya ferina*, czernica *Aythya fuligula*, nurogęs *Mergus merganser*, łyska *Fulica atra*, kormoran czarny (sinensis) *Phalacrocorax carbo sinensis*, różeniec *Anas acuta*, ogorzalka *Aythya marila*, ohar *Tadorna tadorna*, cyraneczka *Anas crecca*, gągoł *Bucephala clangula*, puchacz *Bubo bubo*, uszatka błotna *Asio flammeus*, zimorodek *Alcedo atthis*, podróżniczek *Luscinia svecica*,

brzęczka *Locustella luscinioides*, wodniczka *Acrocephalus paludicola*, wąsatka *Panurus biarmicus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, świstun *Anas penelope*, krakwa *Anas strepera*, bąk *Botaurus stellaris*, czapla biała *Egretta alba*, bocian czarny *Ciconia nigra*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, bielaczek *Mergus albellus*, trzmielojad *Penrnis apivorus*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Circus pygargus*, rybołów *Pandion haliaetus*, sokół wędrowny *Falco peregrinus*, kropiatka *Porzana porzana*, zielonka *Porzana parva*, derkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, ostrygojad *Heamatopus ostralegus*, czajka *Vanellus vanellus*, batalion *Philomachus pugmax*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, mewa mała *Hydrocoloeus minutus*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, łączak *Tringa glareola*. Powyższy obszar Natura 2000 wyznaczony został w celu ochrony populacji dziko występujących gatunków ptaków, utrzymania i zagospodarowania ich siedlisk zgodnie z wymogami ekologicznymi oraz przywracania zniszczonych biotopów oraz tworzenia biotopów.

Z danych będących w posiadaniu tutejszego organu wynika, iż najbliższe przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 odnotowano w odległości ok. 6 km od granic terenu inwestycyjnego i jest to chronione siedlisko przyrodnicze o kodzie 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe. W odniesieniu do obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 najbliższe przedmioty ochrony tego obszaru chronionego stwierdzono w odległości ponad 7 km od granic terenu realizacji przedmiotowego węzła i są to siedliska błotnika stawowego, kropiatki, podróżniczka, rybitwy czarnej, zielonki, żurawia, bielika i bąka. Inwestycja pozostanie bez wpływu na utrzymanie powierzchni oraz stanu ww. siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk powyższych gatunków ptaków. Biorąc pod uwagę odległość przedsięwzięcia od przedmiotowych obszarów Natura 2000, jak również fakt, iż podczas jego realizacji i eksploatacji nie nastąpi ingerencja w chronione siedliska przyrodnicze oraz siedliska chronionych gatunków zwierząt stanowiących jego przedmioty ochrony, w ocenie tutejszego organu, realizacja i funkcjonowanie inwestycji nie przyczyni się do fragmentacji cennych siedlisk przyrodniczych oraz nie uszczupli miejsc dogodnych do bytowania dla ww. gatunków zwierząt, a tym samym nie naruszy spójności i integralności obszarów Natura 2000.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w miejscach prowadzenia robót budowlanych dojdzie do krótkotrwałego pogorszenia walorów krajobrazowych na skutek obecności maszyn budowlanych, środków transportu, składowania materiałów wykorzystywanych w trakcie budowy, rozkopania warstwy gleby, formowania nasypów i wykopów. Uciążliwości te będą czasowe i ustąpią po zakończeniu budowy. Odnośnie etapu eksploatacji należy wskazać, że niewątpliwie nowo wybudowany węzeł będzie oddziaływał na krajobraz. Będzie on nowym widocznym elementem krajobrazu. Jednak należy mieć na względzie, iż analizowany węzeł drogowy będzie wchodził w skład planowanego znacznie większego zamierzenia inwestycyjnego jakim jest Zachodnia Obwodnica Szczecina i będzie on wpisywał się w nowy układ drogowy. Projektowany węzeł zostanie usytuowany w typowym antropogenicznym krajobrazie rolniczym. Po przeprowadzonej analizie wpływu projektowanej inwestycji na środowisko oraz uwzględniając ważny i ponadlokalny wymiar inwestycji, oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na krajobraz będzie akceptowalne.

Odnośnie oddziaływania skumulowanego, należy wskazać, że budowa węzła Będargowo jest częścią zadania polegającego na budowie drogi ekspresowej S6 Zachodnia Obwodnica Szczecina Część 1 Odcinek 1 – Kołbaskowo- Dołuje od km 1+900 do km 15+484,04 i odcinek 2 - Dołuje – Police od km 15+484,04 do km 27+400,00. Zgodnie z zapisami przedłożonej dokumentacji powyższe inwestycje będą realizowane w tym samym czasie, przez tego samego Inwestora. Wykorzystanie wspólnego sprzętu oraz organizacja zakresu zaplanowanych prac pozwoli na optymalną i szybką realizację inwestycji. Należy nadmienić, że planowana inwestycja drogową dotyczącą budowy Zachodniej Obwodnicy Szczecina zostanie zrealizowana zgodnie z warunkami określonymi w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 06 kwietnia 2017 r. WONS-OŚ.4200.1.2016.DK o środowiskowych uwarunkowaniach, zmienionej decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 3 stycznia 2018 r., znak: DOOŚ-oaII.4210.29.2017.EK. Powyższa decyzja nakłada na inwestora szereg warunków i określa ramy prowadzenia inwestycji, aby jej realizacja w możliwie jak najmniejszym stopniu wpłynęła na poszczególne komponenty środowiska. Również w niniejszej decyzji na etapie jej procedowania, przy udziale organów współdziałających wypracowano warunki jakie należy wdrożyć, aby realizacją węzła Będargowo nie stanowiła zagrożenia, które mogłyby skutkować

znaczącym pogorszeniem standardów środowiska oraz uszczupleniem cennych zasobów przyrodniczych. Zatem, przy przestrzeganiu zapisów powyższych decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, budowa węzła Będargowo nie powinna doprowadzić do przekroczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska, substancji do powietrza oraz środowiska gruntowo-wodnego, w ujęciu skumulowanym z realizacją pozostałej infrastruktury z planowaną Zachodnią Obwodnicą Szczecina. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia również nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań skumulowanych z projektowaną drogą ekspresową S6. Przeprowadzone analizy w przedłożonej dokumentacji potwierdzają, że w przypadku eksploatacji powyższych inwestycji nie dojdzie do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w stosunku do najbliższych terenów chronionych akustycznie, a także przekroczeń dopuszczalnych poziomów szkodliwych zanieczyszczeń w powietrzu.

Nie przewiduje się także, aby funkcjonowanie inwestycji miało znaczący wpływ na ogólną wielkość emisji gazów cieplarnianych, a tym samym na zmiany klimatu. Ocenia się również, że postępujące zmiany klimatu i jego potencjalne skutki nie będą miały wpływu na planowane przedsięwzięcie. Również prawdopodobieństwo wystąpienia ruchów osuwiskowych i masowych ziemi na terenie inwestycji jest znikome.

Pod warunkiem prawidłowo prowadzonych prac budowlanych oraz prawidłowej eksploatacji obiektu, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej jest mało prawdopodobne. Niewielka skala przedsięwzięcia oraz zastosowanie nowoczesnych technologii i przepisów BHP, a także doświadczenie Wykonawcy z zakresie robót budowlanych, powinny zagwarantować brak zagrożenia wystąpieniem katastrofy budowlanej. Katastrofa naturalna to zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powódzie, zjawiska lodowe, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi albo też działanie innego żywiołu. Stabilny klimat terenu inwestycyjnego, specyfika przedsięwzięcia i sposób jego realizacji dają podstawę do stwierdzenia iż ryzyko katastrofy naturalnej jest również mało prawdopodobne.

Teren omawianego przedsięwzięcia nie jest położony na obszarach górskich i leśnych, znajduje się także poza uzdrowiskami oraz terenami mającymi znaczenie historyczne, kulturowe.

Liczba mieszkańców gminy wiejskiej Kołbaskowo, zgodnie z informacjami znajdującymi się na stronie Głównego Urzędu Statystycznego na rok 2022 wynosiła 13 289, natomiast gęstość zaludnienia 142/osób/km². Analizę oddziaływania przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi przeprowadził Powiatowy Inspektor Sanitarny w Policach, który stwierdził, że przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływało na zdrowie i życie ludzi.

Z uwagi na rodzaj zastosowanej technologii oraz fakt, iż nie planuje się wprowadzać do środowiska materiałów i substancji, których niewłaściwe wykorzystanie mogłoby w nieodwracalny sposób zanieczyścić środowisko uznaje się, iż oddziaływania na etapie realizacji związane z planowaną inwestycją będą miały charakter odwracalny.

W bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone. Również realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do przekroczenia standardów jakości środowiska. Charakter, zakres oraz znaczna odległość przedsięwzięcia od granic państwa pozwala stwierdzić, iż przedmiotowe zamierzenie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

Podsumowując, stwierdza się, iż z uwagi na charakter, skalę oraz lokalizację, realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia przy zachowaniu ww. działań minimalizujących oraz spełnieniu warunków określonych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia, nie wpłynie znacząco negatywnie na poszczególne komponenty środowiska.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

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.

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r., poz. 2111) wnioskodawca tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako jednostka budżetowa jest zwolniona z obowiązku wniesienia opłaty skarbowej od dokonania czynności urzędowej.

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Sylwia Jurzyk-Nordlów
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/