

AK



GENERALNA DYREKCJA	
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD	
Oddział w Szczecinie	
K A N C E L A R I A	
otrzymano	2012 -10- 05
Zał.	8105
Nr	09-12
Skierowano do	

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WOOS-TŚ.4200.1.2012.AT.9

Szczecin, dnia 03 października 2012 r.

DECYZJA Nr 18/2012 o środowiskowych uwarunkowaniach

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

orzekam

ustalić środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: *Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Rurka-Rzęsnica* i jednocześnie określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na dostosowaniu istniejącej drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku od km 73+574 do km 86+900, co stanowi odcinek o długości 13 326 m. W ramach przedsięwzięcia projektuje się bezkolizyjne skrzyżowania (węzły), dwupasmowe jezdnie wyposażone w pasy awaryjne (docelowo przewiduje się, że droga na całym odcinku posiadać będzie dwie jezdnie z trzema pasami ruchu), poprawę nawierzchni jezdni, utwardzenie poboczy oraz budowę przejść dla zwierząt. Prace te nie będą miały istotnego wpływu na przebieg samej drogi, gdyż zostanie zachowany jej obecny ślad poza niewielkimi zmianami, zwłaszcza w rejonie Klinisk, gdzie planowane jest wykonanie węzła drogowego wraz z bezkolizyjnym przejściem dla pieszych. Wykonanie węzłów zamiast skrzyżowań jest warunkiem podstawowym i koniecznym do doprowadzenia drogi do parametrów drogi ekspresowej.

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

1. W zakresie środowiska gruntowo-wodnego:
 - b) przedsięwzięcie zrealizować i eksploatować w taki sposób, aby zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed przedostawaniem się do niego ponadnormatywnych zanieczyszczeń, w szczególności substancji ropopochodnych,
 - c) należy utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza,

- d) należy stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie,
 - e) przewidziane do wykorzystania w fazie realizacji materiały, magazynować w wydzielonych do tego celu miejscach w sposób bezpieczny dla środowiska,
 - f) unikać zanieczyszczeń odpadami stałymi i ciekłymi podczas prowadzenia robót budowlanych,
 - g) w zależności od warunków hydrogeologicznych należy zastosować odpowiedni sposób odwodnienia wykopów budowlanych, zapewniający utrzymanie w miarę możliwości wykopów bez wody stojącej,
 - h) w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień wykopów budowlanych,
 - i) w przypadku konieczności odwodnienia wykopu budowlanego, należy prowadzić obserwację poziomu zwierciadła wody przez okres wykonywanych prac,
 - j) stosować odpowiednie pochylenia (kształtowanie) skarp i wykopów, szczególnie w miejscach najbardziej podatnych na erozję oraz utrwalanie skarp przez zadarnianie, humusowanie i obsiew,
 - k) zapewnić przykrywanie wykopów (jeśli mają być utrzymywane dłużej) matami w celu uniknięcia przesuszenia gruntu.
 - l) wykopy prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi,
 - m) w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, na terenie budowy należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostanie się szkodliwych substancji do ziemi,
 - n) nie należy lokalizować bazy budowlano-sprzętowej w obrębie strefy ochrony pośredniej ujęć wód podziemnych Kliniska I i Kliniska II, a wyposażenie i obsługa placu budowy na tym terenie powinny być ograniczone do niezbędnego minimum,
 - o) należy zapewnić odpowiednie warunki funkcjonowania bazy budowlano-sprzętowej, w celu minimalizacji zagrożenia dla ujmowanego poziomu wodonośnego i środowiska gruntowo-wodnego, w tym:
 - uszczelnienie (okresowe, to jest na czas budowy) podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych,
 - uszczelnienie (okresowe, to jest na czas budowy) podłoża wraz z tymczasowym zadaszaniem w miejscach składowania materiałów i substancji (paliwa, smary, różnego rodzaju płyny eksploatacyjne itp.) mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe,
 - kontrolę szczelności pojemników na odpady, zwłaszcza odpady niebezpieczne,
 - kontrolę stanu technicznego maszyn i pojazdów.
 - o) stosować materiały budowlane gotowe lub przygotowane do bezpośredniego użytku,
 - p) prace budowlane na terenie strefy ochrony pośredniej ujęć powinny zostać uzgodnione z użytkownikiem ujęć, tj. Goleniowskimi Wodociągami i Kanalizacją Spółka z o.o. w Goleniowie,
 - q) zachować ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie systemów drenarskich,
 - r) urządzenia wodne powinny być sprawne i należy je konserwować,
 - s) drogi powinny być utwardzone i uszczelnione przed przeciekami wód i ścieków do gruntu,
 - t) do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub ich zapobiegania stosować środki w sposób bezpieczny dla środowiska.
2. W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:
- a) odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości należy je selektywnie magazynować w sposób i w miejscach do tego przystosowanych, poza obszarami cennymi przyrodniczo, w tym:
 - gleba i ziemia z wykopów, o ile nie będą zanieczyszczone, mogą zostać wykorzystane do wyrównania terenu i utworzenia ponownie warstwy próchnicznej w sąsiedztwie pasa drogowego po wykonaniu prac budowlanych,
 - gleba i ziemia zanieczyszczone (np. substancjami ropopochodnymi) powinny zostać wywiezione na składowisko odpadów niebezpiecznych,

- drewno z wycinki zieleni, pnie drzew, gałęzie, drągowina drzew i krzewów, karpina drzew oraz karcze krzewów powinny zostać przeznaczone do wykorzystania przez podmioty gospodarcze lub osoby prywatne,
 - odpady komunalne powinny być wywożone na składowisko odpadów,
 - b) do magazynowania odpadów niebezpiecznych płynnych należy stosować pojemniki, które posiadają szczelne zamknięcie zabezpieczające przed przypadkowym rozproszaniem lub rozlewem odpadu w trakcie czasowego magazynowania, transportu i czynności załadunkowych oraz rozładunkowych,
 - c) niedozwolone jest mieszanie odpadów niebezpiecznych różnego rodzaju lub odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne,
 - d) w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu paliwami, zanieczyszczony grunt zebrać do odpowiedniego pojemnika i przekazać do utylizacji uprawnionym podmiotom,
 - e) należy organizować prace w taki sposób, aby zminimalizować ilość powstających odpadów,
 - f) należy zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów, odpady przekazywać tylko podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami.
3. W zakresie zminimalizowania emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza i ograniczenia emisji hałasu do środowiska:
- a) należy prowadzić prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu w pobliżu terenów chronionych akustycznie tylko w porze dziennej, tj. między godziną 6.00 a 22.00,
 - b) stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie,
 - c) stosować maszyny i urządzenia budowlane o niskim poziomie emisji hałasu,
 - d) stosować odpowiedni system organizacji pracy i wyłączać silniki urządzeń nie pracujących w danej chwili,
 - e) ograniczać do minimum czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym,
 - f) minimalizować czas pracy silników na najwyższych obrotach,
 - g) nie przeciążać maszyn i pojazdów,
 - h) w miarę możliwości technicznych stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac przygotowujących teren oraz prac budowlanych,
 - i) należy zastosować ekrany akustyczne pozwalające na dotrzymanie obowiązujących poziomów w zakresie emisji hałasu na tereny chronione akustycznie w fazie eksploatacji drogi,
 - j) zaplecze (bazy sprzętu) lokalizować w możliwie najdalszej odległości od zabudowań mieszkaniowych,
 - k) ograniczyć prędkość jazdy pojazdów w rejonie budowy,
 - l) uważnie ładować materiały sypkie na samochody,
 - m) przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie powodujące pylenie,
 - n) prace ziemne, w tym wykopy należy prowadzić w sposób minimalizujący emisję nieorganizowaną, w tym w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody zaleca się okresowe zwilżanie powierzchni ziemi.
4. W zakresie prawidłowego funkcjonowania gospodarki wodno-ściekowej:
- a) ścieki sanitarne z zaplecza budowy należy odprowadzać do zbiorników bezodpływowych i wywozić do najbliższej oczyszczalni ścieków,
 - b) system odwodnieniowy drogi powinien być utrzymywany w sprawności technicznej.
5. W zakresie ochrony przyrody, w celu zminimalizowania wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze oraz wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:
- a) podczas prac budowlanych nie naruszać powierzchni gruntów oraz nie zniszczyć roślinności poza terenem wyznaczonym do prowadzenia prac,
 - b) ograniczyć do niezbędnego minimum zasięg wymiany gruntów,
 - c) lokalizować miejsca odkładu gruntu z dala od cieków i rowów melioracyjnych,

- d) w trakcie prowadzenia robót ziemnych uwzględnić ochronę gleb, w tym glebę i humus gromadzić w przyzmach na czas budowy, a po jej zakończeniu wykorzystać przy zagospodarowaniu terenów zielonych,
- e) masy ziemne w jak największym stopniu zagospodarować na terenie inwestycji,
- f) zorganizować plac budowy i jego zaplecze z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację,
- g) zaplecze budowy i bazę budowlano-sprzętową zlokalizować poza terenami cennymi przyrodniczo, o najniższych walorach przyrodniczych z ubogą szatą roślinną; za najkorzystniejsze miejsce dla lokalizacji należy uznać słabo zalesiony teren położony po północnej stronie drogi wojewódzkiej nr 142 na wschód od węzła Rzęśnica, a alternatywnym miejscem jest również niezalesiony teren w pobliżu północnej części ocenianego odcinka po wschodniej stronie drogi, na wysokości stacji PKP Rurka,
- h) bazę budowlano-sprzętową i plac budowy ogrodzić, co będzie również pełnić funkcje zabezpieczenia przed wtargnięciem zwierząt; aby ogrodzenia były skuteczne, powinny mieć wysokość ok. 240 cm oraz zmniejszającą się średnicę oczek ku dołowi,
- i) wyznaczyć pas robót drogowych i oznaczyć go kolorową taśmą, poza tym pasem nie dopuszczać do poruszania się maszyn budowlanych,
- j) prace ziemne i inne prace w okolicy drzew wykonać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w tym celu należy m.in.:
 - zabezpieczyć drzewa przed uszkodzeniami mechanicznymi (np. poprzez owinięcie pnia matami zabezpieczającymi lub oszalowanie drzew deskami, a wszystkie młode drzewa rosnące pojedynczo lub w grupach ogrodzić płotem),
 - wszelkie prace prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie spowodować uszkodzenia systemów korzeniowych,
 - w przypadku przerwania robót wykopy zabezpieczyć tak, by zapewnić korzeniom drzew ciągłą dostateczną wilgotność,
 - nie dopuszczać do wykonania placów składowych i dróg dojazdowych, poruszania się sprzętu mechanicznego, zaplecza budowlanego, składowania materiałów budowlanych, zmian poziomu gruntu pod drzewami oraz w odległości co najmniej do 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa,
 - drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia prac powinno się poddać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia,
- k) niedopuszczalne jest składowanie na placu budowy niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby (np. sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips, itp.) oraz składowanie, rozsypywanie lub wylewanie do gruntu odpadów, ścieków itp. środków niszczących lub pogarszających warunki środowiska,
- l) niedopuszczalne jest poruszanie się pojazdów zagęszczających glebę pod drzewami oraz uszkodzających systemy korzeniowe,
- m) niedopuszczalne jest palenie ognisk pod drzewami lub sąsiedztwie krzewów, w celu np. podgrzewania mas bitumicznych, impregnatów, palenie odpadów pobudowanych,
- n) wycinkę drzew należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 30 września,
- o) ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew, usuwanie zadrzewień i krzewów, zwłaszcza starych drzew dziuplastych i zadrzewień śródpolnych,
- p) przypadku drzew dziuplastych, mogących stanowić miejsca zimowania nietoperzy, wycinkę należy przeprowadzić w październiku; drzewa takie przy wycinaniu należy odłożyć w postaci całego pnia głównego z podciętymi głównymi konarami, obok miejsca ścięcia; kłody należy pozostawić na co najmniej 24 godziny (optymalnie na 48 godzin), aby dać czas na ich opuszczenie potencjalnie zasiedlającym je nietoperzom lub innym przedstawicielom fauny,
- q) w trakcie robót budowlanych nie wolno spowodować istotnej zmiany stosunków wodnych mogącej mieć wpływ na środowisko przyrodnicze,

- r) w przypadku zwierząt występujących na terenie przedsięwzięcia stosować się do zasady humanitarnego traktowania określonej w ustawie z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1002 ze zm.), w tym:
 - w trakcie prowadzenia prac ziemnych i wykopów należy sprawdzać, czy do wykopu nie dostały się zwierzęta, jeżeli tak należy umożliwić im bezstresowe opuszczenie wykopu,
 - nie wolno zabijać zwierząt, które dostały się do wykopów,
 - s) należy regularnie kosić trawę wzdłuż ogrodzenia drogi, w miejscach gdzie zastosowana będzie siatka o małych oczkach,
 - t) w przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do chronionych gatunków zwierząt należy przed rozpoczęciem przedsięwzięcia uzyskać zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.),
 - u) w przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną, w tym m.in. stwierdzonych gatunków: konwalii majowej, kocanki piaskowej, bluszczu pospolitego, widłoząbu kędzierzawego i gajnika lśniącego, należy przed rozpoczęciem przedsięwzięcia uzyskać odstąpienia od zakazów w stosunku do gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.).
6. W zakresie środowiska archeologicznego i ochrony zabytków:
- a) przed przystąpieniem do wykonywania robót budowlanych należy przeprowadzić archeologiczne badania na terenach bezpośrednio zagrożonych realizacją inwestycji, w celu określenia faktycznej ilości stanowisk będących w kolizji z drogą oraz stwierdzenia ich zasięgów i wielkości powierzchni do badań ratowniczych.
 - b) dla ochrony stwierdzonych archeologicznych dóbr kultury konieczne jest przeprowadzenie badań ratunkowych oraz zapewnienie nadzoru archeologicznego w trakcie robót ziemnych.

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

1. W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie II. niniejszej decyzji.
2. Przedsięwzięcie zaprojektować w sposób wykluczający przedostanie się ponadnormatywnych zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i dalej do wód powierzchniowych i podziemnych uwzględniając poniższe warunki:
 - a) uszczelnić nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników,
 - b) zadaszyć i uszczelnić powierzchnie, na których składowane będą materiały budowlane i odpady niebezpieczne.
 - c) wykonać szczelne nawierzchnie komunikacyjne,
 - d) wody opadowe w rejonie węzłów odprowadzać krótkimi odcinkami otwartej lub zamkniętej kanalizacji deszczowej, a następnie grawitacyjnie kierować je do rowów drogowych znajdujących się w obrębie pasa drogowego,
 - e) kanalizację deszczową wykonać z materiałów trwałych, odpornych na działanie ścieków, o szczelnych połączeniach uniemożliwiających niekontrolowane przedostawanie się ścieków do ziemi i dalej do wód podziemnych,
 - f) wody z pozostałej części drogi (poza węzłami) odprowadzać bezpośrednio do odcinków odprowadzająco-chłonnych, wykonanych na rowach drogowych,

- g) w uzasadnionych przypadkach przewidzieć zastosowanie na rowach przegród lub podobnych rozwiązań dla redukcji zawieszin przed odprowadzeniem ścieków do odbiornika,
 - h) zastosować darń do wyścielania rowów przydrożnych, w celu zapewnienia znaczącej redukcji zawiesziny w ściekach opadowych,
 - i) wody opadowe odprowadzane do gruntu lub do wód powierzchniowych, przed wprowadzeniem do odbiornika powinny być podczyszczone do wartości określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984, ze zm.), tj. zawiesina ogólna do 100 mg/l, substancje ropopochodne do 15 mg/l.
3. Określić w projekcie budowlanym miejsca lokalizacji zaplecza budowy, a szczególnie miejsca magazynowania materiałów, tak aby zminimalizować zniszczenie drzew i krzewów poza konieczną wycinką w pasie drogowym.
 4. W miejscach, gdzie nastąpi odsłonięcie wnętrza cennego przyrodniczo lasu i na skutek tego zmienią się warunki życia (nasłonecznienie, utrata wilgoci), należy wprowadzić uzupełnienia roślinności wysokiej w pasie przylegającym do przebudowywanej drogi, w tym:
 - a) stosować gatunki odporne na zanieczyszczenie powietrza i środki zimowego utrzymania dróg, a także spełniające wymogi istniejących siedlisk leśnych, w tym głównie: jałowiec (*Juniperus communis* L.) i brzoza brodawkowata (*Betula pendula* L.),
 - b) przy nasadzeniach nowej roślinności wzdłuż dróg niezbędne jest zastosowanie gatunków, które nie będą miejscem przyciągającym większe grupy ptaków, co może zwiększyć kolizje z pojazdami poruszającymi się po drodze, w związku z tym należy unikać następujących gatunków: jarząb pospolity (*Sorbus aucuparia*), głóg szkarłatny (*Crataegus intricata*), głóg jednoszyjkowy (*Crataegus monogyna*) i dzika róża (*Rosa canina*),
 - c) sposób, czas i miejsce wykonania uzupełnienia ubytków zieleni wysokiej w pasie przylegającym do przebudowywanej drogi będzie powinien zostać uzgodniony z Nadleśnictwem Kliniska.
 5. Należy zaprojektować przejścia górne dla dużych zwierząt (jeleń, sarna, dzik, lis i inne), jak również średnich i małych zwierząt, typu „zielony most”:
 - a) lokalizacja:
 - ok. km 2+086, – wspólne przejście nad drogą S3 i linią kolejową E-59,
 - ok. km 10+260,
 - b) minimalna szerokość 70 m,
 - c) pokrycie powierzchni grubą warstwą gleby gwarantującą rozwój systemów korzeniowych krzewów i mniejszych drzew,
 - d) powierzchnia przejść powinna być zagospodarowana zgodnie z wymaganiami gatunków kluczowych i nie powinna odróżniać się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi,
 - e) konieczne jest zastosowanie osłon przeciwoślńieniowych na bocznych krawędziach przejścia,
 - f) konieczne jest odpowiednie połączenie korytarzy migracyjnych lub obszarów siedliskowych z powierzchnią zbudowanego przejścia poprzez wprowadzenie tzw. struktur kierunkowych o charakterze naprowadzającym,
 - g) konieczne jest zabezpieczenie brzegów przejścia gęstą siatką,
 6. W celu uniemożliwienia zwierzętom wtargnięcia na jezdnie zaprojektować następujące rozwiązania:
 - a) ogrodzenia po obu stronach drogi,
 - b) ogrodzenia o wysokości nie niższej niż 220 cm nad terenem,
 - c) ogrodzenia wykonane jako szczelne, by nie stanowiły dla zwierząt pułapek,
 - d) zmniejszającą się wielkość oczek siatki od krawędzi górnej w kierunku poziomemu gruntu, zapewniając dostosowanie wielkości oczek do wymiarów ciała zwierząt, w celu zabezpieczenia przed wejściem na jezdnie zarówno gadów, jak i małych ssaków,
 - e) dla zabezpieczenia terenu przed gatunkami kopiącymi zapewnić stabilizację dolnej krawędzi ogrodzenia poprzez jej zakopanie pod powierzchnię gruntu na głębokość 30 cm,

- f) ogrodzenia dochodzące do przejść dla zwierząt.
- 7. Należy zaprojektować ekrany akustyczne w celu ochrony zabudowy mieszkaniowej, znajdującej się w zasięgu ponadnormatywnego hałasu emitowanego z przebudowywanej drogi, dobrane w taki sposób, aby równoważny poziom hałasu w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem nie przekraczał wartości dopuszczalnych (rozporządzenie z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku - Dz.U.07.120.826):
 - a) w miejscowości Rurka - ekran po stronie zachodniej w lokalizacji ok. od km 3+775 do km 4+875, o przewidywanych parametrach: długość 1 100 m i wysokość 5,5 m,
 - b) w rejonie węzła „Kliniska” - wzdłuż drogi ekspresowej nr 3 oraz na odcinku drogi powiatowej prowadzącej do węzła w następujący sposób:
 - ekran po stronie zachodniej (wzdłuż drogi S3) w lokalizacji ok. od km 7+160 do km 8+230, o przewidywanych parametrach: długość 1 070 m i wysokość 5,5 m,
 - ekran po stronie zachodniej (wzdłuż drogi powiatowej) w lokalizacji ok. od km 7+825 do km 7+975, o przewidywanych parametrach: długość 150 m i wysokość 4,0 m.
 - c) Zaprojektowane ekrany akustyczne, które powinny:
 - posiadać powierzchnię pochłaniającą falę dźwiękową od strony zabudowy mieszkaniowej z uwagi na konieczność eliminacji odbić od przejeżdżających pociągów,
 - zostać tak zaprojektowane i wykonane, aby zapobiegać zjawisku rozbijania się ptaków.

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

1. Przed przystąpieniem do realizacji planowanej inwestycji i w jej trakcie należy prowadzić monitoring obejmujący:
 - a) sprawdzenie miejsc lokalizacji zaplecza budowy, miejsca gromadzenia materiałów budowlanych, postoju maszyn roboczych, miejsca zaplecza sanitarnego pracowników pod kątem ich lokalizacji i zabezpieczenia,
 - b) bezpośredni nadzór nad wykonywanymi pracami przygotowawczymi do budowy drogi takimi jak: wycinka kolidujących drzew i krzewów, w tym drzew dziuplastych, usuwanie roślinności i humusu glebowego z powierzchni ziemi,
 - c) kontrolę nad pracami budowlanymi – w zakresie ochrony środowiska wodnego, gleb, prawidłowości wykonania przejść dla zwierząt, ogrodzenia ochronnego oraz konstrukcji naprowadzających zwierzęta na przejścia, wykonania ekranów akustycznych pod kątem ochrony ptaków przed rozbijaniem się o ich konstrukcję.
2. W fazie budowy prowadzić ewidencję zużywanych surowców, paliw i wytwarzanych odpadów, kontrolować prawidłowy stan utrzymania sprzętu budowlanego i pojazdów transportowych oraz prowadzić ewidencję ilościowo-jakościową odpadów, zgodnie z przyjętą klasyfikacją odpadów.
3. Zarządca drogi ma obowiązek prowadzić okresowe pomiary poziomów substancji w środowisku lub energii wprowadzanych w wyniku jej eksploatacji (art. 175 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska – Dz. U z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm.):
 - a) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824) w celu kontroli jakości środowiska na etapie eksploatacji drogi konieczne będzie prowadzenie pomiaru hałasu w środowisku – co pięć lat,
 - b) należy przeprowadzić „porealizacyjny monitoring hałasu” weryfikujący wyznaczone zasięgi hałasu oraz skuteczność zastosowanych środków ochrony przeciwdźwiękowej (weryfikacje te należy przeprowadzić przy wszystkich zaprojektowanych ekranach akustycznych), analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, w przypadku

stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony;

- c) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2006 r. Nr 137, poz. 984, ze zm.) dla: zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych pochodzących z dróg krajowych, z których wody opadowe lub roztopowe ujmowane są w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l/s na 1 ha należy:
 - wykonywać przeglądy eksploatacyjne urządzeń oczyszczających dwa razy do roku,
 - dla urządzeń oczyszczających o przepustowości nominalnej większej niż 300 l/s wykonywać badania w zakresie normowanych wskaźników zanieczyszczeń w czasie trwania opadu co najmniej dwa razy roku w okresie wiosny i jesieni. Próbkę do badań należy uzyskać przez zmieszanie trzech próbek o jednakowej objętości pobranych w odstępach czasu nie krótszych niż 30 minut.
4. Po zrealizowaniu inwestycji należy prowadzić monitoring przyrodniczy przez okres 3 lat. Celem monitoringu jest określenie wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym zmiany w składzie gatunkowym flory i fauny występującej w rejonie przedsięwzięcia oraz skuteczność zastosowanych metod i środków ochrony dziko żyjącej fauny w rejonie wybudowanych przejść. Monitoring porealizacyjny powinien określić: czy przejścia wykonano prawidłowo, czy przejścia są wykorzystywane przez zwierzęta, czy droga została prawidłowo ogrodzona.
5. Monitoring powinien obejmować następujące czynności i zagadnienia:
 - a) określenie, czy przejście jest użytkowane przez zwierzęta, w tym gatunki kluczowe, dla których zostało zaprojektowane,
 - b) określenie gatunków (grup gatunków) zwierząt wykorzystujących przejście,
 - c) określenie częstotliwości oraz intensywności wykorzystania przejścia przez poszczególne gatunki zwierząt,
 - d) identyfikację błędów konstrukcyjnych oraz niewłaściwych sposobów zagospodarowania powierzchni przejść i ich otoczenia, niesprzyjających wykorzystaniu przez zwierzęta oraz sformułowanie zaleceń dla koniecznych zmian poprawiających skuteczność obiektu,
 - e) analizę szczelności ogrodzeń ochronnych dla wszystkich gatunków występujących w zasięgu oddziaływania drogi wraz z koniecznymi działaniami poprawiającymi skuteczność ogrodzeń,
 - f) określenie gatunków oraz liczby zwierząt ginących w wyniku kolizji z pojazdami wraz z okalizacją stwierdzonych kolizji.
6. Okres realizacji:
 - a. wstępna kontrola wykorzystywania przejść - po oddaniu przejścia do eksploatacji nie później niż 6 miesięcy,
 - b. ocena skuteczności przejść - rozpoczęcie najwcześniej 1 rok po oddaniu przejścia do eksploatacji, zakończenie 2 – 3 lata później,
 - c. ocena wpływu przejść na populację zwierząt - okresowe badania pomiędzy 5 a 10 rokiem od oddania przejścia do użytkowania.
7. Wskazane do zastosowania metody realizacji monitoringu pozwalające na identyfikację gatunku, liczby osobników oraz określenie liczby osobników przechodzących przez przejścia:
 - a. rejestracja tropów zwierząt na specjalnie przygotowanych powierzchniach pokrytych piaskiem (szerokość co najmniej 2 m), położonych na obu końcach przejścia lub w jego środkowej części,
 - b. rejestracja tropów zwierząt na śniegu na całej powierzchni przejścia,
 - c. rejestracja tropów zwierząt na śniegu lub piasku w otoczeniu przejścia,
 - d. rejestracja przechodzących zwierząt przy użyciu aparatów fotograficznych lub kamer video wykorzystujących podczerwień, uruchomianych przy pomocy czujników ruchu – określenie

- zachowania się zwierząt przechodzących przez obiekt, określenie reakcji na czynniki stresowe,
- e. identyfikacja uszkodzeń roślinności przez zwierzęta na przejściach – potwierdzenie obecności zwierząt i określenie gatunku.
- 8. Ocena wyników monitoringu:**
- a. skuteczność przejść – na podstawie liczby odwiedzin, liczby gatunków, ilości osobników korzystających z przejścia;
 - b. wpływ przejść na redukcję barierowego oddziaływania drogi – na podstawie liczby odwiedzin oraz ilości osobników gatunków kluczowych i podlegających negatywnemu oddziaływaniu o charakterze znaczącym.
- 9.** Zakres i harmonogram monitoringu przedłożyć do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie. Na podstawie wyników monitoringu przyrodniczego może on podlegać weryfikacji przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i w razie potrzeby może zostać uzupełniony o kwestie wskazane przez ten organ.
- 10.** Wyniki i wnioski badań monitoringowych, w formie sprawozdania, przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska do końca pierwszego kwartału następnego roku kalendarzowego od zakończenia prac budowlanych.
- 11.** W przypadku stwierdzenia niekorzystnych zmian należy w sprawozdaniu zaproponować działania mające na celu zlikwidowanie negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze, w tym na siedliska przyrodnicze.
- 12.** Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzję, np. o zastosowaniu innych działań minimalizujących, m. in. w zakresie:
- wykonania dodatkowych zabezpieczeń przed przekraczaniem drogi przez zwierzęta,
 - poprawę drożności przejść,
 - ewentualnego wskazania budowy dodatkowych przejść dla zwierząt.

V. Obowiązek wykonania i przedłożenia analizy porealizacyjnej.

Zobowiązuje się inwestora do przeprowadzenia **analizy porealizacyjnej** w terminie 12 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. Analiza porealizacyjna swoim zakresem powinna obejmować:

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

W przypadku, gdyby wyniki analizy porealizacyjnej wskazywały na przekroczenia norm środowiskowych, należy podjąć działania techniczno-technologiczne albo organizacyjne w celu ograniczenia bądź wyeliminowania tych przekroczeń.

Analizę porealizacyjną przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

VI. Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Nakłada się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji drogowej (art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.).

Uzasadnienie

Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Przygotowania Inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Szczecinie, wystąpił z wnioskiem z dnia 15.07.2010 r., znak: GDDKiA-O/Sz-P-4/AK/4111/DK3/5/2010, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Rurka-Rzęśnia”. Do wniosku nie załączono dokumentów określonych w 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). W związku z powyższym, pismem z dnia 23.07.2010 r., znak: RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/11/10/at. wezwano wnioskodawcę do uzupełnienia braków formalno-prawnych przedmiotowego wniosku.

Pismem z dnia 29.05.2012 r. (data wpływu - 31.05.2012 r.), znak: GDDKiA-O/Sz-D-9/AK/4111/DK3/5.2/2012, uzupełnionym pismem z dnia 14.06.2012 r., znak: GDDKiA-O/Sz-D-9/IG/020/3-3/2012, wnioskodawca złożył wniosek o przywrócenie terminu określonego w ww. wezwaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz załączył stosowne dokumenty:

- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypis z ewidencji gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi krajowej nr 3 na odcinku Rurka-Rzęśnia (dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej) od km 73+574 do km 86+900, opracowany przez zespół mgr inż. Jerzego Próchniewicza (Poznań, styczeń 2011 r.).

Postanowieniem z dnia 18.06.2012 r., znak: WOOS.TŚ.4210.8.2012.AT, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przywrócił termin określony w ww. wezwaniu, zgodnie z art. 59 § 1 oraz 58 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm.).

W tej sytuacji wystąpiły okoliczności umożliwiające rozpatrzenie merytoryczne wniosku, z zastrzeżeniem, że termin jego wniesienia powinien być liczony od daty wniesienia pisma uzupełniającego braki (wyrok WSA II SAB/GI 51/08 z dnia 26.08.2009 r.), tj. od dnia 14.06.2012 r.

Ponadto w toku prowadzonego postępowania przeanalizowano dodatkowo następujące dokumenty:

- Standardowe formularze danych obszarów Natura 2000, w tym charakterystykę obszarów, informację przyrodniczą, identyfikację zagrożeń,
- Dyrektywę Rady z dnia 27 czerwca 1985 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne 85/337/EWG,
- „Ocenę planów i przedsięwzięć znacząco oddziałujących na obszary Natura 2000 – Wytyczne metodyczne dotyczące Dyrektywy Siedliskowej 92/43/EWG”, Komisja Europejska DG, WWF Polska 2005,
- „Poradnik ochrony siedlisk i gatunków sieci obszarów Natura 2000” (Ministerstwo Środowiska, 2004 r.),
- Waloryzację przyrodniczą gminy Gołeniew, wykonaną przez Biuro Konserwacji Przyrody (Szczecin, 1997 r.)
- Waloryzację przyrodniczą województwa zachodniopomorskiego, wykonaną przez Biuro Konserwacji Przyrody (Szczecin, 2010 r.).

Przedmiotem inwestycji jest dostosowanie przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej. Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. a ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem

właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia zostało ono zaliczone do mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt. 31 – autostrady i drogi ekspresowe – rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397).

Zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.), organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:

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

W ramach zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie obwieszczeniem z dnia 12.07.2012 r. podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu podano wszystkie informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ww. ustawy, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21 dniowy termin ich składania. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego do wydania decyzji (od dnia 12.07.2012 r. do dnia 16.08.2012 r.),
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie organu właściwego do wydania decyzji (od dnia 12.07.2012 r. do dnia 16.08.2012 r.),
- ogłoszenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miasta i Gminy Goleniów (w dniach od 18.07.2012 r. do dnia 09.08.2012 r.).

W ustawowym terminie 21 dni w przedmiotowej sprawie nie wpłynęły żadne uwagi ze strony społeczeństwa.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 20 osób. W związku z powyższym i stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) strony postępowania zawiadomione zostały o wszystkich czynnościach organu prowadzącego postępowanie na zasadach określonych w art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), to jest w drodze obwieszczenia. Obwieszczeniem z dnia 25.06.2012 r., powiadomiono strony o przystąpieniu do przeprowadzenia postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz o wystąpieniu o opinię do Zachodniopomorskiego Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie. Poinformowano o uprawnieniach stron, wynikających z art. 10 § 1 k.p.a. wskazując, że osoby, którym przysługuje status strony wynikający z art. 28 k.p.a., mają możliwość:

- czynnego udziału w każdym stadium postępowania,
- zapoznania się z przedłożoną dokumentacją w przedmiotowej sprawie,
- wypowiedzenia się, co do zebranych materiałów i dowodów,
- zgłaszania swoich uwag i wniosków.

Obwieszczenie było zamieszczone na tablicy ogłoszeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniach od 25.06.2012 r. przez cały czas trwania postępowania oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Goleniów w dniach od 28.06.2012 r. do dnia 20.07.2012 r. Na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (BIP - szczecin.rdos.gov.pl) obwieszczenie to było dostępne przez cały czas trwania postępowania od dnia 27.06.2012 r.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), powiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania z treścią wypracowanych i zgromadzonych dokumentów, w toku prowadzonej procedury zmierzającej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Rurka-Rzęśnia” oraz o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów. Obwieszczenie w tej sprawie było zamieszczone w siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, na tablicy ogłoszeń, w dniach od 13.08.2012 r. do dnia 28.09.2012 r. oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy Goleniów w dniach od 20.08.2012 r. do dnia 05.09.2012 r. Na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (BIP - szczecin.rdos.gov.pl) obwieszczenie to było dostępne przez okres od dnia 14.08.2012 r. od dnia 28.09.2012 r.

Do dnia wydania niniejszego postanowienia strony nie wniosły uwag lub zastrzeżeń w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w toku postępowania uzyskano opinię sanitarną z dnia 20.07.2012 r., znak: NNZ.9022.6.9.2012, Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, w której zaopiniowano pozytywnie realizację przedsięwzięcia pod warunkami, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Ponieważ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem prowadzącym postępowanie, zastosowanie ma art. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.), zgodnie, z którym „wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym”.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na dostosowaniu istniejącej drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku o długości 13 326 m, od km od km 73+574 do km 86+900. Odcinek ten znajduje się na obszarze województwa zachodniopomorskiego, na terenie gminy Goleniów, w powiecie goleniowskim.

Odcinek drogi krajowej będący przedmiotem opracowania to wspólny przebieg drogi krajowej nr 3 i drogi krajowej nr 6. Droga krajowa nr 6 (biegnąca z kierunku Gdańska) włącza się w drogę krajową nr 3 (biegnącą od Świnoujścia) w rejonie Goleniowa.

Cały odcinek drogi będący przedmiotem postępowania przebiega przez obszary leśne, fragmentami w bezpośrednim sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej, lokali gastronomicznych oraz zabudowań Nadleśnictwa Kliniska Wielkie. Tereny leśne to przede wszystkim bory sosnowe. Teren, przez który przebiega droga, jest terenem płaskim o nieznacznym różnicach wysokościowych. W chwili obecnej brak jest jakichkolwiek przejść dla zwierząt oraz odgrodzeń terenów leśnych od jezdni. Droga krajowa nr 3 posiada przekrój poprzeczny drogowy z odwodnieniem korpusu drogowego poprzez system otwartych rowów. Na odcinku do miejscowości Kliniska droga biegnie równolegle do torów kolejowych. Tory te znajdują się w jej bezpośrednim sąsiedztwie, na zachód od istniejącej drogi,

W ramach przedsięwzięcia projektuje się bezkolizyjne skrzyżowania („Węzeł Kliniska” i „Węzeł Rzęśnia”), fragmentami poszerzenie pasa jezdni, poprawę nawierzchni jezdni, utwardzenie poboczy oraz budowę przejść dla zwierząt.

W raporcie przedstawiono zagadnienia wariantowania przedsięwzięcia. Ze względu na konieczność zachowania istniejącego przebiegu trasy przedmiotowej drogi, jej przebieg nie

podlega wariantowaniu. Wariantowaniu podlegały jedynie kształty węzłów i rozwiązań technicznych. Poszczególne warianty przedsięwzięcia przedstawiają się następująco:

	Wariant			
	1 – preferowany przez inwestora	2	3 – racjonalny wariant alternatywny	4
Węzeł Kliniska	Dwa małe ronda przesunięte poza Nadleśnictwo Kliniska	Dwa małe ronda na istniejącej drodze powiatowej nr 0708Z	Dwa małe ronda przesunięte poza Nadleśnictwo Kliniska	Dwa małe ronda przesunięte poza Nadleśnictwo Kliniska
Węzeł Rzęsnica	Trąbka trójwlotowa z wlotami od strony Szczecina	Trąbka trójwlotowa z wlotami od strony Szczecina	Trąbka trójwlotowa z wlotami od strony Goleniowa	Węzeł czterowlotowy – koniczynka

Z przedstawionej w raporcie analizy wynika, że wariant nr 1 jest najkorzystniejszym dla środowiska, gdyż:

- wiąże się z najmniejszą wycinką lasu w rejonie węzła Rzęsnica,
- pozwala na likwidację uciążliwości akustycznej w rejonie wsi Kliniska.

Pozostałe elementy inwestycji takie jak: przejścia dla zwierząt, zakres ingerencji w środowisko przyrodnicze, w tym likwidacja roślin objętych ochroną częściową, są takie same w przypadku wszystkich wariantów.

Uwarunkowania gruntowo-wodne.

W bezpośrednim sąsiedztwie przewidzianego do przebudowy fragmentu drogi brak jest wód powierzchniowych. Na sieć rzeczną dalszego otoczenia składa się system melioracyjny doliny Odry, na wysokości miejscowości Kliniska – rzeka Rurzyca oraz dolina rzeki Iny płynącej na wschód od tej drogi – w odległości ok. 2,2 km od części północnej i ok. 8 km od części południowej.

Na północ od miejscowości Rurka wody podziemne (poziom międzyglinowy) występują poniżej głębokości 20 ÷ 30 m i są w sposób naturalny chronione kompleksem glin zwałowych. Na południe od miejscowości Rurka droga przebiega przez tereny, gdzie wody podziemne występują w przypowierzchniowych osadach piaszczysto – żwirowych (poziom gruntowy), stąd też nie posiadają naturalnej ochrony przed przenikaniem zanieczyszczeń z pasa jezdni. Poziom ten wykorzystywany jest w zbiorowym zaopatrzeniu w wodę do picia okolicznej ludności (studnie w miejscowościach Kliniska i Rurka). Z przedstawionych w raporcie analiz wynika, że przeznaczony do przebudowy fragment drogi może potencjalnie stanowić zagrożenie dla wód podziemnych poziomu gruntowego występującego na południe od miejscowości Rurka. W rejonie tym każdorazowy wyciek niebezpiecznych substancji może spowodować zagrożenie zanieczyszczenia wód podziemnych poziomu gruntowego. Natomiast zagrożenia dla poziomu międzyglinowego występującego na północ od miejscowości Rurka wydają się mało prawdopodobne.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia zlokalizowane są ujęcia wody dla: Xella Polska (dawnej Prefbet) w Rurce, wodociągu wiejskiego oraz Nadleśnictwa i Osady Leśnej w miejscowości Kliniska. Jedynie gminne ujęcia wody Kliniska I i Kliniska II posiadają wspólną strefę ochronny pośredniej ustanowioną Rozporządzeniem nr 4/2008 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 2 października 2008 r. Zgodnie z §3 ust. 1 pkt 18 tego Rozporządzenia, na terenie ochrony pośredniej zabroniona jest budowa dróg za wyjątkiem dróg powiatowych, gminnych i wewnętrznych. Istniejąca i przewidziana do przebudowy droga nr 3 przecina teren ochrony pośredniej wspólnej strefy ochronnej tych ujęć na odcinku ok. 2,96 km, od km 7+370 do km 10+330. W obrębie tej strefy znajdzie się również planowany węzeł Kliniska. Z przedstawionych dokumentów wynika, że dotychczasowa eksploatacja drogi nie spowodowała pogorszenia stanu wód podziemnych w jej sąsiedztwie. Ponadto przedmiotowa inwestycja nie jest inwestycją nową w środowisku, ale stanowi przebudowę drogi krajowej wraz z budową węzłów, stanowiących odcinki istniejącej drogi

powiatowej (0708Z). Przebudowa drogi powinna być uzgodniona z użytkownikiem ujęcia, tj. Goleniowskie Wodociągi i Kanalizacja Spółka z o.o. w Goleniowie. Dla minimalizacji zagrożenia dla ujmowanego poziomu wodonośnego i środowiska gruntowo-wodnego, w obrębie strefy ochronnej nie można dopuścić do lokalizowania bazy budowlano-sprzętowej w obrębie tej strefy, a wyposażenie i obsługa placu budowy na tym terenie powinny być ograniczone do niezbędnego minimum. Niezależnie jednak od wyboru lokalizacji zaplecza budowlanego, wykonawca powinien zapewnić właściwe warunki jej funkcjonowania, takie jak:

- uszczelnienie (okresowe, to jest na czas budowy) podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych,
- okresowe uszczelnienie podłoża wraz z ewentualnym tymczasowym zadaszeniem w miejscach składowania materiałów i substancji (paliwa, smary, różnego rodzaju płyny eksploatacyjne itp.) mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe.

Na etapie prowadzenia prac istnieje możliwość zwiększenia niebezpieczeństwa zaistnienia sytuacji awaryjnych, które w przypadku przedostania się substancji niebezpiecznych do środowiska mogą w sposób pośredni przyczynić się do zanieczyszczenia najbliższych cieków. Są to jednak sytuacje niemożliwe do przewidzenia i prognozowania. Etap budowy nie będzie wymagał poborów wody z lokalnych ujęć. W technologii budowy będą wykorzystywane materiały budowlane gotowe i przygotowane do bezpośredniego użytku. Zaplecze socjalne budowy będzie oparte na zamkniętych systemach wodno – kanalizacyjnych, obsługiwanych przez zewnętrzne firmy specjalistyczne.

Ponadto w wyniku przebudowy drogi w niewielkim stopniu zmieni się szerokość pasa drogowego. Jedyne istotne zmiany zajdą w miejscach przeznaczonych pod nowe węzły. W trakcie prowadzenia prac budowlanych w niewielkim stopniu zniszczona zostanie warstwa gleby. Warstwa glebowo - próchniczna zostanie wykorzystana przy późniejszych pracach ziemnych. Przy prowadzeniu prac ziemnych, a przede wszystkim wykopów niezbędne jest zachowanie ostrożności, gdyż wybranie utworów powierzchniowych, w tym gleby stanowiącej naturalny kompleks sorpcyjny, spowoduje skrócenie drogi i czasu migracji ewentualnych zanieczyszczeń w głąb gruntu i dalej do wód podziemnych. W związku z tym w niniejszej decyzji określono warunki organizacyjne mające na celu ograniczenie tych oddziaływań, w tym:

- unikanie zanieczyszczenia terenu w rejonie wykopów,
- przykrywanie wykopów (jeśli mają być utrzymywane dłużej) matami w celu uniknięcia przesuszenia gruntu.

W fazie eksploatacji, z powierzchni drogi oraz z korpusu przebudowywanego odcinka drogi, pasa drogowego wraz z pobocznymi odprowadzone zostaną wody deszczowe w ilości maksymalnej około 2800 l/s. Z części terenów przyległych do drogi (zlewnia ciekąca do rowów odwadniających i zabezpieczająca korpus projektowanego odcinka) nastąpi odpływ wody w ilościach maksymalnych około 1200 l/s. Wody opadowe w łącznej maksymalnej ilości ok. 4000 l/s odprowadzane będą bezpośrednio do odcinków odprowadzająco-chłonnych, wykonanych na rowach drogowych, ze względu na brak cieków w bezpośrednim sąsiedztwie przebudowywanej drogi. Jedynie w rejonie węzłów zostaną wykonane krótkie odcinki otwartej lub zamkniętej szczelnej kanalizacji deszczowej, z których wody deszczowe zostaną grawitacyjnie odprowadzone do rowów drogowych, znajdujących się w obrębie pasa drogowego poniżej obiektów. Ścieki deszczowe zawierają zanieczyszczenia, których głównymi źródłami są osiadłe z powietrza aerozole i pyły oraz zanieczyszczenia stałe składające się z produktów ścierania nawierzchni drogi, ogumienia, piasku, ziemi, liści, benzyny i innych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984, ze zm.), w efekcie oczyszczania i separacji olejów, zanieczyszczeń ropopochodnych oraz piasków, zanieczyszczenia zawarte w ściekach deszczowych odprowadzanych do wód powierzchniowych lub gruntu, powinny zostać zredukowane do następujących parametrów: zawiesiny ogólnej: 100 g/m, węglowodorów ropopochodnych: 15 g/m. Przedstawione w raporcie wyniki badań:

- przeprowadzanych przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Opolu na autostradzie A4 wskazują na niskie stężenia węglowodorów ropopochodnych w surowych ściekach deszczowych od 0,11 do poniżej 0,01mg/l przy wielkości dopuszczalnej, wynoszącej 15 mg/l, czyli od 130 do 1500 razy większej od stwierdzonej w dopływie,
- zawartych w „Dokumentacji pomiaru zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z dróg krajowych na terenie GDDKiA Oddział w Poznaniu” (Przedsiębiorstwo Geologiczne we Wrocławiu PROXIMA SA., wrzesień 2005 r.) wskazują na stężenia zanieczyszczeń węglowodorami ropopochodnymi w nieoczyszczonych ściekach deszczowych od 42,6 razy do przeszło 3000 razy niższe od wartości dopuszczalnej w ściekach oczyszczonych.

Z powyższego wynika, iż z uwagi na małe prawdopodobieństwo przekroczenia dopuszczalnych wartości węglowodorów ropopochodnych już w ściekach surowych, lokalizacja separatorów w ramach planowanej przebudowy drogi jest nieuzasadniona. Ograniczenie wpływu na środowisko gruntowo – wodne nastąpi dzięki zastosowaniu darni, wyścielającej rowy przydrożne, która zapewni znaczącą redukcję zawiesiny. Przewiduje się, że zabezpieczenie to pozwoli na zatrzymanie ok. 70 ÷ 90% zanieczyszczeń mechanicznych, głównie zawiesiny i piasku oraz ok. 20 ÷ 90% zanieczyszczeń ropopochodnych.

Droga krajowa nr 3 jest drogą funkcjonującą od wielu lat i mimo braku zabezpieczeń w postaci szczelnych kolektorów i urządzeń oczyszczających ścieki deszczowe, nie stwierdzono w jej otoczeniu zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego, którego przyczyną mogłaby być eksploatacja drogi. Przebudowa drogi do parametrów drogi ekspresowej obejmie również przebudowę systemu odwodnienia. Tym samym działania planowane przez inwestora pozwolą na lepszą ochronę środowiska gruntowo wodnego w rejonie przedsięwzięcia. W niniejszej decyzji określono w tym zakresie szereg warunków realizacji projektowania i eksploatacji przedsięwzięcia. Ponadto zwrócono uwagę, aby w okresie zimowym, do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub ich zapobiegania stosować środki w sposób bezpieczny dla środowiska. Zagadnienie to reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 25 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. Nr 230, poz. 1960).

W raporcie przewiduje się prowadzenie dalszych analiz w zakresie oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, w tym rozważenia ewentualnego zastosowania przegród lub podobnych rozwiązań dla redukcji zawiesiny przed odprowadzaniem ścieków do odbiorników na rowach. Autorzy raportu wskazują, że wyniknie to ze szczegółowej analizy warunków odprowadzania ścieków deszczowych na etapie wykonywania operatu wodnoprawnego i projektu budowlanego. Wynika z tego potrzeba przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie przeprowadzenia prac takich jak np.: demontaż zbędnych elementów infrastruktury towarzyszącej, usunięcie nadmiaru asfaltu i zbędnej podbudowy drogi, roboty ziemne, wycinka drzew, układanie kolejnych warstw drogi i budowa obiektów towarzyszących oraz prace wykończeniowe i porządkowe. W trakcie prowadzenia prac budowlanych będą powstawać przede wszystkim odpady zaliczane do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemie z terenów zanieczyszczonych) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206). Będą to następujące odpady:

- 15 01 01 opakowania z papieru i tektury – ok. 0,2 Mg,
- 15 01 02 opakowania z tworzyw sztucznych – ok. 0,2 Mg,
- 15 01 03 opakowania z drewna – ok. 4 Mg,
- 15 01 04 opakowania z metali – ok. 6 Mg,
- 16 02 13* odpady zużytych urządzeń zawierających niebezpieczne elementy, na przykład lampy sodowe – ok. 0,01 Mg,
- 17 01 01 odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów – ok. 8 000 Mg,
- 17 01 81 odpady z remontów i przebudowy dróg – ok. 50 000 Mg,
- 17 02 01 odpady drewna – ok. 6 Mg,

- 17 03 02 asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 (nie zawierający smoły) – ok. 2 000 Mg,
- 17 04 07 mieszanina metali – ok. 2 Mg,
- 17 04 11 kable inne niż wymienione w 17 04 10 – ok. 10 Mg;
- 17 05 04 gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 – ok. 400 000 Mg,
- 17 06 04 materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03 – ok. 4 Mg;
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – ok. 4 Mg.

Dodatkowo powstawać mogą odpady niebezpieczne o kodach 17 03 01* - asfalt ze smołą (maksymalnie do 20 Mg) oraz 17 05 03* - gleba i ziemia (w tym kamienie), zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi (maksymalnie do 20 Mg). Ich ewentualne występowanie zostanie potwierdzone na etapie projektu budowlanego, co wskazuje na celowość odniesienia się do tego zagadnienia na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Gleba i ziemia z wykopów, o ile nie będą zanieczyszczone, mogą zostać wykorzystane do wyrównania terenu i utworzenia ponownie warstwy próchnicznej w sąsiedztwie pasa drogowego po wykonaniu prac budowlanych. Gleba i ziemia zanieczyszczone (np. węglowodorami ropopochodnymi) powinny być wywiezione na składowisko odpadów niebezpiecznych. Odpady komunalne powinny być wywożone na składowisko odpadów. Wycinka drzew z obszarów leśnych zostanie przeprowadzona przez Nadleśnictwo przed przekazaniem terenu Inwestorowi. Odpady związane z wycinką drzew w ramach gospodarki leśnej oznaczone są kodem 02 01 03. Ich ilość nie powinna przekroczyć 40 Mg, gdyż główna część drewna pozyskanego traktowana jest przez Nadleśnictwo jako surowiec. Drewno z wycinki zieleni, pnie drzew, gałęzie i dragowina drzew i krzewów, karpina drzew i karcze krzewów powinny zostać przeznaczone do wykorzystania przez podmioty gospodarcze lub osoby prywatne, zgłaszające zapotrzebowanie.

Gruz i asfalt, w miarę możliwości, będą wykorzystywane na terenie inwestycji, a ich pozostałości będą przekazywane innym posiadaczom, uprawnionym do ich przyjęcia i zagospodarowania. Opakowania po materiałach budowlanych będą wykorzystywane wielokrotnie lub przekazywane dostawcy towaru (tektura, palety, beczki metalowe), natomiast tworzywa sztuczne będą przekazywane do zagospodarowania przez uprawnionego odbiorcę tego odpadu. Przed rozpoczęciem prac budowlanych wykonawca robót zobowiązany jest złożyć informację o wytwarzanych odpadach i sposobie gospodarowania nimi lub, jeśli odpady niebezpieczne będą powstawały w ilości powyżej 100 kg, wystąpić o zatwierdzenie programu gospodarki odpadami. Zagadnienie to reguluje ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2010 Nr 185 poz. 1243).

Eksploatacja drogi będzie powodować powstawanie odpadów komunalnych, związanych z pracami porządkowymi, utrzymaniem zieleni, przebywaniem ludzi oraz pracami naprawczymi i serwisowymi związanymi z prawidłowym funkcjonowaniem obiektów towarzyszących. Będą to następujące grupy odpadów:

- 02 01 80* zwierzęta padłe i ubite z konieczności oraz odpadowa tkanka zwierzęca, wykazujące właściwości niebezpieczne – ok. 0,5 Mg/rok,
- 20 02 01 odpady ulegające biodegradacji – ok. 100 Mg/rok,
- 20 03 01 niesegregowane odpady komunalne – ok. 10Mg/rok,
- 20 03 03 odpady z czyszczenia ulic i placów – ok. 200 Mg/rok,
- 16 02 13* zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione od 16 02 09 do 16 02 12 (na przykład źródła światła) – ok. 0,1 Mg/rok.

Większość odpadów nie będzie magazynowana w miejscu wytwarzania, tylko po wykonaniu prac porządkowych lub serwisowych zostanie wywieziona. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym. Przed przystąpieniem do eksploatacji drogi wytwórca zobowiązany jest do uregulowania gospodarki odpadami zgodnie z art. 17 a ww. ustawy o odpadach.

W ocenie tut. organu przedstawione w raporcie analizy i argumenty wskazują na możliwość realizacji inwestycji, na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego ma charakter czasowy i lokalny. Na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów i maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. W raporcie wskazano na skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach drogi. Z tego też względu uciążliwość związana z fazą budowy ograniczy się tylko do tych odcinków i przesunąć się będzie wraz z nimi w miarę postępowania prac budowlanych. Szerokość stref emisji zanieczyszczeń od maszyn budowlanych będzie niewielka w stosunku do uciążliwości istniejącego ruchu samochodowego. Podobnie mały zasięg będzie miała emisja pyłu powstającego w wyniku prowadzonych prac ziemnych. W czasie realizacji inwestycji wpływ na powietrze atmosferyczne mogą mieć również ewentualne sytuacje awaryjne, które spowodowane mogą być przez wypadki drogowe, w których uczestnikami będą pojazdy przewożące substancje niebezpieczne, głównie gazy, paliwa, rozpuszczalniki i inne substancje ciekłe. Skutki takich sytuacji są trudne do oszacowania.

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

W celu określenia wpływu ruchu pojazdów na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w rejonie planowanego przebiegu odcinka drogi S3 Rzęsnica-Rurka w raporcie obliczono zasięg stężeń wzdłuż projektowanej trasy przy założeniu charakterystyki ruchu prognozowanej dla dwóch okresów eksploatacji drogi – w latach 2015 i 2025. Wykonane obliczenia wykazały, że wartości stężeń powodowanych emisją ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze nie będą przekraczać (poza pasem drogowym) wartości dopuszczalnych określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr. 16, poz. 87). Emisje zanieczyszczeń do atmosfery powstające podczas eksploatacji drogi nie będą wpływać negatywnie na obszary przyległe do pasa drogowego. Z uwagi na to, iż na zewnątrz pasa drogowego wielkość stężeń dopuszczalnych nie będzie przekraczana nie ma potrzeby podejmowania działań ograniczających oddziaływanie emisji na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego.

Emisja hałasu.

Planowany do przebudowy fragment drogi przebiega głównie przez tereny leśne, które nie są kwalifikowane akustycznie. Występujące w rejonie planowanej inwestycji tereny podlegające ochronie przed hałasem, należy zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), zaliczyć do grupy terenów „3” – mieszkaniowo-usługowe, tereny zabudowy zagrodowej. Dla tego rodzaju terenów, poziomy hałas w środowisku pochodzące od źródeł komunikacyjnych nie powinny przekraczać:

- wskaźnik hałasu $L_{Aeq D}$ - równoważny poziom dźwięku A - 60 dB w porze dnia,
- wskaźnik hałasu $L_{Aeq N}$ - równoważny poziom dźwięku A - 50 dB w porze nocy.

Na odcinku początkowy drogi do miejscowości Kliniska droga biegnie równolegle do torów kolejowych. Na odcinku tym tereny wymagające ochrony przed hałasem znajdują się w rejonie stacji PKP Rurka po zachodniej strony drogi (od km 4+150 do km 4+600) oraz w miejscowości Kliniska w rejonie skrzyżowania z drogą powiatową nr 0708Z Stawno – Kliniska, również po zachodniej stronie drogi ekspresowej S3 (od km 7+150 do km 7+900).

W trakcie prowadzenia prac budowlanych wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą ciężkich maszyn drogowych (spycharek, koparek, równiarek, walców statycznych i wibracyjnych, zespołów do układania mas bitumicznych, frezarek) oraz pojazdów transportowych. Poziom mocy akustycznej maszyn budowlanych i drogowych wynosi w zależności od przeznaczenia i typu od 75 do 110 dB. Okres ten będzie stanowił uciążliwość akustyczną dla mieszkańców tych terenów. W związku z powyższym w niniejszej decyzji zostały sprecyzowane zalecenia organizacyjne i porządkowe pozwalające na ograniczenie tych uciążliwości, w tym prowadzenie prac budowlanych w godzinach od 6.00 do 22.00. Zakłada się, że podczas prac budowlanych, a zwłaszcza podczas eksploatacji maszyn i urządzeń

wibracyjnych nie wystąpi szkodliwe oddziaływanie drgań na sąsiadujące budynki, które znajdują się w odległości nie mniejszej niż 20 m od krawędzi jezdni, gdyż maszyny wibracyjne działają na małych powierzchniach i ich oddziaływanie ma charakter tymczasowy i lokalny.

W celu określenia wpływu planowanej inwestycji na stan klimatu akustycznego w fazie eksploatacji wykonano obliczenia propagacji dźwięku w środowisku. W raporcie przedstawiono wyniki obliczeń zasięgów oddziaływania hałasu dla pory dziennej i nocnej oraz wielkość przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w wybranych punktach obliczeniowych, to jest punktach w obrębie terenów chronionych akustycznie. Obliczenia przeprowadzono dla całego przebudowywanego fragmentu drogi ekspresowej S3, przyjmując największe godzinowe natężenie ruchu oraz udział pojazdów ciężkich. W obliczeniach przyjęto prędkość 100 km/h, jako średnią prędkość potoku (strumienia) ruchu. Dla łącznic przyjęto prędkości od 40 do 70 km/h. Maksymalny zasięg oddziaływania akustycznego projektowanego odcinka drogi ekspresowej, liczony od osi pasa rozdziału dla prognozy ruchu na 2025 rok wynosi: 168 m dla pory dziennej i 345 m dla pory nocnej.

Z przedstawionych analiz wynika, że hałas generowany przez ruch drogowy powodować będzie przekroczenie wartości dopuszczalnych na granicy terenów istniejącej zabudowy mieszkaniowej. W rejonie zabudowy PKP Rurka i wsi Kliniska niezbędne jest zastosowanie zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych. Warunki terenowe i techniczne pozwalają na budowę ekranów akustycznych. Zaprojektowane ekrany akustyczne powinny posiadać powierzchnię pochłaniającą falę dźwiękową od strony zabudowy mieszkaniowej z uwagi na konieczność eliminacji odbić od przejeżdżających pociągów. Wysokości ekranów ustalono w raporcie w odniesieniu do powierzchni jezdni, gdyż nie przewiduje się wysokich nasypów lub głębokich wykopów, a niewielkie wyniesienia lub zagłębienia niwelety nie wpływały na wyniki obliczeń. Natomiast charakter pozostałego terenu (jednorodny teren leśny o podobnej strukturze roślinności) nie powoduje zmian przebiegu izolinii hałasu poza odcinkiem, gdzie występuje zabudowa Nadleśnictwa Kliniska. Występuje tu niewielka modyfikacja rozprzestrzeniania się hałasu. Nie jest to jednak teren chroniony akustycznie.

W warunkach niniejszej decyzji uwzględniono konieczność realizacji zabezpieczeń akustycznych w postaci ekranów akustycznych podając ich lokalizację i parametry. Ponieważ autorzy raportu wskazują, że parametry ekranów akustycznych należy traktować wstępnie, gdyż określenie ich szczegółowej lokalizacji będzie przedmiotem projektu budowlanego, wymagane jest przeprowadzenie z tego względu ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Środowisko przyrodnicze. Obszary Natura 2000.

Planowana inwestycja w większości przechodzi przez tereny leśne. Są to przede wszystkim bory sosnowe (związek Dierano – Pinion). Część kompleksów leśnych na terenie gminy Goleniów pełni funkcję lasów ochronnych. Lasy Nadleśnictwa Kliniska w całości wchodzi w skład Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Puszcze Szczecińskie”. Kompleks ten, obejmujący swoim zasięgiem trzy wielkie obszary leśne: Puszcę Bukową, Puszcę Goleniowską i Puszcę Wkrzańską, pełni przede wszystkim funkcje edukacyjne. Realizacja przedsięwzięcia jest związana z ingerencją w obszary leśne. Największe powierzchnie lasu zostaną wycięte w związku z budową węzłów. Dla wariantu preferowanego powierzchnie te wyniosą: „Węzeł Kliniska” – 12,6 ha i „Węzeł Rzęśnia” – 16,8 ha.

W raporcie uwzględniono potrzebę uzupełnienia roślinności wysokiej w pasie przylegającym do przebudowywanej drogi. Określono również gatunki, jakie powinny zostać nasadzone, ze względu na ich odporność na zanieczyszczenie powietrza i środki zimowego utrzymania dróg, a także z uwagi na fakt, że spełniają wymogi istniejących siedlisk leśnych. Przy nasadzeniach nowej roślinności wzdłuż dróg niezbędne jest uwzględnienie gatunków, które nie będą miejscem przyciągającym większych grup ptaków, co może zwiększyć kolizje z pojazdami poruszającymi się po drodze. Z tego też względu w niniejszej decyzji wskazano gatunki roślin, których należy unikać przy prowadzeniu tych działań.

W ramach przebudowy drogi krajowej nr 3 wraz z budową węzłów, niezależnie od wycinki w obrębie powierzchni leśnych, konieczna będzie wycinka pojedynczych drzew. Nastąpi to w przeważającej większości na obszarach wokół planowanego węzła w Kliniskach. Prowadzenie

prac ziemnych przy użyciu ciężkiego sprzętu i maszyn budowlanych w pobliżu drzew, które nie są przewidziane do wycinki, wymaga przeprowadzenia zabiegów ochronnych. Zalecenia w tym zakresie zostały sprecyzowane w niniejszej decyzji.

Dla potrzeb przedsięwzięcia wykonana została inwentaryzacja przyrodnicza: botaniczna i faunistyczna (obserwacje prowadzone od września 2008 r. do września 2009 r.) w pasie terenu o szerokości po 300 m po każdej stronie projektowanej drogi, a w rejonie węzłów od zewnętrznych łącznic. W rejonie przedsięwzięcia występują jednolite, mało urozmaicone zbiorowiska borowe z typowymi dla nich gatunkami. Dominującym gatunkiem jest sosna, jednak w formie domieszki występuje również brzoza brodawkowata, świerk pospolity oraz dąb szypułkowy i bezszypułkowy. Warstwa krzewów na ogół jest słabo zwarta. Tworzą ją głównie gatunki z drzewostanu oraz jarzab pospolity, czeremcha amerykańska i czeremcha zwyczajna. Warstwa runa jest uboga, a w jej skład wchodzi głównie krzewinki: borówka czarna i borówka brusznica oraz wrzos zwyczajny, pszeniec zwyczajny, konwalia majowa, kokoryczka wonna, szczotlika siwa, trzcinnik leśny. Na terenie lasu bezpośrednio przylegającego do istniejącej drogi zlokalizowano kilka roślin znajdujących się pod ochroną prawną. Są to: konwalia majowa, bluszcz pospolity oraz kocanka piaszkowa, ujęte w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 stycznia 2012 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. Nr 0 poz. 81):

Warstwę mchów tworzą przede wszystkim trzy gatunki: rokitnik pospolity oraz dwa gatunki objęte ochroną częściową: widłoząb kędzierzawy i gajnik lśniący. Warstwa ta jest bardzo dobrze rozwinięta i pokrywa prawie 100% powierzchni. Natomiast na poboczu przewidzianego do przebudowy odcinka DK3 stwierdzono występowanie typowych dla siedlisk ruderalnych gatunków roślin, w tym m.in.: krwawnik pospolity, bylica pospolita, cykoria podróżnik, lepnica rozdęta, przymiotno kanadyjskie.

Nie stwierdzono obecności żadnych siedlisk ani gatunków roślin wymienionych w Załącznikach Dyrektywy 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory (tzw. Dyrektywy Siedliskowej).

Najbardziej urozmaicone tereny znajdują się w znacznej odległości od analizowanej drogi. Są to zlokalizowane w odległości ok. 1 km na zachód od ocenianej drogi, za zabudową wsi Rurzyca (w kierunku Jeziora Dąbie) tereny użytków zielonych, rozciętych licznymi rowami melioracyjnymi. Teren przeznaczony pod inwestycję i w jej sąsiedztwo charakteryzuje się niewielkim zróżnicowaniem szaty roślinnej, zarówno na poziomie fitocenotycznym, jak i gatunkowym. Powoduje to jego małą atrakcyjność jako potencjalne żerowiska zwierząt. Występują tu jednak gatunki zwierząt objętych ochroną na podstawie:

- rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 października 2011 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. Nr 237 poz. 1419),
- Dyrektywy 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (tzw. Dyrektywa Ptasia),
- ww. Dyrektywy Siedliskowej.

W ramach inwentaryzacji stwierdzono występowanie pojedynczych przedstawicieli fauny kręgowców:

- padalec zwyczajny (gatunek podlegający ochronie ścisłej na podstawie prawa krajowego),
- jaszczurka zwinka (gatunek podlegający ochronie ścisłej na podstawie prawa krajowego oraz chroniony na podstawie prawa wspólnotowego – Załącznik IV Dyrektywy Siedliskowej),
- dzięcioł czarny (gatunek podlegający ochronie ścisłej na podstawie prawa krajowego oraz chroniony na podstawie prawa wspólnotowego – Załącznik I Dyrektywy Siedliskowej),
- sikora sosnowka (gatunek podlegający ochronie ścisłej na podstawie prawa krajowego),
- pełzacz leśny (gatunek podlegający ochronie ścisłej na podstawie prawa krajowego).

Teren ten jest również miejscem bytowania bezkręgowców:

- chrząszczy (*Coleoptera*): żuk wiosenny, żuk leśny,
- owadów prostoskrzydłych (*Orthoptera*): opaślik sosnowiec,
- motyli (*Lepidoptera*): czerwonończyk nieparek (gatunek podlegający ochronie ścisłej na podstawie prawa krajowego oraz chroniony na podstawie prawa wspólnotowego – Załącznik II Dyrektywy Siedliskowej),

- mięczaków (*Mollusca*): ślimak winniczek (gatunek podlegający ochronie częściowej na podstawie prawa krajowego).

Autorzy raportu podkreślają fakt, że w czasie wyjazdów terenowych nie stwierdzono powtarzalności występowania ww. przedstawicieli fauny, co wynika z faktu, że na rozpatrywanym terenie znajdują się mało urozmaicone siedliska przyrodnicze. Wszystkie gatunki chronione stwierdzone były w głębi lasu. W wyniku prac budowlanych nie nastąpi utrata terenów siedliskowych, obniżenia liczebności zwierząt w pasie bezpośrednio przylegającym do drogi oraz izolacja populacji. Rejon planowanego przedsięwzięcia charakteryzuje się występowaniem jednolitego, drzewostanu (monokultura sosny), zatem wąska pasowa wycinka drzew wzdłuż skraju tego kompleksu leśnego nie zmieni w istotny sposób warunków bytowania występujących tam zwierząt.

Na terenie objętym przeprowadzona inwentaryzacją nie zlokalizowano miejsc gniazdowania ptaków, szczególnie ptaków chronionych. Gatunki cenne (chronione, drapieżne, podlegające między innymi ochronie strefowej, znajdujące się w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej), takie jak: orzeł bielik, bąk, błotniak stawowy, kania ruda i inne, występują na terenie Nadleśnictwa, jednak ich siedliska są zlokalizowane poza terenem przedmiotowej inwestycji (na terenie oddziałów położonych w znacznej odległości od przedmiotowej drogi). Gatunki te mogą wprawdzie pojawiać się w rejonie planowanego przedsięwzięcia, jednak należy je wtedy uznać za gatunki zalatujące, a nie bytujące na tym terenie.

W wyniku prac budowlanych nie nastąpi utrata siedlisk lęgowych ptaków, obniżenie ich liczebności w pasie bezpośrednio przylegającym do drogi oraz fragmentacja i izolacja populacji. Możliwe są natomiast kolizje z szybko jadącymi pojazdami (są one jednak niezależne od przebudowy drogi) oraz śmiertelność gatunków, wynikająca z naturalnej obecności populacji drapieżników i padlinożerców.

Autorzy raportu, powołując się na informacje uzyskane z Nadleśnictwa Kliniska oraz zidentyfikowane tropy zwierząt wskazują, że w pasie objętym inwentaryzacją mogą występować gatunki takie jak: jeż zachodni, gacek brunatny, łasica, ryjówka aksamitna, ryjówka malutka, czy wiewiórka pospolita, podlegające ochronie ścisłej. Z przeanalizowanych dokumentów wynika, że na terenie planowanej inwestycji nie zaobserwowano gatunków ani ich siedlisk, które są przedmiotem ochrony w ramach obszarów Natura 2000.

Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z oddziaływaniem na florę i faunę występującą na tym terenie poprzez:

- wycinkę drzew i krzewów,
- ingerencję w powierzchnię ziemi,
- uszczuplenie siedlisk przyrodniczych objętych ochroną gatunków roślin,
- płoszenie zwierząt, powodujące okresowe wycofanie się poszczególnych gatunków poza teren przedsięwzięcia.

Autorzy raportu wskazują, że realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z koniecznością naruszenia stanowisk konwalii majowej, kocanki piaskowej i bluszcza pospolitego. Są to gatunki ekspansywne, licznie występujące i należące do pospolitych w Polsce. Ilość zniszczonych roślin w stosunku do całkowitej powierzchni, jaką one zajmują na pozostałej części terenu, będzie nieznaczna. Jednakże w przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do gatunków dziko występujących roślin objętych ochroną należy przed rozpoczęciem przedsięwzięcia uzyskać odstąpienie od zakazów w stosunku do gatunków dziko występujących roślin i grzybów objętych ochroną Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.).

Również w przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do chronionych gatunków zwierząt należy przed rozpoczęciem przedsięwzięcia uzyskać zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.).

Na zagadnienia te zwrócono uwagę w raporcie. W wyniku przeprowadzonych analiz wskazano na szereg zaleceń dla ochrony flory i fauny, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, w tym:

- Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum i przeprowadzić w okresie od 1 października do końca lutego, przy czym w przypadku drzew dziuplastych, mogących stanowić miejsca zimowania nietoperzy, wycinkę należy przeprowadzić w październiku. Drzewa takie przy wycinaniu należy odłożyć w postaci całego pnia głównego z podciętymi głównymi konarami, obok miejsca ścięcia. Kłody należy pozostawić na co najmniej 24 godziny (optymalnie na 48 godzin), aby dać czas na ich opuszczenie potencjalnie zasiedlającym je nietoperzom lub innym przedstawicielom fauny.
- Zabezpieczenie pozostałych drzew narażonych na oddziaływania prac ziemnych oraz prac budowlanych prowadzonych przy użyciu ciężkiego sprzętu i maszyn budowlanych powinno objąć przede wszystkim ochronę pnia poprzez owinięcie go na przykład matami zabezpieczającymi oraz oszalowanie drzew deskami. Wszystkie młode drzewa rosnące pojedynczo lub w grupach, powinny być ogrodzone płotem. Powinno się również zadbać o stałe zasilanie drzew wodą w ilości uzależnionej od warunków glebowych i atmosferycznych.
- Drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia prac powinno się poddać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia.
- Bazę budowy należy wyznaczyć w miejscach o najniższych walorach przyrodniczych z ubogą szatą roślinną; nie powinno dopuścić się do wykonania placów składowych i dróg dojazdowych, poruszania się sprzętu mechanicznego, składowania materiałów budowlanych oraz zmian poziomu gruntu w odległości co najmniej 2 m na zewnątrz od obrysu korony drzewa.

Eksploatacja przedsięwzięcia na przedmiotowym odcinku nie spowoduje zmian w strukturze gatunków ptaków osiadłych i zalatujących na ten obszar. Natomiast niezbędne będzie podjęcie działań mających na celu zapewnienie zwierzętom warunki bezpiecznego poruszania się w sąsiedztwie drogi oraz bezpiecznego przekraczania bariery ekologicznej jaką stanowi droga. Zdaniem autorów raportu, stosunkowo rzadkie występowanie zwierząt w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi wynika z utrwalonego w zachowaniach zwierząt istnienia znaczącej bariery, jaką jest zarówno droga S3, jak i linia PKP E-59, zwłaszcza na odcinku wspólnym. Duży ruch na drodze S3 oraz wyposażenie jej na wielu odcinkach w bariery są znaczącą przeszkodą w przekraczaniu jej przez zwierzęta, zwłaszcza duże. Z zaobserwowanych tropów wynika, że próby przekraczania tej bariery podejmowały jedynie małe zwierzęta: lisy, zające, dzikie króliki. Na południe od wsi Kliniska w rejonie drogi S3 sytuacja wygląda podobnie, z tym, że pojawiają się tu znacznie więcej zwierząt większych: sarna i dzik, które przekraczają lub usiłują przekroczyć linię kolejową. Poza tym w makroregionie Pomorze Zachodnie występuje jeleń. Gatunki te charakteryzują się znacznymi wymaganiami przestrzennymi i dalekim zasięgiem migracji. Właśnie ta grupa powinna zostać objęta szczególną ochroną przy przebudowie omawianej drogi, również ze względów zachowania bezpieczeństwa dla użytkowników drogi.

Zgodnie z warunkami technicznymi, obowiązującymi dla dróg ekspresowych (klasy „S”), drogi te muszą być ogrodzone na całej długości. W odniesieniu do ocenianego odcinka drogi S3 planuje się wykonanie takich ogrodzeń. W niniejszej decyzji wskazano na rozwiązania, które muszą być zachowane przy projektowaniu i realizacji przedsięwzięcia.

O wyborze lokalizacji przejść dla zwierząt i ich typie zadecydowały wyniki lustracji terenu oraz uzgodnienia i konsultacje z Nadleśnictwem Kliniska oraz z Kołem Łowieckim „PUSZCZA”. Biorąc pod uwagę przedstawiane wyniki obserwacji zwierząt można spodziewać się, że przejścia będą wykorzystywane przez sarny, dziki, lisy i drobne ssaki. Rzadziej pojawiać się będą jelenie, a mało prawdopodobne jest wystąpienie wilków. Z uwagi na brak jakichkolwiek wód powierzchniowych (cieków, oczek czy innych zbiorników wodnych) oraz wilgotnych lub podmokłych obniżen terenu w rejonie planowanej inwestycji, nie planuje się budowy przejść dla

plazów. Zwierzęta te nie występują w obrębie inwentaryzowanego terenu z uwagi na specyficzny (suchy) typ siedliska, który dominuje na analizowanym obszarze.

Planowane są dwa przejście górne typu „zielony most”, w formie dużego wiaduktu nad drogą, o szerokości 70 m. Obiekty te nie powinny być zbyt wyniesione ponad powierzchnię otaczającego terenu, a nachylenie terenu w obrębie przejść nie powinno odróżniać się od nachylenia terenu na obszarach otaczających przejście. Konieczna jest również dobra widoczność drugiej strony przejścia, a powierzchnia powinna rozszerzać się ku końcom, gdyż pomaga to zwierzętom zaakceptować i użytkować przejście. Ważne jest, aby obiekty te stanowiły budowle z naturalnym pokryciem gruntu i roślinnością. Powierzchnia przejść powinna być zagospodarowana zgodnie z wymaganiami gatunków kluczowych i nie powinna odróżniać się od warunków siedliskowych po obu stronach drogi. Należy dążyć do możliwie największej różnorodności przejść przez wprowadzenie powierzchni zadrzewionych, zakrzewionych oraz otwartych, porośniętych przez niską roślinność zielną. Konieczne jest też zastosowanie osłon przeciwośluniowych na bocznych krawędziach przejścia. Bardzo ważne dla wszystkich gatunków zwierząt jest odpowiednie połączenie korytarzy migracyjnych lub obszarów siedliskowych z powierzchnią zbudowanego przejścia. Uzyskuje się to przez wprowadzenie tak zwanych struktur kierunkowych o charakterze naprowadzającym. Konieczne jest odpowiednie ukształtowanie konstrukcji naprowadzających zwierzęta na przejścia. Mogą to być ogrodzenia z siatki obsadzone szpalerami krzewów i pnączy oraz specjalnie ukształtowane pasy roślinności (zadrzewienia i zakrzewienia) po obu stronach drogi, tworzące rodzaj leja zwężającego się w kierunku przejścia. Należy wykorzystać do tego celu rodzime gatunki drzew oraz krzewy, stanowiące atrakcyjny żer dla zwierząt (na przykład osika, leszczyna, trzmielina, rokitnik zwyczajny, dzika róża, głogi, śliwa tarnina). Takie zgrupowania krzewów stanowią ochronę przed oświetleniem z drogi, będą też zwabiać zwierzęta w pobliże przejścia, jednocześnie utrudniając dostęp ludzi.

Zdaniem tut. organu wykonanie przejść o standardzie „zielonego mostu” jest rozwiązaniem, które poza bezpieczeństwem zwierząt pozwoli na wzbogacenie materiału genetycznego poprzez połączenie kompleksów leśnych po wschodniej stronie drogi z terenami o mieszanej funkcji (leśne, otwarte – łąkowe) położone między drogą a Jeziorem Dąbie.

W niniejszej decyzji zalecono prowadzenie monitoringu przejść dla zwierząt i skuteczności ogrodzeń. Celem takiej kontroli będzie wstępna ocena akceptacji przejść przez zwierzęta i zalecenia odnośnie dodatkowego kształtowania powierzchni i otoczenia przejścia oraz ocena, czy zakładane cele budowy przejścia zostały osiągnięte.

W przypadku monitoringu podstawowego najbardziej wskazane jest stosowanie łączne metody tropień po śniegu / piasku oraz rejestrowania tropów w rynnach z piaskiem lub rejestrowania metodą pojemników z tuszem. W przypadku przedmiotowej inwestycji planowane są dwa przejścia górne dla dużych zwierząt, które będą wykorzystywane również przez średnie i małe ssaki oraz gady. Na takich przejściach należy odnajdywać tropy i odchody w obrębie przejścia, instalować w środkowej części lub na obu końcach obiektu rynny (pasy) z piaskiem (dla oceny użytkowania w sezonie bezśnieżnym), natomiast w sezonie zimowym należy prowadzić tropienia po śniegu na przejściu oraz tropienia na ustalonych ścieżkach (kierunkach) w sąsiedztwie przejścia.

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza chronionymi formami przyrody takimi jak: rezerваты przyrody, użytki ekologiczne, parki narodowe, parki krajobrazowe i ich strefy, obszary chronionego krajobrazu, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe. W odległości ok. 35 m od krawędzi istniejącej drogi, na terenie Nadleśnictwa Kliniska, znajduje się pomnik przyrody - lipa drobnolistna „Anna”. Prace budowlane prowadzone w ramach przebudowy drogi nie będą stanowiły zagrożenia dla tego drzewa, gdyż na tym odcinku dojdzie do odsunięcia pasa jezdni od zabudowań Nadleśnictwa i miejsca, w którym rośnie wspomniane drzewo. Po zrealizowaniu przebudowy odległość ta zwiększy się do ok. 70 m.

Planowana inwestycja nie będzie realizowana również na obszarach Natura 2000. Najmniejsza odległość inwestycji (w linii prostej) od obszaru „Dolina Dolnej Odry” PLB320003 wynosi

około 1,1 km. Odległość od pozostałych obszarów jest znacznie większa i przedstawia się następująco:

- „Torfowisko Reptowo” PLH 320056 – ok. 4,3 km,
- „Dolna Odra” PLH 320037 (proponowany) – ok. 6,3 km,
- „Wzgórza Bukowe” PLH 320020 – około 8,2 km,
- „Uroczyska w Lasach Stepnickich” PLH 320033 – ok. 9,5 km,
- „Puszcza Goleniowska” PLB 320012 – ok. 9,5 km,
- „Ostoja Goleniowska” PLH 320013 – ok. 10,4 km,
- „Ujście Odry i Zalew Szczeciński” PLH 320018 – ok. 11,5 km,
- „Zalew Szczeciński PLB” 320009 – ok. 13,5 km.

Najbliżej położony obszar Natura 2000 „Dolina Dolnej Odry” PLB320003 o powierzchni 61648,4 ha został wyznaczony rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133). Celem ochrony ww. obszaru jest ochrona populacji dziko występujących ptaków i utrzymanie ich siedlisk w niepogorszonym stanie. Cały obszar jest ostoją ptaków o randze europejskiej. Jest to teren szczególnie ważny dla ptaków wodno-błotnych (zarówno w okresie lęgowym, wędrownym i zimowiskowym), które występują tu w olbrzymich koncentracjach. Występuje tu co najmniej 34 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej i z Załącznika II Dyrektywy siedliskowej oraz 14 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi, w tym gatunki priorytetowe to: batalion, bączek, bąk, bielaczek, bielik, błotniak łąkowy, błotniak stawowy, błotniak zbożowy, bocian biały i czarny, czapla biała, derkacz, gąsiorek, gęś białoczelna, jarzębata, kania czarna i ruda, kropiatka, lelek, łabędź czarnodzioby i łabędź krzykliwy, łączak, muchołówka mała, orlik krzykliwy, podróżniczek, puchacz, rybitwy: białoczelna, czarna i zwyczajna, rybołów, sowa błotna, trzmielojad, wodniczka, zielonka, zimorodek i żuraw. Występuje tu również bogata fauna innych zwierząt kręgowych. Do najpoważniejszych zagrożeń ostoi zalicza się zanieczyszczenia wód pochodzenia rolniczego, przemysłowego i komunalnego oraz kłusownictwo.

W raporcie uwzględniono uwarunkowania przyrodnicze charakteryzujące ten obszar oraz wyniki przeprowadzonej lustracji i inwentaryzacji przyrodniczej terenu (pas wzdłuż drogi). W wyniku tych działań stwierdzono, w pasie wzdłuż drogi znajdują się siedliska dla występowania trzech spośród ok. 40 gatunków ptaków będących przedmiotem ochrony w tej ostoi. Są to lelek, gąsiorek i kania ruda. Jednak nie występują tu warunki, aby przyciągnąć te gatunki ptaków, gdyż siedliska te są zbyt małe i izolowane od otaczającego środowiska przyrodniczego. Ptaki te znajdują dużo lepsze i zróżnicowane warunki bytowania w granicach ostoi. W trakcie prac terenowych w rejonie drogi nie stwierdzono występowania żadnego ze wspomnianych ptaków. Ponadto wycinka, jaka wystąpi w związku z planowaną inwestycją jest relatywnie niewielka w porównaniu z arealem lasu otaczającym drogę krajową nr 3. Z tego też względu ptaki, w tym ptaki będące przedmiotem ochrony ostoi „Dolina Dolnej Odry”, będą korzystać raczej z innych potencjalnych miejsc występujących w tym rejonie.

Nie przewiduje się, aby realizacja i eksploatacja projektu spowodowała wystąpienie jakiegokolwiek z zagrożeń zidentyfikowanych dla ww. obszarów w Standardowych Formularzach Danych. Planowana inwestycja nie będzie wywierała istotnego wpływu na obszar Natura 2000 „Dolina Dolnej Odry”, w tym nie spowoduje:

- zmniejszenia powierzchni siedliska,
- fragmentacji siedliska,
- pojawienia się nowych zakłóceń w funkcjonowaniu środowiska, gdyż jest to istniejąca droga,
- zmian w liczebności populacji roślin i zwierząt,
- zmian w stosunkach ilościowych i jakościowych wody.

Inwestycja nie wpłynie na zmianę spójności i integralności funkcjonowania ostoi.

Pozostałe obszary Natura 2000 położone są w takich uwarunkowaniach terenowych i przyrodniczych, w tym w znacznej odległości od planowanej inwestycji, że nie przewiduje się wpływu przedsięwzięcia na te obszary. Żadna z ostoi nie zostanie przecięta przez planowaną

inwestycję. Wszystkie obszary specjalnej ochrony ptaków znajdują się po jednej (zachodniej) stronie planowanej inwestycji, z tego też względu nie występuje problem przeszkód dla przemieszczania się ptaków. Z uwagi na dalekie sąsiedztwo planowanej inwestycji od ostoi ptaków nie ma potrzeby stosowania środków ograniczających oddziaływania na te obszary. Prace związane z przebudową drogi krajowej nr 3 nie należą do działań stanowiących bezpośrednie zagrożenie dla chronionych gatunków ptaków oraz ich naturalnych siedlisk z uwagi na znaczną odległość terenów chronionych Natura 2000 od przedsięwzięcia. W wyniku przebudowy drogi nie zostaną również zakłócone relacje przestrzenne pomiędzy innymi obszarami Natura 2000.

Oddziaływanie na zabytki i obiekty dziedzictwa kulturowego.

Przebudowa analizowanej drogi krajowej nr 3 na odcinku Rurka – Rzęsnica, nie koliduje z obiektami historycznymi oraz architektonicznymi ani z ich walorami istotnymi dla krajobrazu kulturowego. Nie stwierdzono w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji stanowisk archeologicznych oraz stref ochrony konserwatorskiej.

Największe zagrożenie będzie dotyczyć stanowisk i zabytków archeologicznych, które będą odkryte przypadkowo w trakcie procesu inwestycyjnego. Z tego też względu, przed przystąpieniem do wykonywania robót budowlanych należy przeprowadzić badania powierzchniowo-rozpoznawcze w rejonie budowy, w celu określenia faktycznej ilości stanowisk będących w kolizji z drogą oraz stwierdzenie ich zasięgów i wielkości powierzchni do badań ratowniczych. Zagadnienie te reguluje ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 r. Nr 162 poz. 1568, ze zm.).

Możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko.

W raporcie przedstawiono analizę oddziaływania skumulowanego w odniesieniu do następujących zagadnień: wpływu na wody podziemne, oddziaływania akustycznego, emisji zanieczyszczeń do powietrza, wpływu na biosferę, a szczególnie na warunki migracji zwierząt. Przebudowywany fragment drogi na odcinku ok. 2,9 km przecina strefę ochronną ujęć wód podziemnych Kliniska I i Kliniska II. Przez tą strefę na odcinku ok. 2,5 km przebiega odcinek magistralnej linii kolejowej E59 Świnoujście – Szczecin – Poznań - Wrocław. Oba szlaki znajdują się w odległości od ok. 200 do ok. 800 m od siebie. Potencjalne oddziaływanie z obu ciągów komunikacyjnych powodować może przenikanie w grunt zanieczyszczeń związanych z ich przebudową i eksploatacją. Analiza jakości wody na ujęciach nie wskazuje na wpływ na wody podziemne dotychczasowej eksploatacji obu ciągów komunikacyjnych. Poprawa warunków technicznych i eksploatacyjnych drogi i linii kolejowej wpłynie na zmniejszenie, i tak dotychczas nieznaczącego, wpływu na wody podziemne. Skumulowane oddziaływanie na środowisko w odniesieniu do emisji hałasu może dotyczyć wspólnego oddziaływania przedmiotowego odcinka drogi oraz krzyżujących się z nią dróg kołowych i linii kolejowej E59. W raporcie przedstawiono łączne oddziaływanie układu komunikacji. W celu ograniczenia poziomów emisji hałasu wskazano na konieczność wykonania ekranów akustycznych. W rejonie wspólnego oddziaływania linii kolejowej i drogi w celu uniknięcia odbicia i interferencji fali dźwiękowej, a tym samym wystąpienia kumulacji oddziaływania akustycznego, ekrany zostaną wykonane jako pochłaniające. Uzyskanie najlepszych efektów będzie możliwe, gdy inwestorzy przebudowujący linię kolejową E59 zastosują również odpowiednie ekrany akustyczne.

W raporcie wskazano zabezpieczenia, które ograniczą wpływ na środowisko zidentyfikowanych oddziaływań skumulowanych.

W przedstawionej w raporcie analizie uwzględniono łączne oddziaływanie układu komunikacji w zakresie emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza. Wynika z niej, że emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego w rejonie węzłów i skrzyżowań nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska.

Równoległy przebieg drogi i linii kolejowej stwarza wzmocnienie barierowego oddziaływania tego szlaku komunikacyjnego na lokalne migracje zwierząt. Rozwiązaniem tego problemu jest wybudowanie w km ok. 2+086 wspólnego przejścia dla zwierząt, w formie tzw. „zielonego mostu”. Zalecenie takie zostało uwzględnione w niniejszej decyzji.

Obszar ograniczonego użytkowania.

Art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska uwzględnia trasy komunikacyjne jako obiekty, dla których można tworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Obszar ograniczonego użytkowania tworzy się w przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska. Przeprowadzona dla potrzeb niniejszego raportu analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz rozpoznanie środowiska przyrodniczego wykazały, że dla projektowanej przebudowy drogi krajowej nr 3 nie ma potrzeby ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania.

Możliwość wystąpienia oddziaływań w kontekście transgranicznym.

Aspekt oddziaływań transgranicznych, tj. takich które mogą spowodować wystąpienie istotnego wpływu przedsięwzięcia na tereny położone poza granicami Polski, można uznać za nieistotny. W przypadku realizacji inwestycji oddziaływanie transgraniczne nie wystąpi. Emisje w fazie budowy i ewentualnej likwidacji będą chwilowe, ograniczone do czasu ich prowadzenia oraz do miejsca prowadzenia robót i terenów zlokalizowanych wokół drogi. Jak wynika z przedstawionych analiz, w czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska. Ponadnormatywna emisja gazów i pyłów mieści się w pasie drogowym. Rozprzestrzenianie się hałasu zostanie ograniczone ekranami akustycznymi i sąsiedztwem ścian lasu wzdłuż drogi. Przewidywane wielkości stężeń zanieczyszczeń wód opadowych odprowadzanych z drogi do środowiska gruntowo-wodnego spełniać będą obowiązujące normy. Z uwagi na kierunki spływów wód powierzchniowych i podziemnych, ilości tych wód oraz odległość od granicy nie wystąpią oddziaływania transgraniczne.

Odległość drogi do granicy polsko-niemieckiej wynosi ponad 30 km. Oddziaływania na środowisko będą mieć charakter lokalny i nie będą się przenosić na dalsze odległości.

Biorąc powyższe pod uwagę, organ nie stwierdził przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.

Oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii.

Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) przez poważną awarię przemysłową rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałą w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Zgodnie z ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 ze zm.) przez poważną awarię przemysłową rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałą w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Sytuacje awaryjne, które mogą wystąpić w przypadku eksploatacji drogi nie będą kwalifikowały się do kategorii poważnej awarii przemysłowej.

Analizowane przedsięwzięcie, uwagi na swój charakter, nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii, w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150) Prawa ochrony środowiska. Jednak wg dyrektyw Unii Europejskiej SEVESO I i SEVESO II jest zakładem o ryzyku wystąpienia awarii przemysłowej, z uwagi na możliwość przesyłania substancji niebezpiecznych transportem drogowym.

W raporcie przeanalizowano możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych na etapie budowy i eksploatacji drogi. W takich sytuacjach mogą wystąpić emisje zanieczyszczeń do środowiska, polegające na przenikaniu substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. Poważne awarie dla środowiska w związku z eksploatacją dróg mogą zaistnieć na skutek awarii lub wypadku z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Sytuacje w wyniku, których nastąpić może rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych występują na drogach rzadko, ale ich konsekwencje ekologiczne mogą być bardzo groźne. Z przedstawionych

dokumentów wynika, iż na tym odcinku drogi krajowej S 3 nie miały miejsca wypadki i kolizje powodujące zagrożenia dla środowiska.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) organ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdza zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Jednak zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 5 ww. ustawy dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej nie jest wymagane przedkładanie wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ponadto w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, zgodnie z art. 11i ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193 poz. 1194).

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

- nie będzie występowało oddziaływanie na środowisko w kontekście transgranicznym, gdyż oddziaływanie na środowisko występowało będzie jedynie w skali lokalnej na terytorium Polski,
- zaproponowane działania ograniczające wpływ na środowisko w zakresie ochrony hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, gospodarki odpadowej i wodno-ściekowej, ograniczają wpływ przedsięwzięcia na warunki życia ludzi,
- nie będzie występować potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanego drogi, gdyż przy spełnieniu wskazanych w raporcie i niniejszej decyzji warunków zachowane będą obowiązujące standardy jakości środowiska,
- planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na funkcjonowanie obszarów Natura 2000 oraz nie wpłynie na spójność i integralność obszarów Natura 2000.

Na podstawie analizy przeprowadzonej na załączonych do wniosku dokumentach, w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska, związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w tych dokumentach zostały zdefiniowane warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska. W związku z powyższym można stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie pogorszy istniejącego stanu środowiska, pod warunkiem zachowania parametrów technicznych i technologicznych, dla których przeprowadzono analizę w załączonym do wniosku raporcie oraz spełniając szereg zaleceń określonych w raporcie, które zostały uwzględnione również w niniejszej decyzji. Dodatkowo w niniejszej decyzji stwierdzono konieczność przeprowadzenia pomiarów sprawdzających poziom emitowanego do środowiska hałasu po oddaniu do eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz prowadzenie monitoringu przyrodniczego. Możliwość narzucenia obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska wynika z art. 82 ust. 1 pkt. 3 lit. b ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 tej ustawy nałożono obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej, której celem będzie ocena rzeczywistego oddziaływania na środowisko oraz sprawdzenie skuteczności zaproponowanych działań i środków m. in. w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających takiej ochrony oraz wpływ na środowisko gruntowo-wodne. Po analizie przedłożonych dokumentów środowiskowych, ujawniły się przesłanki wskazujące na zobowiązanie do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1

pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.).

Autorzy raportu wskazują, m. in. na to, że:

- podano orientacyjne usytuowanie ekranów akustycznych i w związku z tym w projekcie budowlanym należy uszczegółowić położenie ekranów akustycznych uwzględniając m. in. dokładny kilometraż drogi oraz infrastrukturę techniczną,
- dodatkowego rozważenia wymaga ewentualne zastosowanie przegród lub podobnych rozwiązań dla redukcji zawiesiny przed odprowadzaniem ścieków do odbiorników na rowach, co wyniknie ze szczegółowej analizy warunków odprowadzania ścieków deszczowych na etapie wykonywania operatu wodnoprawnego i projektu budowlanego.

W niniejszej decyzji zobowiązano wnioskodawcę do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania, na podstawie art. 82 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy.

Ponadto na podstawie obowiązujących przepisów ochrony środowiska inwestor zobowiązany jest m. in. do:

- uregulowania stanu formalno-prawnego w zakresie gospodarki odpadami, zgodnie z obowiązkami określonymi w przepisach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 257 ze zm.),
- prowadzenia ewidencji ilościowej i jakościowej wytwarzanych odpadów w fazie budowy i eksploatacji, w oparciu o dokumenty określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 lutego 2006 r. w sprawie wzoru dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. U. Nr 30, poz. 213),
- uzyskania pozwoleń wodnoprawnych, zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.), m.in. na: wprowadzanie ścieków deszczowych i roztopowych z powierzchni drogi do gruntu lub do wód powierzchniowych, w przypadku prowadzenia odwodnień budowlanych, które spowodują długotrwałe obniżenie poziomu zwierciadła wody podziemnej, w przypadku ingerencji w istniejące urządzenia wodne poprzez ich rozbiórkę lub przebudowę,
- uzyskania zgody na wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.),
- uzyskania zezwoleń na odstąpienie od zakazów w odniesieniu do gatunków roślin i zwierząt chronionych i ich siedlisk, co do których istnieje możliwość kolizji planowanej inwestycji z ich stanowiskami, w trybie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.).

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz na obszary Natura 2000 określono, analizowano oraz oceniono zagadnienia wskazane w art. 62 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), w tym m. in.:

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

Niniejszą decyzję wydano w oparciu przepisy ww. ustawy uwzględniając:

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

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

Zgodnie z zapisami art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. Nr 225, poz. 1635 ze zm.) wnioskodawca, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie jest zwolniona z obowiązku wniesienia opłaty skarbowej od dokonania czynności urzędowej, jako jednostka budżetowa.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji określonej w art. 72 ust 1 tej ustawy. Wniosek powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, zgodnie z art. 72 ust. 3 ww. ustawy. Termin, ten może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie

Przemysław Łagodzki

Otrzymują:

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

Do wiadomości:

1. Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie
ul. Spedytorska 6/7, 70-032 Szczecin

Załącznik Nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 3 października 2012 r. znak: WOOŚ-TŚ.4200.1.2012.AT.9, dla przedsięwzięcia pn.: *Dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Rurka-Rzęsnica*

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie ma na celu dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej. Przebudowa realizowana będzie od km 73+574 do km 86+900, co stanowi odcinek o długości 13 326 m.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się bezkolizyjne skrzyżowania (węzły), dwupasmowe jezdnie wyposażone w pasy awaryjne (docelowo przewiduje się, że droga na całym odcinku posiadać będzie dwie jezdnie z trzema pasami ruchu), poprawę nawierzchni jezdni, utwardzenie poboczy oraz budowę przejść dla zwierząt. Prace te nie będą miały istotnego wpływu na przebieg samej drogi, gdyż zostanie zachowany jej obecny ślad poza niewielkimi zmianami, zwłaszcza w rejonie Klinisk, gdzie planowane jest wykonanie węzła drogowego wraz z bezkolizyjnym przejściem dla pieszych. Wykonanie węzłów zamiast skrzyżowań jest warunkiem podstawowym i koniecznym do doprowadzenia drogi do parametrów drogi ekspresowej.

Droga krajowa w istniejącym stanie zostanie przebudowana i dostosowana do odpowiednich parametrów z zachowaniem następujących warunków:

- dostępność do drogi ekspresowej tylko i wyłącznie przez projektowane węzły drogowe,
- budowa wzdłuż drogi ekspresowej dróg dojazdowych (serwisowych), koniecznych do obsługi przyległego terenu,
- skomunikowanie dróg dojazdowych z drogą ekspresową przez projektowane węzły,
- likwidacja wszystkich bezpośrednich zjazdów gospodarczych i na tereny leśne (pozostawienie 3 zjazdów na tereny leśne jako zjazdów na drogi pożarowe – zjazdy te zostaną odpowiednio oznakowane, wyposażone w zapory i nie będą stanowiły dróg ogólnodostępnych),
- likwidacja punktów małej gastronomii związana z brakiem możliwości wykonania do nich dojazdów,
- zapewnienie utrzymania poprzecznego ruchu pieszo - rowerowego w rejonie węzła Kliniska,
- wybudowanie dwóch przejść dla zwierząt,
- likwidacja bezpośrednich zjazdów i skrzyżowań do stacji paliw oraz do restauracji „Pod Kogutem”,
- likwidacja skrzyżowania skanalizowanego w miejscowości Kliniska,
- zlikwidowanie bezpośrednich zjazdów (zlokalizowanych po wschodniej stronie drogi) do Nadleśnictwa Kliniska oraz na teren punktu gastronomicznego,
- realizacja węzła Kliniska i włączenie poprzez węzeł projektowanych dróg dojazdowych do stacji paliw, restauracji „Pod Kogutem”, Nadleśnictwa Kliniska, zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej po zachodniej stronie drogi ekspresowej, składowiska drewna oraz punktu gastronomicznego „Pod Borem”, zlokalizowanego w rejonie zabudowań Nadleśnictwa,
- zlikwidowanie zjazdu na parking leśny po prawej stronie drogi około km 10+500,
- realizacja węzła Rzęsnica,

W ramach przebudowy drogi planuje się również zabezpieczenie terenu pod przyszłe rozwiązanie 2 x 3 (dwie jezdnie po trzy pasy) w postaci zwiększenia szerokości istniejącego pasa drogowego do minimum 50 m. Na odcinku drogi od początku trasy do miejscowości Kliniska ze względu na lokalizację linii kolejowej przewidziano poszerzenie drogi lewostronnie, a na pozostałym odcinku – obustronnie.

Parametry drogi ekspresowej:

- szerokość w liniach rozgraniczających: minimum 50 m (przekrój drogowy), dla docelowego przekroju 2 x 3,
- prędkość projektowa: 100 km/godz,
- prędkość miarodajna: 110 km/godz,

- szerokość jezdni: 7,00 m,
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m,
- szerokość pasa awaryjnego: 2,50 m,
- szerokość umocnionej opaski: 0,5 m,
- szerokość nawierzchni: 10,00 m,
- szerokość poboczy gruntowych: minimum 0,75 m,
- obciążenie nawierzchni: 115 kN/oś.

Pozostałe drogi – dojazdowe (obsługujące przyległy teren):

- szerokość jezdni: od 4,50 m do 6,00 m,
- szerokość poboczy gruntowych: minimum 0,75 m,
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś,
- przewidywany ruch: KR 1,
- skrajnia pionowa: 4,50 m,
- rodzaj nawierzchni: bitumiczna.

„Węzeł Kliniska” – planuje się jako dwa małe ronda przesunięte poza Nadleśnictwo Kliniska

„Węzeł Rzęsnica” – planuje się jako trąbkę trójwylotową z wlotami od strony Szczecina.

Dla całego odcinka trasy objętego przebudową planuje się powierzchniowe odwodnienie nawierzchni drogowych poprzez otwarty system rowów. Rozwiązanie takie dotyczy również projektowanych łącznic, natomiast na obiektach zostanie zastosowana kanalizacja szczelna (zamknięta lub otwarta). Przewiduje się utrzymanie obecnie funkcjonującego systemu odprowadzania ścieków deszczowych, polegającego na wykorzystaniu istniejących przydrożnych rowów odwadniających. Konieczne będzie udrożnienie niektórych odcinków rowów, między innymi poprzez wycinkę krzewów i usunięcie odpadów.

Zasadniczymi elementami systemu odwodnienia, odprowadzenia i oczyszczania wód opadowych z omawianego odcinka projektowanej drogi będą obustronne rowy drogowe, przechwytyjące zanieczyszczenia mechaniczne oraz zawiesinę (na przykład piasek). W rejonie odprowadzenia wody z obiektów dna i skarpy rowów zostaną umocnione. Wszystkie zaprojektowane drogowe rowy trawiaste będą posiadać następujące podstawowe cechy:

- warstwa humusu w dnie i na skarpach o miąższości minimum 10 cm,
- staranne pokrycie skarp i dna rowu gęstą trawą (wysoko koszoną) w celu maksymalnego zwiększenia efektu podczyszczania ścieków deszczowych,
- zachowaną odpowiednią głębokość rowów w stosunku do poziomu jezdni.

W niniejszej decyzji określono miejsca i parametry przejść dla zwierząt. Wskazano konieczność wykonania dwóch górnych przejść dla zwierząt, typu „zielony most”.

Również lokalizacja i wymiary proponowanych ekranów akustycznych zostały określone w niniejszej decyzji.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie

Przemysław Łagodzki