



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 25 maja 2023 r.

WONS.420.26.2022.MM.16

DECYZJA Nr 5/2023 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775), zwanej dalej Kpa, oraz art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 6 oraz art. 84 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 (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), zwanej dalej ustawą ooś, a także zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku pana Ireneusza Sinicy Pro-Trans Consulting, działającego na rzecz Gminy Dobra, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „**Budowa nowego połączenia drogowego miejscowości: Bezrzecze i Wolczkowo z miastem Szczecin**”

stwierdzam
brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

I. Ustalam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia

1. Planując drogi dojazdowe, w tym tymczasowe drogi technologiczne, w jak największym stopniu unikać należy terenów zamieszkałych, aby nie powodować nadmiernych uciążliwości dla lokalnej społeczności.
2. Prace realizacyjne będące istotnym źródłem hałasu w rejonie zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej w godz. 6.00 - 22.00, z ograniczeniem prowadzenia głośnych prac w godzinach wieczornych, tj. w godz. 18.00-22.00. Dopuszcza się prowadzenie prac w godzinach nocnych, jeśli wymaga tego reżim technologiczny.
3. Tankowanie pojazdów i maszyn na etapie realizacji inwestycji należy przeprowadzić w miejscu odpowiednio zabezpieczonym przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego, np. matami sorpcyjnymi lub wanną przeciwrozlewową lub na stacjach paliw.
4. W przypadku konieczności lokalizacji zaplecza budowy na terenach płytkiego występowania wód gruntowych, teren zaplecza należy zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód poprzez jego uszczelnienie, np. płytami betonowymi.
5. Wykopy prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, natomiast w przypadku ich wycieku należy je niezwłocznie usunąć, a zanieczyszczony grunt przekazać do utylizacji.
6. Obszar przedsięwzięcia należy wyposażyć w sorbenty i inne środki neutralizujące.
7. Ewentualny zrzut wód ze zbiorników retencyjnych należy wykonywać w porze bezdeszczowej. Jednakże gdy Rządowe Centrum Bezpieczeństwa wyda ostrzeżenie o intensywnych opadach deszczu, należy niezwłocznie opróżnić zbiorniki przez otwarcie zasuwy, pod kontrolą obsługi eksploatacyjnej - do wód rzeki Bukowej – w celu przygotowania zbiorników na przyjęcie wody z tych opadów.

8. Należy zwrócić uwagę na ilość stosowanych środków zimowego utrzymania dróg tak, aby ich stosowanie nie skutkowało pogorszeniem jakości wód w odbiornikach systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Do zimowego utrzymania drogi w miarę możliwości stosować środki niezawierające jonów chlorkowych lub wprowadzić substancje pozwalające uzyskać wystarczającą wydajność procesu przy jednoczesnym mniejszym ładunku chlorków.
9. Masy ziemne powstałe w wyniku prac ziemnych należy w jak największym stopniu zagospodarować w miejscu realizacji inwestycji, np. poprzez wbudowanie w projektowane wały ochronne.
10. Powołać nadzór przyrodniczy, którego zadaniem będzie kontrola terenu przedsięwzięcia pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt oraz wskazywanie niezbędnych działań mających na celu minimalizowanie oddziaływań fazy budowy na środowisko przyrodnicze.
11. Plac budowy zabezpieczyć przed możliwością przedostania się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów, poprzez montaż ogrodzeń tymczasowych w rejonie aktualnego frontu robót, stosując ogrodzenie w postaci płotków/folii wygradzającej o wysokości łącznej nie mniejszej niż 50 cm, w tym nie mniejszej niż 40 cm nad poziomem gruntu, osadzonych w gruncie na głębokości nie mniejszej niż 10 cm, z przewieszką o długości 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od osi budowanej drogi.
12. W okresie migracji płazów prowadzić dwukrotnie w ciągu dnia kontrolę wiader rewizyjnych.
13. Zbiorniki retencyjne ogrodzić np. poprzez dowiązanie do ogrodzenia głównego uszczelnionej siatki o wielkości oczek nie większych niż 0,5 cm x 0,5 cm (o wysokości minimum 50 cm nad powierzchnią gruntu i krawędzi o szerokości co najmniej 10 cm, odchylonej w kierunku „na zewnątrz”, stabilnie zakotwiczonej w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 40 cm).
14. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków.
15. W przypadku drzew nieobjętych wycinką, znajdujących się w rejonie planowanych prac należy:
 - wykluczyć możliwość gromadzenia materiałów budowlanych, magazynowania odpadów oraz organizacji miejsc postojowych sprzętu budowlanego i placów manewrowych w bezpośrednim sąsiedztwie drzew,
 - wykonać zabezpieczenie pni - poprzez owinięcie matami słomianymi, a następnie oszalowanie deskami do wysokości pierwszych gałęzi,
 - zabezpieczyć korzenie drzew – poprzez oznaczenie powierzchni wyznaczonej rzutem korony; roboty w strefie korzeniowej powinny być wykonywane ręcznie,
 - zagęszczanie i utwardzanie gruntu w obrębie koron drzew wykonywać przez wielokrotne walcowanie (nie należy stosować urządzeń wibrujących),
 - w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego, wykopy przy drzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie; w okresie wegetacyjnym - po zasypaniu wykopów drzewa należy obficie podlać, natomiast w okresie jesiennozimowego spoczynku - korzenie owinać jutą lub matami w celu ochrony przed niską temperaturą.
18. Wprowadzić nasadzenia kompensujące ilość wyciętych drzew w stosunku min. 1:1 materiałem roślinnym: drzewa o obwodzie pnia mierzonego na wysokości 100 cm - min. 14-16 cm, krzewy o wysokości części nadziemnej - powyżej 40 cm.
19. Monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych prowadzić w okresie 6 lat od ich posadzenia. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia należy uzupełniać w stosunku 1:1. Nasadzenia należy uzupełnić najpóźniej w następnym roku kalendarzowym.
21. W pierwszym roku po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji wykonać kontrolne pomiary hałasu. Pomiary powinny w szczególności obejmować następujące lokalizacje: w km 3+330 (L), w km 1+510 (L), w km 1+395 (L). Wyniki pomiarów należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 1 miesiąca od ich wykonania.

II. W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 pkt. 1-14 ustawy ooś należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska.

1. W opisie prowadzonych robót ziemnych i prac budowlanych należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie I decyzji.
2. Wody deszczowe i roztopowe z dróg objętych wnioskiem należy odprowadzać do 4 szczelnych zbiorników retencyjnych oraz rowów.
3. Przed odprowadzeniem wód opadowych i roztopowych do zbiorników należy zastosować urządzenia podczyszczające w postaci osadników i separatora.
4. W celu zapewnienia bezpieczeństwa użytkownikom drogi od strony terenów wojskowych, a także w celu zminimalizowania oddziaływania drogi na tereny objęte zabudową mieszkaniową, zrealizować obwałowania ziemne o wysokości 2,0 m, obejmujące odcinki pomiędzy rondami w km ok. 0+075 – 0+890 (P) i 1 + 330 – 2 + 105 (L).

Uzasadnienie

W dniu 16.08.2022 r. do tut. organu wpłynął wniosek pana Ireneusza Sinicy, prowadzącego działalność gospodarczą pod nazwą „Pro-Trans Consulting” Ireneusz Sinica, działającego z upoważnienia inwestora, którym jest Gmina Dobra z siedzibą przy ul. Szczecińskiej 16a, 72-003 Dobra, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa nowego połączenia drogowego miejscowości: Bezrzecze i Wołczkowo z miastem Szczecin”.

Przedłożone dokumenty nie spełniały wymogów art. 74 ust. 1 ustawy ooś, w związku z tym pismem z dnia 19.08.2022 r., znak: WONS.420.26.2022.MM tut. organ wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku o poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt 3a zdanie drugie ww. ustawy, oryginał lub urzędowo poświadczoną kopię przedłożonego pełnomocnictwa, uproszczone wypisy z rejestru gruntów w postaci naturalnych dokumentów elektronicznych, umożliwiających weryfikację podpisu elektronicznego, dodatkowy egzemplarz karty informacyjnej przedsięwzięcia. Uzupełnienie wpłynęło dnia 09.09.2022 r. Ostatecznie do wniosku załączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP) wraz z zapisem w formie elektronicznej,
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar, na który będzie ono oddziaływać,
- wypisy z rejestru gruntów wykazujące, że liczba stron postępowania przekracza 10,
- pełnomocnictwo wraz z potwierdzeniem wniesienia opłaty skarbowej.

Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z uwagi na realizację przedsięwzięcia w części na terenach zamkniętych MON, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b i ust. 6 ustawy ooś jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekraczała 10, w związku z tym stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy ooś, strony postępowania zawiadamiane były o wszystkich czynnościach organu prowadzącego postępowanie na zasadach określonych w art. 49 Kpa.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia wskazuje, iż zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), należy ono do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których ocena oddziaływania na środowisko może być wymagana.

Po stwierdzeniu kompletnego wniosku pod względem formalnym, obwieszczeniem z dnia 14.09.2022 r., znak: WONS.420.26.2022.MM.1 zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie. Powyższe obwieszczenie, zważywszy na terytorialny zasięg oddziaływania przedsięwzięcia, oprócz zawieszenia na tablicy ogłoszeń oraz w BIP Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie, upublicznione zostało również za pośrednictwem Urzędu Gminy w Dobrej oraz Urzędu Miasta Szczecin. Jednocześnie w obwieszczeniu tym poinformowano strony postępowania, że kolejne zawiadomienia o podjętych czynnościach organu

w przedmiotowej sprawie, publikowane będą wyłącznie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Następnie organ przystąpił do oceny merytorycznej załączonych do wniosku materiałów. Po zapoznaniu się z kartą informacyjną przedsięwzięcia (KIP), stwierdzono konieczność uzupełnienia dokumentacji m.in. w zakresie przedstawienia parametrów elementów przedsięwzięcia takich jak przepusty, ronda, zabezpieczenia akustyczne, określenie przewidywanego sposobu oczyszczania wód przed odprowadzeniem do odbiorników, przedstawienia możliwości wykorzystania terenu przedsięwzięcia i obszaru jego oddziaływania przez zwierzęta oraz określenia działań minimalizujących na płazy, wskazania ilości drzew i krzewów przeznaczonych do nasadzeń zastępczych oraz przewidywanych miejsc wykonania kompensacji, oszacowania prognozowanego poziomu hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wraz z uzasadnieniem wyboru rozwiązań zabezpieczeń akustycznych na terenach wymagających takiej ochrony. Stosowne uzupełnienie wpłynęło do tut. urzędu w dniu 24.11.2022 r.

Uznając, że przedłożona dokumentacja daje podstawę do rozstrzygnięcia, czy dla planowanej inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko, na podstawie art. 64 ustawy ooś, pismami z dnia 28.11.2022 r., wystąpiono o stosowne opinie do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW Wody Polskie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Wojskowego Inspektora Sanitarnego w Gdyni.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, w opinii z dnia 08.12.2022 r. (data wpływu do tut. urzędu 12.12.2022 r.), znak: NZ.9022.2.54.2022 stwierdził dla omawianego przedsięwzięcia potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu zgodnie z art. 66 ustawy ooś, natomiast Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, w piśmie z dnia 12.12.2022 r., znak: WOMPGdy-ZNiKS.212.33.2022 (data wpływu 21.12.2022 r.) wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia takiej oceny.

W toku postępowania Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie trzykrotnie wzywał wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia (pismami z dnia 01.12.2022, 04.01.2022 r., 16.02.2023 r.). Przedmiotowe wezwania dotyczyły w głównej mierze sposobu retencjonowania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych z projektowanej drogi. Zaproponowane przez wnioskodawcę rozwiązania pozwoliły na zajęcie stanowiska, w którym organ odpowiedzialny za ocenę wodnoprawną, pismem z dnia 24.04.2023 r., znak: SZ.RZŚ.4360.1.38.EB (data wpływu do tut. urzędu 25.04.2023 r.), stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określił warunki chroniące środowisko gruntowo-wodne podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, które, poza zapisami porządkowymi, wynikającymi wprost z obowiązujących przepisów, zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Tutejszy organ przeanalizował przedłożoną dokumentację w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ww. ustawy, po czym mając na uwadze zakres, lokalizację przedsięwzięcia oraz zaproponowane w przedłożonym materiale dowodowym działania minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, jak również opinie ww. organów i zdecydował, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia objętego wnioskiem, nie będzie konieczne i uzasadnił powyższe.

Obowiązujące przepisy wymagają, aby organ administracji publicznej przed wydaniem decyzji umożliwił stronom wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Wobec powyższego, zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 27.04.2023 r., znak: WONS.420.26.2022.MM.15, zamieszczonym na tablicy ogłoszeń tut. urzędu oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej, poinformowano strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego oraz o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranych materiałów i zgłoszonych żądań. We wskazanym terminie żadna ze stron nie zgłosiła się do tutejszego urzędu w celu zapoznania się z aktami sprawy, jak również nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski. W związku z powyższym, na podstawie zebranego materiału dowodowego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie postanowił wydać niniejszą decyzję.

Decyzja została wydana w oparciu o art. 104 Kpa, stanowiący iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji, jak również w oparciu o art. 84 ustawy ooś, wskazujący, że w przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia takiej

oceny.

W prowadzonym postępowaniu administracyjnym, tutejszy organ dokonał kwalifikacji planowanego przedsięwzięcia w myśl obowiązujących przepisów. Jak wynika z zakresu planowanego przedsięwzięcia, będzie ono realizowane w celu odciążenia istniejących ciągów komunikacyjnych prowadzących do Szczecina i poprawę komunikacyjności pomiędzy gminą Dobra, a miastem Szczecin, dlatego też zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), przedsięwzięcie wpisuje się do katalogu przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj. jako drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 (...).

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy o oś, właściwy organ przed wydaniem wnioskowanej decyzji zobowiązany jest do zbadania zgodności lokalizacji planowanej inwestycji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Powyższy zapis nie dotyczy jednak decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie nowej drogi, łączącej miejscowości: Bezrzecze i Wołczkowo (gmina Dobra, powiat policki) z miastem Szczecin, w województwie zachodniopomorskim. Przedmiotowa droga stanowić będzie jednocześnie element połączenia z innymi odcinkami dróg publicznych: w km 0+000,00 z ul. Szafera w Szczecinie, w km 1+307,00 z ul. Rozmarynową w Bezrzeczu, w km 2+105,00 z ul. Parkową w Bezrzeczu oraz w km 3+330 z ul. Lipową w Wołczkowie. Realizacja przedsięwzięcia ma na celu odciążenie istniejących ciągów komunikacyjnych prowadzących do Szczecina i poprawę komunikacyjności pomiędzy gminą Dobra, a miastem Szczecin.

Przedsięwzięcie zaprojektowano na nieruchomościach gruntowych w obrębie dwóch gmin:

Gmina Dobra:

- obręb Bezrzecze dz. nr 42/1, 45, 69/3, 69/4, 70, 71/2, 72/4, 628/3, 628/5, 898/2,
- obręb Wołczkowo, dz. nr 249, 436/1, 436/2 oraz na działkach zlokalizowanych na terenach zamkniętych MON: 437/1, 437/2, 438, 439, 440, 258;

Miasto Szczecin:

- obręb Pogodno 4, dz. nr 1/9, 1/14, 1/16, 1/17, 1/20, 1/32 oraz na działkach zlokalizowanych na terenach zamkniętych MON: 1/13, 1/26, 1/27, 1/33, 1/37,
- obręb Pogodno 43, dz. nr 92/5, 107/1 i 128/1,
- obręb Pogodno 46, dz. nr 12 i 13.

Przedmiotowa lokalizacja była przedmiotem uzgodnień i analiz zakończonych trójstronnym porozumieniem zawartym przez jednostki samorządu terytorialnego, Gminę Dobra i Gminę Miasto Szczecin oraz Wojewódzki Sztab Wojskowy.

Projektowana inwestycja planowana jest w nowym śladzie, dlatego jej realizacja wiązać się będzie w większości z zajęciem terenu niewykorzystywanego aktualnie jako szlak komunikacyjny. Początek projektowanego fragmentu drogi to skrzyżowanie (rondo) ulic: Szerokiej, Szafera i Romera w Szczecinie. Następnie nowa arteria prowadzić będzie w kierunku północno-zachodnim przez teren aktualnej strzelnicy wojskowej. Częściowo jest to teren porośnięty drzewami i krzewami z kilkoma zagłębieniami wypełnionymi wodą. Na odcinku od km 0+400 do km 0+870 droga przetnie teren ogrodów działkowych (ROD Wiarus), w tym staw przy parkingu ogrodów działkowych. Na tym odcinku trasa dwukrotnie (w km ok. 0+525 i w ok. 0+870) przejdzie przez rzekę Bukową. Zlokalizowane tu będą dwa zbiorniki retencyjne. Kolejny odcinek, do ok. km 1+1300 przebiega przez nieużytki pomiędzy terenem wojskowym, a istniejącym zbiornikiem retencyjnym przy ul. Rozmarynowej (Bezrzecze). W km około 1+300 planowane jest skrzyżowanie (rondo) z którego wyprowadzone zostaną ulice łączące nową trasę z ulicą Rozmarynową i Miętową. Dalej na odcinku około 1 km trasa prowadzi terenem wojskowym w pasie przylegającym do zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej Bezrzecza. W km ok. 2+100 planowane jest rondo z wyprowadzeniem sięgaczy w kierunku terenu wojskowego oraz ulic Parkowej i Goździkowej w Bezrzeczu. Następnie, aż do km 2+890 arteria prowadzi nadal pomiędzy terenem wojskowym, a jeszcze niezabudowaną częścią Bezrzecza (równoległe do planowanego przebiegu ulicy Goździkowej). Znajdują się tu pojedyncze zagłębienia terenu, częściowo wypełnione wodą. Dalszy przebieg trasy przebiega przez niewielkie wzgórze (nieużytki), a następnie teren opada do ul. Lipowej w Wołczkowie, do której nawiąże planowane połączenie drogowe.

Nowy odcinek będzie jednojezdniową, dwupasmową drogą klasy G o długości ok. 3,33 km. Przy drodze powstanie nowa ścieżka rowerowa, która będzie połączeniem sieci tras rowerowych w Szczecinie i Dobrej. Zaplanowano również chodniki, przejścia dla pieszych i przystanki komunikacji autobusowej. Poza terenem zabudowanym planowana prędkość projektowa wyniesie 50 km/h, natomiast w terenie zabudowanym 30 km/h. W ramach przedsięwzięcia przewidziano również realizację obwałowań ziemnych i ogrodzenia, zabezpieczających uczestników ruchu od strony terenów wojskowych oraz ziemnego ekranu akustycznego w celu ograniczenia emisji hałasu na przyległych terenach chronionych akustycznie. Szczegółowe parametry poszczególnych elementów inwestycji zostały zawarte w załączniku do decyzji, stanowiącym charakterystykę przedsięwzięcia.

Projektowana droga przebiegać będzie w większości przez tereny oznaczone w ewidencji gruntów jako: rolne, zadrzewione i zakrzewione, tereny różne (Tr), nieużytki rolne, oraz przez tereny zamknięte (wykorzystywane obecnie przez Ministerstwo Obrony Narodowej). Przebieg projektowanych niwelet jezdni objętych inwestycją, zaprojektowany zostanie w nawiązaniu do istniejącego terenu, skrzyżowań z ulicami/drogami przyległymi, a także w dowiązaniu do istniejących dróg.

Ze względu na fakt, że inwestycja planowana jest w nowym śladzie, rozbiórki istniejącej infrastruktury wystąpią jedynie na początku i na końcu trasy oraz w miejscach połączenia z istniejącymi drogami. Realizację inwestycji poprzedzą również prace przygotowawcze, w ramach których przewidziana jest wycinka kolizyjnych drzew i krzewów. W trakcie prowadzenia prac budowlanych nastąpi zdjęcie warstw humusu, wykonanie robót ziemnych w zakresie wykopów i nasypów, plantowanie i humusowanie przyległego terenu skarp i poboczy. Realizacja przedsięwzięcia nastąpi przy zastosowaniu typowych technologii dla tego typu prac, w sposób ręczny i mechaniczny. Roboty prowadzone będą przy wykorzystaniu atestowanych maszyn budowlanych oraz pojazdów dostawczych. Przyjęta technologia będzie zgodna z obowiązującymi przepisami BHP i ppoż. Zastosowane materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz będą posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty. Przewidziany sposób prowadzenia robot budowlanych będzie zgodny z warunkami technicznymi, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z ustawą z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.

Prace rozbiórkowe, przygotowawcze oraz budowa drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą będą wymagały użycia niezbędnych materiałów budowlanych, wody, jak również paliw w celu zasilenia maszyn budowlanych oraz środków transportu. Przewiduje się wykorzystanie takich materiałów jak: woda, mieszanka mineralno-asfaltowa, mieszanka niezwiązana z kruszywem, beton asfaltowy, elementy prefabrykowane z tworzyw sztucznych i betonowe, rury kamionkowe, żeliwne, kruszywa mineralne, ziemia urodzajna (humus). Woda do celów technologicznych i socjalnych będzie dostarczana przy wykorzystaniu beczkowozów. Maszyny budowlane oraz pojazdy transportowe wymagały będą zaopatrzenia w paliwa (oleje i benzyny), jednak nie przewiduje się zaopatrywania tych pojazdów w miejscu realizacji inwestycji. Zapotrzebowanie na energię elektryczną będzie realizowane za pomocą agregatów prądotwórczych. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

W ramach prowadzonego postępowania tut. organ przeanalizował możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne komponenty środowiska w fazie jego realizacji i eksploatacji i na tej podstawie ustalił warunki minimalizujące oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne i przyrodnicze oraz zdrowie i życie ludzi.

Dla planowanego przedsięwzięcia zostały wykonane w dniach 06-21 kwietnia 2022 roku badania geotechniczne (mgr inż. Paweł Grochowski upr. geolog. nr VII-1461). Z opracowania wynika, że na fragmencie drogi (około km 1+400 do 1+600) zalegają stare hałdy (najprawdopodobniej był to odkładany urobek gruntowy). Wskazano również, że warstw gruzu należy spodziewać się również w sąsiedztwie stawu przy parkingu ROD Wiarus (około km 0+600). W związku z tym konieczne będzie usunięcie wszelkich nasypów gruzowych i humusowych z podłoża konstrukcji drogi i obiektów towarzyszących. Ze względu na liniowy charakter projektowanego obiektu warunki hydrogeologiczne są zróżnicowane. Wskazano, że podłoże w przewadze stanowią grunty o bardzo słabych zdolnościach filtracyjnych (gliny i ropy), a na odcinkach, gdzie występują piaski (grunty przepuszczalne) utrzymuje się względnie płytki poziom wód gruntowych, natomiast warunki geotechniczne pozwalają na wykorzystanie istniejącego podłoża gruntowego do realizacji inwestycji i posadowienia konstrukcji nawierzchni drogowych oraz infrastruktury technicznej. Jako

podłoże o organicznej nośności należy uznać grunty zaliczone do warstwy I. Występują one w bezpośrednim sąsiedztwie rzeki Bukowa, lokalnych zagłębień (km 0+600) i rowów, najczęściej w miejscach, gdzie planowane są np. przepusty drogowe. Zgodnie z ww. opinią warstwy te zaleca się usunąć z podłoża. Planowane prace ziemne nie wpłyną znacząco negatywnie na stosunki wodno-gruntowe panujące na obszarze inwestycji. Zakres oddziaływania nie będzie znaczący na tle naturalnych fluktuacji poziomu lustra wód podziemnych. Oddziaływanie związane z odwodnieniem wykopów będzie krótkotrwałe i ustanie po zakończeniu prac. Organizacja zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowej odbywać się będzie zgodnie z wymogami ochrony środowiska, a w szczególności z zapewnieniem dodatkowego zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem poprzez uszczelnienie nawierzchni placów postojowych dla maszyn i środków transportu, zadaszenie lub osłonięcie i uszczelnienie nawierzchni, gdzie ewentualnie magazynowane będą odpady niebezpieczne. Jak wynika z KIP najbardziej odpowiednim miejscem na zorganizowanie placu budowy jest teren działki 436/1 obręb Wołczkowo, ponieważ w niewielkiej odległości od niej znajdują się wszelkiego rodzaju media, tj., energia elektryczna, woda, kanalizacja sanitarna, sieć teletechniczna, a sama działka zlokalizowana jest w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji. Do przewidzianych prac dopuszczone zostaną maszyny sprawne technicznie, posiadające odpowiednie atesty, natomiast zaplecze budowy wyposażone zostanie w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych. Po zakończeniu budowy teren zaplecza budowy zostanie uprzątnięty.

W fazie budowy przewiduje się powstanie następujących rodzajów odpadów sklasyfikowanych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10): 02 01 03 Odpadowa masa roślinna, 17 01 01 Odpady z betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, 71 01 81 Odpady z remontów i przebudowy dróg, 17 03 02 Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01, 17 04 05 Żelazo i stal. Miejsca gromadzenia odpadów i materiałów będą zorganizowane i prowadzone zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Wytworzone odpady będą magazynowane selektywnie w miejscach do tego przystosowanych, a następnie zagospodarowane zgodnie z przepisami. Za odzysk i unieszkodliwianie odpadów powstających w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie odpowiedzialny wykonawca robót, który w świetle obowiązujących przepisów jest ich wytwórcą. Jednocześnie wskazuje się, aby masy ziemne powstałe w wyniku prac ziemnych w jak największym stopniu zagospodarować w miejscu realizacji inwestycji, np. poprzez wbudowanie w projektowane wały ochronne. Po zrealizowaniu zamierzenia inwestycyjnego, powstała infrastruktura dróg będzie powodowała powstawanie typowych odpadów związanych z utrzymaniem dróg. Odpady z bieżącego utrzymania dróg w świetle zapisów ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach należą do odpadów komunalnych, których odbiorem będą się zajmować uprawnione podmioty.

Budowa drogi oraz elementów towarzyszących wiąże się z okresowym pogorszeniem klimatu akustycznego na terenach przyległych. Związane to jest emisją hałasu generowaną przez pracujące urządzenia budowlane oraz pojazdy obsługujące budowę inwestycji. Ograniczenie emisji hałasu w czasie budowy polega na stosowaniu nowoczesnych maszyn o niskiej emisji hałasu do środowiska, wyposażonych w sprawne układy wydechowe, wszelkiego rodzaju osłony i tłumiki. Maszyny te powinny być utrzymywane w odpowiednim stanie sprawności, a wszelkie zużyte elementy powinny być na bieżąco wymieniane. Istotnym elementem pozwalającym na zmniejszenie oddziaływania w fazie budowy jest odpowiedni plan robót, który pozwala na optymalne wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez zminimalizowanie zbędnych przejazdów). Po terenie budowy pojazdy poruszać się będą tymczasowo wyznaczonymi drogami – w miarę możliwości – w obrębie docelowego pasa drogowego. Planując drogi dojazdowe, w tym tymczasowe drogi technologiczne, w jak największym stopniu unikać należy terenów zamieszkałych, by nie powodować nadmiernych uciążliwości dla społeczności lokalnej. Dodatkowo, w celu zapewnienia jak najmniejszej uciążliwości akustycznej dla przyległych terenów, na których występuje zabudowa mieszkaniowa, ważne jest, aby najbardziej hałaśliwe prace (prace rozbiórkowe, ziemne, z użyciem maszyn i narzędzi charakteryzujących się wysokim poziomem akustycznym) wykonywane były możliwie krótko i w porze dnia, z ich ograniczeniem w godzinach wieczornych, tj. w godz. 18.00-22.00. Dopuszcza się prowadzenie prac w godzinach nocnych, jeśli wymaga tego reżim technologiczny.

W celu oceny oddziaływania projektowanej drogi na tereny chronione akustycznie na etapie eksploatacji, wykonano analizę akustyczną. Natężenie ruchu pojazdów (samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych, ciężarowych z przyczepami, motocykli, autobusów) przyjęto w

horyzoncie czasowym dla roku 2030 i 2034. Do analiz przyjęto średnią prędkość pojazdów osobowych i dostawczych $V = 50-90$ km/h, samochodów ciężarowych i autobusów $V=50-70$ km/h oraz prędkość na rondach dla wszystkich kategorii pojazdów $V=30$ km/h. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu, dla terenów chronionych, zinventaryzowanych w otoczeniu analizowanego odcinka drogi, warunki normatywne na granicy terenów zabudowy chronionej kształtują się następująco: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, szpitali w miastach $L_{AeqD} = 61$ dB w porze dnia, $L_{AeqN} = 56$ dB w porze nocy oraz tereny mieszkaniowo-usługowe, zagrodowe, zamieszkania zbiorowego i wielorodzinnego: $L_{AeqD} = 65$ dB w porze dnia, $L_{AeqN} = 56$ dB w porze nocy.

Obliczenia propagacji hałasu w środowisku od pojazdów drogowych wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w "Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6" oraz francuskiej normie "XPS 31-133". Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczane są zgodnie z "Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980". Analiza została wykonana przy użyciu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 8.2, nr licencji 8540, w którym zaimplementowana jest ww. metoda.

Badając wpływ przedsięwzięcia w zakresie emisji hałasu w pierwszej kolejności ustala się, jaki może być poziom hałasu bez zastosowania rozwiązań minimalizujących, a gdy z obliczeń wynika, że występują przekroczenia, wprowadza się rozwiązania techniczne lub organizacyjne pozwalające na dotrzymanie obowiązujących standardów jakości środowiska w omawianym zakresie. Z przeprowadzonych dla przedsięwzięcia obliczeń wynika, że przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych przed hałasem nie występują. Projektowana droga na odcinku, gdzie zbliża się do terenów mieszkaniowych, realizowana jest w wykopie (poniżej powierzchni terenu), co dodatkowo wpływa na zmniejszenie akustycznego oddziaływania eksploatowanej drogi na tereny przyległe. Należy również nadmienić, że zaproponowana w KIP prędkość projektowa na drodze wynosi 30 km/h na terenach zabudowanych oraz 50 km/h poza tymi terenami, co dodatkowo będzie miało wpływ na zmniejszenie emisji hałasu. Dodatkowo inwestor zaproponował wykonanie ziemnych obwałowań, które będą chronić tereny przyległe przed oddziaływaniem nie tylko przedmiotowej drogi, ale również przed oddziaływaniem związanym z funkcjonowaniem strzelnicy wojskowej. Mając jednak na uwadze, że obliczenia dopuszczalnego poziomu hałasu zostały wykonane wyłącznie w oparciu o program komputerowy, w celu ustalenia, czy pomiary rzeczywiste odpowiadają prognozom, należy wykonać kontrolne pomiary, które powinny zostać przeprowadzone w pierwszym roku po oddaniu inwestycji do użytkowania. Wyniki dotychczasowych obliczeń w punktach receptorowych pozwoliły na ustalenie miejsc najbardziej narażonych, gdzie odnotowano najwyższe wartości poziomu hałasu. Zatem w trakcie wykonywania kontrolnych pomiarów uwzględnić należy następujące lokalizacje: 1) w km 3+330 (L), 23) w km 1+510 (L), 27) w km 1+395 (L). Wyniki pomiarów należy przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Wojewódzkiemu inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie w terminie 1 miesiąca od wykonania badań. W przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w środowisku, uzyskane wyniki będą stanowić podstawę do podjęcia ewentualnych działań przeciwhałasowych. Zaznaczyć przy tym należy, że na odcinku od km 2+105 do 3+300 pozostawiona zostanie rezerwa terenu pod wykonanie zabezpieczenia akustycznego w przypadku konieczności wprowadzenia dodatkowych rozwiązań minimalizujących poziom hałasu (zabudowa mieszkaniowa na tym odcinku oddalona jest od jezdni o ok. 20 m).

Typowymi źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza w czasie budowy będzie praca sprzętu budowlanego powodująca emisję głównie tlenków azotu, tlenku węgla, węglowodorów. Biorąc jednak pod uwagę zakres prac związanych z realizacją budowy układu drogowego oraz relatywnie małą skalę i tymczasowość emisji zanieczyszczeń gazowych ocenia się, że wpływ etapu realizacji przedsięwzięcia na lokalny stan powietrza będzie pomijalnie niski. W celu zminimalizowania oddziaływań związanych etapem budowy wykonawca prac zastosuje szereg rozwiązań, jak m.in. wyłączanie zbędnych, nieużywane w danym momencie maszyn i urządzeń,

zabezpieczenie magazynowanych i transportowanych materiałów sypkich przed rozwiewaniem, ograniczenie przejazdów maszyn do niezbędnego minimum. Realizacja przedsięwzięcia spowoduje wzrost natężenia ruchu pojazdów w kierunku Szczecina, z jednoczesnym odciążeniem istniejących ciągów komunikacyjnych zlokalizowanych bliżej zabudowy mieszkaniowej. Należy spodziewać się, również, że poprawa komunikacyjności pomiędzy Gminą Dobra, a miastem Szczecin spowoduje, iż ruch samochodowy będzie bardziej płynny, a tym samym mniej emisyjny. Wprawdzie nastąpi niewielki wzrost w stosunku do aktualnego stanu emisji zanieczyszczeń, jednakże z uwagi na lokalny charakter tych oddziaływań, nie będą one powodować znacząco negatywnego oddziaływania na powietrze atmosferyczne.

Kwestię oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, w tym JCW w prowadzonym postępowaniu analizował organ odpowiedzialny za ocenę wodnoprawną. W opinii RZGW w Szczecinie, zgodna z założeniami przedstawionymi w załączonej do wniosku dokumentacji, eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie negatywnie na stan jednolitych części wód, a co za tym idzie nie przewiduje się również negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych zgodnie z aktualnie obowiązującym PGW.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie będą powstawały ścieki technologiczne, natomiast ścieki bytowe z zaplecza socjalnego będą odprowadzane do szczelnych bezodpływowych zbiorników. Odbiór ścieków prowadzony będzie przez specjalistyczne firmy.

Na etapie eksploatacji spływ z pasa drogowego wód opadowych zanieczyszczonych zawiesinami ogólnymi, węglowodorami ropopochodnymi, metalami ciężkimi oraz środkami chemicznymi używanymi do zimowego utrzymania dróg (głównie mieszaniny NaCl z piaskiem lub CaCl₂) stwarza potencjalną możliwość niekorzystnego oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia, w celu właściwego odwodnienia jezdni zastosowane zostanie odwodnienie powierzchniowe, zapewniające swobodny spływ na odcinkach nieograniczonych krawężnikami, m.in. w przyległe poboczne trawiaste i rowy przydrożne, poprzez odpowiednie ukształtowanie spadków poprzecznych i podłużnych. Spływy powierzchniowe wód opadowych będą kierowane do nieuszczelnionych przydrożnych rowów trawiastych, z warstwą próchniczą o miąższości co najmniej 20 cm, których rolą jest wstępne podczyszczenie. Następnie, wody opadowe oczyszczone w rowach trawiastych, które nie zostały odprowadzone do gruntu poprzez rowy trawiaste, odprowadzane będą do szczelnych zbiorników retencyjnych poprzez separator substancji ropopochodnych z osadnikiem. Odbiornikiem wód ze zbiornika ZR1 i ZR2 będzie rzeka Bukowa. Ewentualny zrzut wód ze zbiorników będzie możliwy jedynie w porze bezdeszczowej pod kontrolą obsługi eksploatacyjnej po otwarciu zasuw. Mając na uwadze występujące w ostatnich latach w zlewni rz. Bukowej problemy powodowane intensywnymi opadami deszczu, należy zadbać by przedmiotowe zbiorniki były opróżnione przy pojawiających się ostrzeżeniach Rządowego Centrum Bezpieczeństwa (RCB), dotyczących opadów deszczu, by zapobiec lokalnym podtopieniom. Odbiornikiem wód ze zbiornika ZR3 będzie rów melioracyjny w granicach dz. nr 42/1 obręb Bezrzecze, natomiast zbiornik ZR4, ze względu na właściwości podłoża uniemożliwiające infiltrację zaprojektowano jako bezodpływowy. Na odcinkach ograniczonych chodnikami, jako odwodnienie wykorzystana zostanie kanalizacja deszczowa.

Środkami chemicznymi zaplanowanymi do usuwania śliskości zimowej są: chlorek sodu, chlorek wapnia, chlorek magnezu oraz ich mieszaniny. Ich ilość jest ściśle związana z warunkami pogodowymi. Jednakże, w związku ze słabym stanem ekologicznym, nieokreślonym stanem chemicznym i złym stanie ogólnym rz. Bukowej, wskazane jest, aby zimowe utrzymanie dróg prowadzić przy użyciu środków niezawierających jonów chlorkowych lub wprowadzać substancje, pozwalające uzyskać wystarczającą wydajność procesu przy jednoczesnym mniejszym ładunku chlorków.

Zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335) obszar objęty wnioskiem znajduje się w zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) Bukowa kod: RW60000919729 oraz Gunica od źródeł do Rowu Wołczkowskiego kod: RW60001519987, a także w zlewni jednolitej części wód podziemnych (JCPWd) kod: GW60003.

JCWP Bukowa to naturalna część wód charakteryzująca się słabym stanem ekologicznym, nieokreślonym stanem chemicznym, o złym stanie ogólnym, którą określono jako zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie

umiarkowanego stanu ekologicznego (złagodzone wskaźniki: [azot amonowy, fosfor ogólny, fosforany, przewodność elektrolityczna właściwa w 20°C (maksymalna dopuszczalna wartość w wodzie; do 2740 µS/cm), IO]; pozostałe wskaźniki - II klasa jakości) zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, a także dobrego stanu chemicznego. Dla przedmiotowej JCWP ustanowione zostało odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW), tj. odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: azot ogólny, OWO, BZT5. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE - brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań, którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań. Termin osiągnięcia celu wyznaczono na 2027 r.

JCWP Gunica od źródeł do Rowu Wołczkowskiego to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się umiarkowanym potencjałem ekologicznym, nieokreślonym stanem chemicznym, o złym stanie ogólnym, którą określono jako zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego potencjatu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Dla przedmiotowej JCWP ustanowione zostało odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej (RDW), tj. odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych jest związane z tym, że nie są osiągnięte (lub są zagrożone) cele środowiskowe JCWP w zakresie wskaźników: OWO. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi, a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/UE - brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań, którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań. Termin osiągnięcia celu środowiskowego wyznaczono na 2027 rok.

JCWPd o kodzie GW60003 charakteryzuje się dobrym stanem zarówno ogólnym, chemicznym, jak i ilościowym oraz nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tej JCWPd.

Rozpatrywany teren jest położony na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 122 – Dolina kopalna Szczecin, dla którego nie wyznaczono obszaru ochronnego. Teren, na którym planowana jest realizacja inwestycji nie jest zlokalizowany na obszarach objętych ochroną, w tym strefach ochronnych ujęć wód powierzchniowych i podziemnych, obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Odnosząc się do zapisów zawartych art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 2625), obszar inwestycyjny nie znajduje się na terenach zagrożonych powodzią. Niemniej dla planowanego przedsięwzięcia należy uzyskać wszelkie niezbędne pozwolenia, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Jak wspomniano powyżej, w otoczeniu obszaru przedsięwzięcia znajduje się teren strzelnicy wojskowej, teren ogródków działkowych, nieużytki, teren poligonu wojskowego, zakrzewienia i zadrzewienia. W związku z prowadzeniem prac budowlanych nastąpi ingerencja w pokrywą roślinną w pasie prowadzonych prac. W strefie oddziaływania przedsięwzięcia dominują pospolite gatunki siedlisk synantropijnych, o szerokiej amplitudzie ekologicznej. Natomiast nie ma tu siedlisk chronionych gatunków roślin lub grzybów. Z danych znajdujących się w zasobach tut. organu wynika, że w rejonie przedsięwzięcia nie występują siedliska z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Na potrzeby omawianej inwestycji wykonano inwentaryzację dendrologiczną. Z przedłożonej dokumentacji wynika, że łącznie zinwentaryzowano 1410 sztuk drzew i krzewów - zakrzewienia pokrywają 3207 m² (0,3207 ha), z czego – zgodnie z Projektem Budowlano-Wykonawczym (Zieleń, mgr inż. Maciej Lipka) – wymagać usunięcia będzie ok. 1383 istniejących drzew oraz 3182 m² krzewów, których stan fitosanitarny jest dobry. Roślinność stanowią głównie niepielęgnowane sukcesyjne drzewa i krzewy w przestrzeni poligonowej, do których należą m.in.: klon pospolity, wierzba biała, topola osika, dąb szypułkowy, brzoza brodawkowata, czeremcha zwyczajna, śliwa tarnina, głóg jednoszyjkowy, olsza czarna. Ze względu na znaczącą skalę planowanej wycinki, prace te należy zrealizować poza sezonem lęgowym ptaków.

W ramach rekompensaty za usunięte egzemplarze roślinności przewidziano nasadzenia zastępcze obejmujące rodzime gatunki drzew i krzewów (m.in. brzoza brodawkowata, buk pospolity,

lipa drobnolistna, dąb szypułkowy, jarząb pospolity, klon zwyczajny, olsza czarna, bez czarny). Wykonanie nasadzeń przewidziane jest w Szczecinie, na dz. nr 1/9, 1/13, 1/14, 1/16, 1/17, 1/20, 1/26, 1/27, 1/32, 1/33, 1/37, obręb Pogodno 4; 92/5,128/1, 107/1 obręb Pogodno 43; 1/2, 13, obręb Pogodno 46 oraz na terenie gminy Dobra, na dz. nr 42/1, 45, 69/3, 69/4, 70, 71/2, 72/4, 628/3, 628/5, 898/2, obręb Bezrzecze; 440, 439, 438, 437/2, 437/1, 436/2, 436/1, 249, obręb Wołczkowo. Nasadzenia, w sposób oraz w ilości co najmniej 1:1 należy wykonać zgodnie z ww. projektem zagospodarowania zieleni - do czasu zakończenia realizacji przedmiotowej inwestycji. Drzewa przeznaczone do nasadzeń powinny mieć dobrze rozwinięty system korzeniowy i ukształtowaną koronę, wysokość 1,60 – 2,50 m, obwód pnia mierzony na wysokości 100 cm - min. 14-20 cm, z kolei w odniesieniu do krzewów wysokość części nadziemnej powinna wynosić powyżej 40 cm. Należy również prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych w okresie 6 lat od ich posadzenia. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia należy uzupełniać w stosunku 1:1. Nasadzenia należy uzupełnić najpóźniej w następnym roku kalendarzowym. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, narażone na uszkodzenia w trakcie prowadzonych prac, należy zabezpieczyć zgodnie z wytycznymi przedstawionymi w punkcie I.15 niniejszej decyzji.

Wskutek realizacji planowanego przedsięwzięcia nie dojdzie do fragmentacji siedlisk ani nie powstaną oddziaływania, które mogłyby się przyczynić do osłabienia lub zaniku lokalnych populacji chronionych gatunków fauny. W sąsiedztwie planowanej drogi występują pospolite gatunki ornitofauny typowe dla terenu niezagospodarowanego, w planowanym do częściowego zasypania stawie przy ogródkach działkowych nie stwierdzono występowania płazów, aczkolwiek nie można wykluczyć obecności tej grupy zwierząt w przebiegu i bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia ze względu na występowanie zastoisk wodnych i przekraczanie rzeki Bukowej. Zaprojektowany sposób oraz harmonogram prac, realizowane będą tak, aby nie powodować zaburzeń w warunkach bytowania fauny, w szczególności w okresach lęgowych ptaków i rozrodu ssaków, gadów i płazów. W związku z realizacją przedsięwzięcia powołany zostanie nadzór przyrodniczy, którego zadaniem będzie kontrola terenu przedsięwzięcia pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt oraz wskazywanie niezbędnych działań mających na celu minimalizowanie oddziaływań fazy budowy na środowisko przyrodnicze. Zgodnie z zapewnieniem inwestora prace w pobliżu koryta rzeki, prowadzone będą w okresie od 16 października do końca lutego, jak również nie będą realizowane prace ziemne w okresie rozrodczym płazów (III-IV) w odległości do 50 m od zbiorników wodnych, które mogłyby być miejscem ich rozrodu. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed ich rozpoczęciem kontrolowane będą ewentualne wykopy i zagłębienia, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenoszone w bezpieczne miejsce. Taka sama kontrola będzie przeprowadzana bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień. Ewentualne obecne w zagłębieniach i rozlewiskach płazy, w tym osobniki dorosłe, formy rozwojowe i młodociane, przeniesione zostaną poza teren prowadzonych prac, na inne stanowiska, z uwzględnieniem możliwości ich przetrwania we właściwym stanie ochrony. Plac budowy zostanie skutecznie zabezpieczony przed możliwością przedostania się na jego teren małych zwierząt, w tym płazów, poprzez montaż ogrodzeń tymczasowych w rejonie aktualnego frontu robót. Ogrodzenie realizowane będzie w postaci płotków, folii wygradzającej o wysokości łącznej nie mniejszej niż 50 cm, w tym nie mniejszej niż 40 cm nad poziomem gruntu oraz osadzone w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 10 cm, z przewieszką o długości 10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od osi budowanej drogi. Przy zawrotkach przewiduje się montaż wiader rewizyjnych, które w okresie migracji płazów kontrolowane będą dwa razy dziennie, a poza tym okresem raz dziennie.

Zagospodarowanie terenu przyległego do zbiorników stanowić będą tereny zielone (trawniki), oraz dojazd w celu zapewnienia konserwacji i bieżącego utrzymania. Ogrodzenie terenów wojskowych oraz zbiorników będzie wykonane zgodnie ze standardami MON tj.: 2,0 m wysokości, oczko siatki 5,0 x 5,0 cm. Natomiast w celu uniknięcia powstania pułapek antropogenicznych, jakimi mogłyby się stać zbiorniki retencyjne, zostaną one ogrodzone uszczelnioną siatką o wielkości oczek nie większych niż 0,5 cm x 0,5 cm (o wysokości minimum 50 cm nad powierzchnią gruntu i krawędzi o szerokości co najmniej 10 cm, odchylonej w kierunku „na zewnątrz”, stabilnie zakotwiczone w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 40 cm). Konstrukcja zbiorników retencyjnych będzie realizowana w sposób umożliwiający ich samodzielne opuszczanie przez zwierzęta.

Planowane przedsięwzięcie usytuowane będzie poza obszarami wodno-błotnymi oraz innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk lęgowych i ujść rzek, a także poza

obszarami przyległymi do jezior, obszarami wybrzeży i środowiska morskiego, uzdrowiskami i obszarami ochrony uzdrowiskowej oraz obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub architektoniczne.

Odnosząc się do lokalizacji przedsięwzięcia względem obszarów chronionych, planowana droga znajduje się poza formami ochrony przyrody wskazanymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz poza przebiegiem korytarzy ekologicznych. Do najbliższych obszarów objętych ochroną zaliczyć należy zespoły przyrodniczo-krajobrazowe „Dolina Siedmiu Młynów i źródła strumienia Osówka” oraz „Zespół Parków Kasprowicza – Arkoński” znajdujące się odpowiednio w odległości ok. 1750 i 1420 m. Granice najbliższego obszaru Natura 2000, ostoi ptasiej - Jezioro Świdwie PLB320006 znajdują się w odległości ponad 4,5 km.

Zgodnie z wytycznymi KE w niniejszym postępowaniu tut. organ przeanalizował również pośrednie oddziaływania planowanej inwestycji na znajdujące się w buforze 5 km obszary Natura 2000. We wskazanym buforze znajduje się jedynie ww. ostoja ptasia. Dla przedmiotowego obszaru, zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 kwietnia 2014 r. został ustanowiony plan zadań ochronnych (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2014 r., poz. 1924, zm. Zach. z 2017 r., poz. 1515). Przedmiotami w ochronie w obszarze są ptaki i ich siedliska: perkoz rdzawoszyi, bocian czarny, bocian biały, gęś zbożowa, gęś białoczelna, gęgawa, krakwa, kania czarna, kania ruda, bielik, orlik krzykliwy, rybołów, wodnik, kropiatka, zielonka, żuraw, rybitwa czarna, podróżniczek. Z danych pozostających w zasobach tut. organu wynika, że w odległości do 5 km od planowanej inwestycji znajdują się tereny wykorzystywane przez następujące gatunki ptaków: żuraw, kszysk, kania ruda, podróżniczek. Celami ochrony wynikającymi z planu zadań ochronnych dla ww. gatunków są przede wszystkim utrzymanie populacji lęgowej na określonym poziomie oraz utrzymanie właściwego stanu siedlisk lęgowych bądź żerowiskowych. Analizując istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony przedmiotów ochrony w ww. obszarze Natura 2000 wskazane w planie zadań ochronnych oraz cele działań ochronnych wynikające z tego planu, a także biorąc pod uwagę zakres niniejszego przedsięwzięcia i jego znaczne oddalenie od granic obszaru, w ocenie organu, jego realizacja i późniejsze funkcjonowanie nie zagrazi wartościom przyrodniczym, stanowiącym przedmioty ochrony we wspomnianym obszarze Natura 2000, jak również nie utrudni lub nie spowoduje nieosiągnięcia przewidzianych celów ochrony.

W obszarze i bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego przedsięwzięcia nie są realizowane inwestycje mogące skutkować skumulowanymi oddziaływaniami. Dla terenu sąsiednich ulic: Miętowa, Tymiankowa, Anyżkowa, Cynamonowa, Maciejki, Bluszczowa, Korzenna, Bukszpanowa, Berberysowa, Kminkowa, obręb Bezrzecze, Wójt Gminy Dobra wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 22 listopada 2021 roku znak: WOŚ.OŚ.6220.18.2021.MMN dla przedsięwzięcia pn. „Budowa dróg gminnych w Bezrzeczu”. Na podstawie zapisów ww. decyzji ustalono, że przedstawiony przez inwestora sposób organizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, a także zastosowanie rozwiązań technicznych i organizacyjnych w oparciu o obowiązujące normy i przepisy pozwoli ograniczyć negatywne oddziaływanie na środowisko. Przedsięwzięcie będzie realizowane stopniowo i sukcesywnie. W chwili prowadzenia prac na konkretnym odcinku drogi na terenach sąsiednich nie będą realizowane inne przedsięwzięcia o takim samym charakterze, w związku z powyższym nie dojdzie do kumulowania się oddziaływań.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie nastąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko. Wszelkie uciążliwości związane z budową drogi nie będą wykraczały poza obszar objęty inwestycją. Odległość inwestycji od granic państwa polskiego w linii prostej wynosi ok. 7 km.

W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań mających istotny wpływ na zmiany klimatu. Biorąc natomiast pod uwagę adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatu, przy właściwym zaprojektowaniu i wykonawstwie robót, czynniki klimatyczne nie będą miały większego wpływu na funkcjonowanie przedsięwzięcia, a przyjęte rozwiązania techniczno-projektowe, organizacyjne oraz zastosowane materiały ograniczają wrażliwość przedsięwzięcia na postępujące zmiany klimatu.

Projektowane zamierzenie inwestycyjne nie należy do inwestycji, w których występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, katastrofy naturalnej i budowlanej, które mogłyby skutkować negatywnym wpływem na środowisko, a także na zdrowie i życie ludzi.

W niniejszym postępowaniu oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi ocenił Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, który w swojej opinii stwierdził potrzebę

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wskazując jednocześnie, że informacje zawarte w KIP, ze względu na rodzaj inwestycji nie pozwalają wykluczyć negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a wykonanie raportu umożliwi społeczeństwu wzięcia czynnego udziału w ww. postępowaniu oraz pozwoli prawidłowo ocenić wpływ przedsięwzięcia na zdrowie ludzi oraz uniknąć konfliktów społecznych. Odnosząc się do powyższego, w ocenie tut. organu, faza budowy i eksploatacja inwestycji, przy zastosowaniu wskazanych w KIP zabezpieczeniach, nie wpłynie w sposób znaczący na środowisko oraz nie pogorszy istotnie panujących warunków akustycznych i klimatycznych. Przedłożone materiały dotyczące planowanego przedsięwzięcia (w tym m.in. przeprowadzona analiza akustyczna) pozwoliły ocenić w sposób wystarczający jego oddziaływanie na środowisko, w tym na zdrowie i życie ludzi, potwierdzając brak przekroczenia standardów jakości środowiska. W związku z powyższym tut. organ uznał, że w przedmiotowej sprawie nie zaistniały przesłanki do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Niniejszą decyzję wydano w oparciu o przepisy ustawy ooś, uwzględniając m.in.:

- opinie organów współdziałających,
- ustalenia zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i wniesionych uzupełnieniach,
- zakres merytoryczny i formalny, jaki powinien zostać uwzględniony w decyzji, zgodnie z art. 82, 84 i 85 ustawy ooś.

Postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 73 ustawy ooś zostało przeprowadzone na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia.

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

Integralną częścią niniejszej decyzji jest załącznik - Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

Wnioskodawca został zwolniony z uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji, zgodnie z art. 7 pkt. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 2142 ze zm.)

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

Pouczenie

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

Zgodnie z art. 127 Kpa, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

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

Otrzymują:

1. Pan Ireneusz Sinica, Pro-Trans Consulting – pełnomocnik inwestora **zpo**
2. Pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.)

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, ul. Wincentego Pola 6, 71-342 Szczecin **e-PUAP**
2. Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej - Gdynia, ul. Grudzińskiego 4, 81-103 Gdynia **e-PUAP/zpo**
3. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW Wody Polskie, ul. Tama Pomorzańska 13a; 70-030 Szczecin **e-PUAP**