



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W SZCZECINIE**

WOOS-TŚ.4200.1.2013.AKO

KOPIA WIERZYTELNA

|  |              |
|--|--------------|
| GENERALNA DYREKCJA<br>DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD |              |
| Oddział w Szczecinie                             |              |
| KAN CEL A R I A                                  |              |
| otrzymano  | 2013 -06- 14 |
| Zał. ....  | 4063         |
| Nr ....  | 21           |
| Skierowano do ....                               | 21           |

Szczecin, dnia 14 czerwca 2013 r.

**DECYZJA Nr 22/2013  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

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

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

**I. Określam:**

**1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

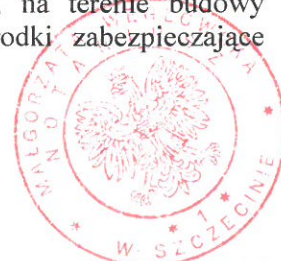
Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miejscowości Brzozowo, o parametrach drogi ekspresowej na odcinku od km 5+439,71 do km 10+248,60. Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie dwóch gmin: Przybiernów i Wolin.

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

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

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

<sup>1</sup> zwana dalej ustawą ooś


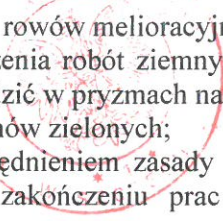






- j) należy uszczelnić nawierzchnie zaplecza budowlanego, placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp.;
- 2.2** W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:
- a) odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



- l) należy obsadzić niewysokimi drzewami lub kępami krzewów na całej powierzchni przejścia (wyłącznie rodzime gatunki drzew liściastych i iglastych, atrakcyjnych dla zwierząt), obsianie luk rodzimymi lokalnymi gatunkami traw i roślin dwuliściennych;
- m) należy zastosować konstrukcje drewniane o wysokości zgodnej z wysokością ogrodzeń ochronnych (220-240 cm), spełniające jednocześnie funkcje ochrony antyolśnieniowej oraz częściowo akustycznej.
- 3.7 W zakresie struktur naprowadzających zwierzęta należy:
- a) płynnie połączyć ogrodzenia ochronne wzdłuż drogi z ogrodzeniem na powierzchni przejścia górnego, unikanie załamania przebiegu ogrodzeń większych niż  $15^{\circ}$ ;
- b) wprowadzenie gęstego, rzędowego nasadzenia krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu) łączącego się z nasadzeniami wzdłuż osłon antyolśnieniowych na najściach i na powierzchni przejścia górnego;
- c) wprowadzenie drzew i krzewów w obszarze najść na przejście w taki sposób, by tworzyły ciągle lub przerywane pasy zorientowane pod kątem ostrym względem osi środkowej przejścia.
- 3.8 Przejścia dla płazów powinny być o wymiarach szerokość - min. 1,5 m i wysokość - min. 1,0 m. W przypadku przepustów połączonych z ciekami należy zaprojektować dodatkowo półki po obu stronach cieku o szerokości co najmniej 50 cm każda. W rejonie lokalizacji przejść dla płazów oraz w rejonie przejść dla małych zwierząt należy zaprojektować płotki naprowadzające. Płotki naprowadzające dla płazów mogą być wykonane z pełnych płyt lub siatek o średnicy oczek  $< 0,5$  cm o wysokości minimum 50 cm (nad powierzchnią gruntu). Płyty lub siatka muszą posiadać krawędź o szerokości co najmniej 5 cm, odchyloną w kierunku „na zewnątrz” drogi. Płyty lub siatka muszą ściśle przylegać do powierzchni gruntu i muszą być stabilnie zakotwiczone, w związku z powyższym zaleca się zakopanie ich dolnych krawędzi pod powierzchnię ziemi na głębokość, co najmniej 15 cm. Lokalizacja płotków naprowadzających - po 100 m od strefy przejść.
- 3.9 Minimalne parametry przejść dla zwierząt muszą zostać zachowane, natomiast dopuszczalna jest ich korekta lokalizacyjna podczas prac projektowych, związana z funkcjonalnością przejść.
- 3.10 W celu uniemożliwienia zwierzętom wtargnięcia na jezdnię, a równocześnie w celu naprowadzenia ich na bezpieczne przejście, drogę należy ogrodzić na całej długości obustronnie. Ogrodzenie ochronne powinno zostać wykonane z siatki metalowej na metalowych słupkach. Minimalna wysokość ogrodzenia powinna mieć 220 cm. Siatka musi być zakopana pod powierzchnię ziemi na głębokość 30 cm. Siatka musi posiadać zmienną wielkość oczek zmniejszającą się ku dołowi: do 40 cm nad gruntem  $2 \times 2$  cm, do 80 cm -  $5 \times 10$  cm, do 1,5 m -  $10 \times 15$  cm, powyżej 1,5 m -  $15 \times 20$  cm. Ogrodzenie ochronne powinno łączyć się ze wszystkimi obiektami umożliwiającymi migrację zwierząt (przejście górne), tak aby nie pozostała pusta przestrzeń między obiektem, a ogrodzeniem. Rozstaw słupów nie powinien przekraczać 300 cm.

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

1. Realizację przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu bieżącej kontroli miejsca i sposobu realizacji inwestycji. Nadzór przyrodniczy powinien obejmować m.in.:
- a) sprawdzenie miejsc lokalizacji zaplecza budowy, miejsca gromadzenia materiałów budowlanych, postoju maszyn roboczych, miejsca zaplecza sanitarnego pracowników;
- b) bezpośredni nadzór nad wykonywanymi pracami przygotowawczymi do budowy drogi - wycinka kolidujących drzew i krzewów, karczowanie wyrobisk, usuwanie ściółki i humusu glebowego;
- c) kontrolę w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego;
- d) sprawdzenie poprawności wykonania przejść dla zwierząt, struktur naprowadzających, ogrodzenia ochronnego;
- e) wskazanie ewentualnych dodatkowych działań minimalizujących oddziaływanie m.in. prac ziemnych na płazy;
- f) nadzór herpetologa nad pracami w okresie godowym płazów;
- g) nadzór ornitologa przy prowadzeniu wycinki drzew na terenie obszaru Natura 2000 PLB320012 „Puszcza Goleniowska”;
- h) bieżące wskazania dla sposobów wykonywania prac z uwzględnieniem walorów przyrodniczych, chronionych gatunków roślin i zwierząt, ze szczególnym uwzględnieniem płazów, gadów,



- ptaków oraz z uwzględnieniem oddziaływania prac na gatunki i siedliska przyrodnicze, dla ochrony których powołano obszary Natura 2000.
3. Należy prowadzić monitoring wykorzystania górnego przejścia dla zwierząt w celu oceny jego wykorzystania, określenia czy spełnia swoją funkcję oraz w celu zidentyfikowania ewentualnych błędów w zagospodarowaniu przejść i terenu doprowadzającego do niego. Wnioski z monitoringu powinny pozwolić na ewentualne usprawnienie przejść (zaplanowanie dosadzeń drzew i krzewów lub ich przerzedzenie, prowadzenie wykaszania, uzupełnienie liczby schronień dla zwierząt).
  4. Monitoring wykorzystania przejścia górnego dla zwierząt polegać powinien na regularnej rejestracji tropów zwierząt na wąskich pasach ziemi biegnących w poprzek przejścia i wysypanych piaskiem. Rejestrować należy uszkodzenia roślinności przez zwierzęta na przejściu, wyszukiwać i identyfikować odchody, wydeptane ścieżki. Zadaniem monitoringu jest prowadzenie rejestru gatunków korzystających z przejścia wraz z ustaleniem intensywności wykorzystania przejścia. Informacje uzyskiwane na miejscu powinny być uzupełniane informacjami ustnymi od administracji leśnej, koła łowieckiego i innych obserwatorów.
  5. Monitoring należy prowadzić trzykrotnie – w drugim, czwartym i szóstym roku po wybudowaniu inwestycji.
  6. Wyniki i wnioski z monitoringu należy przedstawiać właściwemu terenowo regionalnemu dyrektorowi ochrony środowiska do końca I kwartału następnego roku kalendarzowego od przeprowadzenia badań monitoringowych, w formie sprawozdania.
- III. W ciągu 12 miesięcy od daty przekazania obojścia drogowego do użytkowania, należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie emisji hałasu. Analizę porealizacyjną należy przedłożyć ja Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia użytkowania drogi. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej należy zaproponować rozwiązania zapewniające dotrzymanie tych poziomów.
- IV. Nakładam obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Na etapie projektu budowlanego, gdy zostanie dokładnie określona niweleta i przebieg planowanej trasy należy ponownie przeanalizować oddziaływanie drogi na poszczególne elementy środowiska, a w szczególności:
1. Lokalizację i parametry przejść dla zwierząt, przepustów dla płazów.
  2. Sposób odwodnienia drogi oraz lokalizację i parametry urządzeń oczyszczających wody opadowe.
  3. Oddziaływanie w zakresie emisji hałasu, na tereny chronione akustycznie. W przypadku przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zaprojektować rozwiązania pozwalające na dotrzymanie tych poziomów.

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

#### Uzasadnienie

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

Do wniosku załączono:

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



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

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

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

Ponadto, w toku prowadzonego postępowania przeanalizowano dodatkowo następujące dokumenty:

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

W ciągu obwodnicy projektuje się obiekty inżynierskie:

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

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

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

2) Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze.

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



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

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

Planowana droga koliduje z następującymi siedliskami przyrodniczymi:

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

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

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



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

Przebieg planowanej drogi nie koliduje z innymi formami ochrony przyrody.

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

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

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

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



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

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

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

### 3) Emisja hałasu.

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

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

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

### 4) Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

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



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

5) Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne i gleby.

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

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

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

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

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

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

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

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



Podwyższone stężenie soli w glebie notuje się na skarpach nasypów oraz na skarpach i dnie rowów odwadniających. Spływające i rozpryskiwane z nawierzchni dróg związki chemiczne powodują najsilniejsze zasolenie gleb przydrożnych w zasięgu do 10 m. W raporcie i w niniejszej decyzji nałożono warunek aby po zakończeniu prac budowlanych przeprowadzić bieżącą rekultywację zdegradowanych terenów oraz szybką biologiczną stabilizację skarp roślinnością niską i wysoką na terenach o naruszonej strukturze. Podczas prowadzenia prac ziemnych istotne jest zachowanie szybkiego tempa i planowego wykonania wykopów z zachowaniem zabezpieczeń przed uplastycznieniem gruntów spoistych, jak i optymalnych warunków do prowadzenia zagęszczeń nasypów. Szybka stabilizacja techniczna i biologiczna wybudowanych skarp i nasypów związanych z trasą oraz przywrócenie w możliwie szerokim zakresie funkcji dotychczasowej powierzchni terenu w pobliżu inwestycji stanowią czynniki mające zasadnicze znaczenie dla późniejszej eksploatacji drogi. Zabezpieczeniem gleby przed depozycją zanieczyszczeń komunikacyjnych będzie zielen projektowana w ramach inwestycji.

#### 6) Gospodarka odpadami.

W fazie budowy drogi powstawać będą odpady z następujących prac: robot ziemnych, usuwania nawierzchni z istniejącej jezdni, ułożenia nawierzchni drogi, wycinki drzew i krzewów, a także odpady związane z zapleczem sanitarnym placu budowy. Należy przyjąć, że na tym etapie powstaną takie odpady jak:

- odpady w postaci usuniętych drzew, gałęzi i korzeni, powstałe w wyniku wycinki (02 01 03),
- odpady opakowaniowe (15 01 01, 15 01 02, 15 01 03, 15 01 05),
- odpady z przebudowy drogi (17 01 01, 17 01 81),
- odpady z czyszczenia drogi (17 01 82),
- odpady w postaci zdjętego asfaltu (17 03 02),
- odpady w postaci zdjętego gruzu i kamieni (17 05 03),
- odpady z zaplecza socjalnego budowy (20 03 01).

Eksploatacja drogi przyczyni się do powstawania niewielkich ilości odpadów następujących rodzajów: odpady komunalne (makulatura, szkło, tworzywa sztuczne, metale), odpady związane ze ścieraniem się nawierzchni, oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw, związane z czyszczeniem poboczy, odpady związane z kolizjami drogowymi, farby i lakiery, drewno, odpady związane z utrzymaniem jezdni. Ponadto eksploatacja drogi jest źródłem zużytych źródeł światła zawierających rtęć oraz opraw oświetleniowych. Odpady te powinny być gromadzone i okresowo przekazywane wyspecjalizowanym firmom w celu ich utylizacji.

#### 7) Zabytki.

W sąsiedztwie projektowanej drogi nie stwierdzono zabytków architektonicznych. Inwestor uzyskał pozytywną opinię Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie dla projektu budowlanego obwodnicy Brzozowa z dnia 23 listopada 2009 r. W ww. opinii wskazano obecność stanowisk archeologicznych, w związku z powyższym, przed przystąpieniem do robót ziemnych należy uzyskać zezwolenie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

#### 8) Oddziaływanie transgraniczne.

Na podstawie przeprowadzonych analiz oddziaływanie planowanej drogi na poszczególne komponenty środowiska nie przewiduje się oddziaływania transgranicznego.

9) Zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska obszar ograniczonego użytkowania tworzy się w przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska. Istotnym oddziaływaniem planowanej drogi, które może być przyczyną złożenia wniosku w sprawie potrzeby ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania jest jej oddziaływanie na klimat akustyczny. Poza oddziaływaniem na klimat akustyczny – nie przewiduje się innych negatywnych oddziaływań mogących mieć wpływ na zachowanie standardów w środowisku i uzasadniać potrzebę wprowadzania obszaru ograniczonego użytkowania. Emisja zanieczyszczeń do powietrza nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. Uwzględniając powyższe w raporcie wskazano konieczność sporządzenia analizy porealizacyjnej. Z wykonanej analizy porealizacyjnej może wynikać konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanej drogi.



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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

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

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

#### Pouczenie

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

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



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie

Przemysław Łagodzki

#### Otrzymuje:

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



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

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

W ciągu obwodnicy projektuje się obiekty inżynierskie:

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

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

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

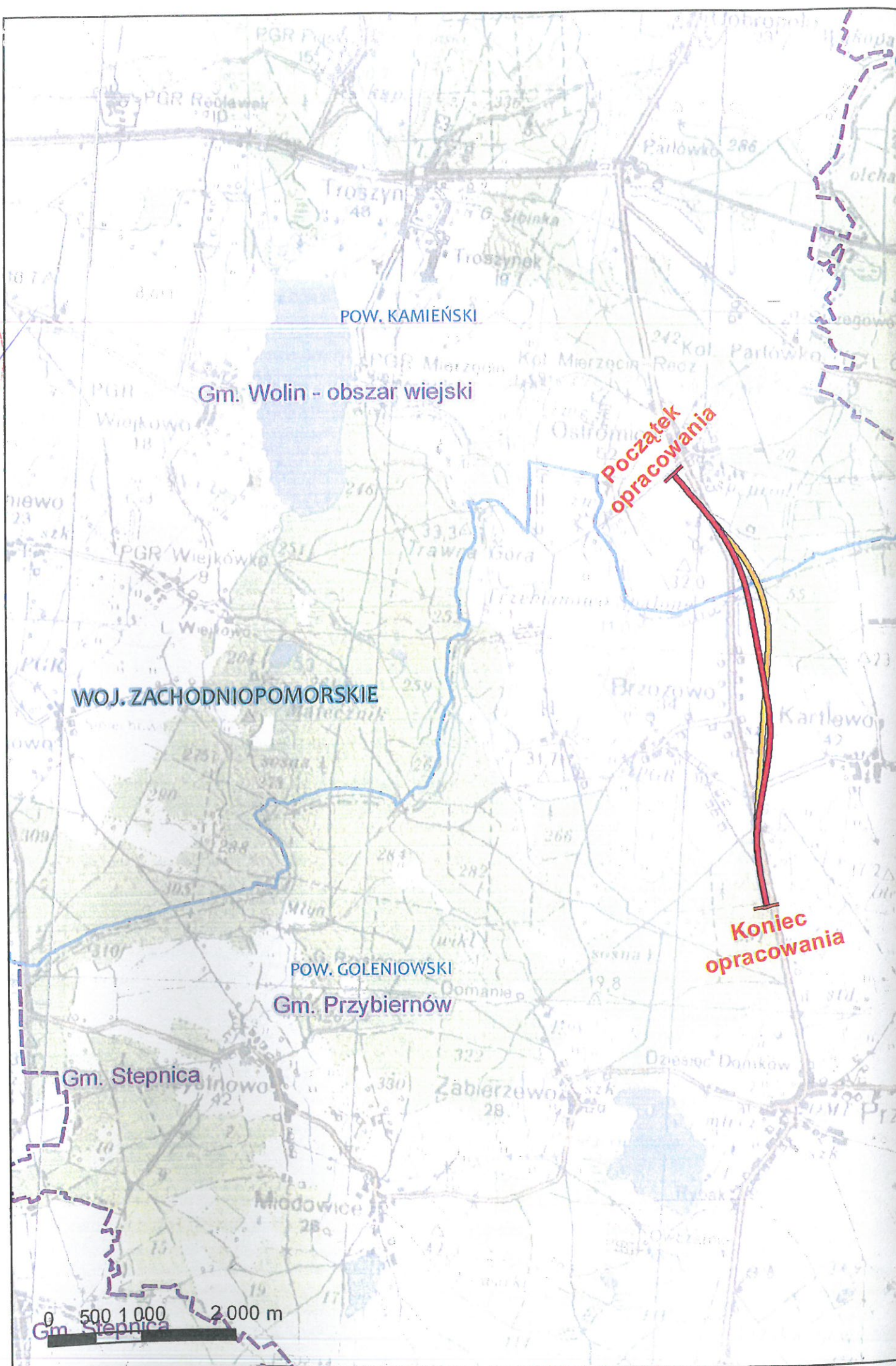
Załącznik mapowy obrazujący przebieg inwestycji.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W SZCZECINIE

Przemysław Łagodzki





POW. KAMIŃSKI

Gm. Wolin - obszar wiejski

WOJ. ZACHODNIOPOMORSKIE

POW. GOLEŃOWSKI

Gm. Przybiernów

Gm. Stepnica

0 500 1 000 2 000 m









## Mapa orientacyjna

Skala 1:50 000



### Legenda

-  Oś - Wariant II
-  Oś - Wariant I
-  Granice powiatów
-  Granice gmin

Temat opracowania:

Raport o oddziaływaniu na środowiska dla przedsięwzięcia, polegającego na budowie obwodnicy Brzozowa w ciągu drogi krajowej nr 3.

Inwestor:

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Szczecinie

Al. Bohaterów Warszawy 33

70-340 Szczecin



PUSTA  
STRONA





# KANCELARIA NOTARIALNA

Notariusz Małgorzata Węglowska

70-375 Szczecin, ul. 5 Lipca 9/1

tel. 91 421 05 90, 91 421 06 00

tel. kom. +48 507 37 27 32

malgorzata.weglowska@izbanotarialna.szczecin.pl

NIP: 669-233-60-72, REGON: 382031639

Repertorium A numer 641/2020

Poświadczam zgodność tego odpisu z dokumentem okazanym mi w siedzibie prowadzonej przeze mnie Kancelarii Notarialnej w Szczecinie, przy ulicy 5 Lipca 9/1, przez Magdalenę Blankę Raduszewską, której tożsamość stwierdziłam na podstawie dowodu osobistego numer CBN537768, ważnego do dnia 17 grudnia 2025 roku.

Za dokonane czynności pobrano wynagrodzenie, na podstawie Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 czerwca 2004 roku w sprawie maksymalnych stawek taksy notarialnej (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 roku, poz. 272):

|   |                  |
|---|------------------|
| - z § 13 pkt 2)                                 | 68,00 zł.,       |
| powiększone o podatek VAT w stawce 23% w kwocie | 15,64 zł.,       |
| razem   | <u>83,64 zł.</u> |

Szczecin, dnia 25 lutego 2020 roku.



Notariusz  
*Małgorzata Węglowska*  
Małgorzata Węglowska