

19.09.2012r.

BURMISTRZ  
MIASTA I GMINY  
GRYFINO

BMK.6220.7.2012.jc

GENERALNA DYREKCJA  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD  
Oddział w Szczecinie  
K A N C E L A R I A

otrzymano 2012 -09- 13

Zat. *MHO*

Nr *28*

Skierowano **DECYZJA**

Gryfino, 31.08.2012r.

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), oraz art. 71, art.75 ust.1 pkt.4, art. 82 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. nr 199, poz. 1227 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), po rozpatrzeniu wniosku **Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddziału w Szczecinie**, z siedzibą w Szczecinie przy al.Bohaterów Warszawy 33, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Gryfino w ciągu drogi krajowej nr 31”

**określam środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia pn.:**  
**„Budowa obwodnicy miejscowości Gryfino w ciągu drogi krajowej nr 31”:**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

1. Budowa obwodnicy miejscowości Gryfino w ciągu drogi krajowej nr 31 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, niezbędną do funkcjonowania obiektu drogowego w tym odwodnienia i oświetlenia.

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

**1. W zakresie środowiska gruntowo-wodnego:**

- a) na podstawie rozpoznanych warunków hydrogeologicznych zaprojektować, zrealizować i eksploatować przedsięwzięcie w sposób wykluczający przedostawanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń, szczególnie ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego;
- b) w celu ograniczenia zmian w środowisku wskazane jest szybkie wykonanie zamierzonych robót i rekultywacja terenu oraz wybór technologii i prac w najmniejszym stopniu ingerujących w struktury wodonośne i systemy hydrograficzne;
- c) w zależności od warunków hydrogeologicznych (wykształcenia warstwy wodonośnej, współczynnika filtracji), należy zastosować odpowiedni sposób odwodnienia wykopów budowlanych, zapewniający utrzymanie w miarę możliwości wykopów bez wody stojącej;
- d) w maksymalny sposób ograniczać czas prowadzonych odwodnień wykopów budowlanych;
- e) w przypadku konieczności odwodnienia wykopu budowlanego, należy prowadzić obserwację poziomu zwierciadła wody przez okres wykonywanych prac;
- f) wykopy prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do ich zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi;
- g) po zakończeniu robót montażowych na wszystkich odcinkach przewodów należy wykonać próby szczelności, po pozytywnym wyniku prób szczelności, wykopy należy zasypać, a teren robót przywrócić do stanu pierwotnego;
- h) prace budowlane należy prowadzić ze szczególną ostrożnością w km 1+700 oraz 1+900, tj. na obszarach obniżen terenu gdzie występują niekorzystne warunki gruntowo-wodne;
- i) w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów na terenie budowy, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostanie szkodliwych substancji do ziemi;
- j) w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu paliwami, zanieczyszczony grunt zebrać do odpowiedniego pojemnika i przekazać do utylizacji uprawnionym podmiotom;
- k) zaplecze budowy należy zlokalizować poza strefami ochronnymi ujęć wody „Tywa” i „Pomorska”;
- l) na terenie strefy ochronnej ujęcia wód „Tywa” i „Pomorska”, nie wolno składować wszelkich materiałów, mogących być źródłem zanieczyszczenia gleb i wód podziemnych;
- m) podczas prowadzenia prac należy zwrócić uwagę na mogącą istnieć sieć drenażową; w przypadku jej uszkodzenia podczas prowadzonych prac, należy poinformować Zachodniopomorski Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych, Oddział terenowy w Gryfinie i działające na tym terenie spółki wodne, a następnie przedstawić celem uzgodnienia dokumentację naprawy powstałych szkód;

- n) należy stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
  - o) przewidziane do wykorzystania w fazie realizacji materiały, magazynować w wydzielonych do tego celu miejscach w sposób bezpieczny dla środowiska;
  - p) zadasyć i uszczelnić powierzchnie, na których składowane będą niebezpieczne materiały budowlane i odpady niebezpieczne np.: zanieczyszczony grunt;
  - q) unikać zanieczyszczeń odpadami stałymi i ciekłymi podczas prowadzenia robót budowlanych;
  - r) w okresie zimowym, do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub im zapobiegania stosować środki niechemiczne i chemiczne oraz ich mieszanki na warunkach określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 25.10.2005r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz.U. Nr 230, poz. 1960).
2. W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:
- a) odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości należy je selektywnie magazynować w sposób i w miejscach do tego przystosowanych, poza obszarem cennym przyrodniczo i przekazać je podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia w zakresie gospodarowania odpadami;
  - b) do magazynowania odpadów niebezpiecznych płynnych należy stosować pojemniki, które posiadają szczelne zamknięcie zabezpieczające przed przypadkowym rozproszeniem lub rozlewem odpadu w trakcie transportu i czynności załadunkowych oraz rozładunkowych;
  - c) mieszanie odpadów niebezpiecznych różnego rodzaju lub odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne jest niedozwolone;
  - d) należy organizować prace w taki sposób aby minimalizować ilość powstających odpadów;
  - e) należy zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów, odpady przekazywać tylko podmiotom posiadającym stosowne uprawnienia w tym zakresie.
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 i pojazdów nie pracujących w danej chwili;
  - e) podczas prac w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i ogródków działkowych, koniecznym jest stosowanie dodatkowych zabezpieczeń akustycznych np. w formie przenośnych ekranów, czy obudów dźwiękochłonnych wykorzystywanych podczas prac sprzężarek czy też innego sprzętu o napędzie spalinowym;
  - f) bazę sprzętu budowlanego należy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych, najlepiej na sąsiednich terenach przeznaczonych na działalność gospodarczą;
  - g) w miarę możliwości technicznych stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac przygotowujących teren oraz technologię prac budowlanych;
  - h) należy zastosować ekrany akustyczne pozwalające na dotrzymanie obowiązujących poziomów w zakresie emisji hałasu na tereny chronione akustycznie w fazie eksploatacji drogi;
  - i) uważnie ładować materiały sypkie na samochody;
  - j) prace ziemne, w tym wykopy należy prowadzić w sposób minimalizujący emisję niezorganizowaną na bieżąco tzn. w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej aury zaleca się okresowe zwilżanie powierzchni ziemi.
4. W zakresie prawidłowego funkcjonowania gospodarki wodno-ściekowej:
- a) ścieki sanitarne z zaplecza budowy należy odprowadzać do zbiorników bezodpływowych i wywozić do najbliższej oczyszczalni ścieków komunalnych;
  - b) należy odprowadzać wody opadowe i roztopowe do gruntu lub do wód powierzchniowych na warunkach pozwolenia wodnoprawnego.
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 należy w miarę możliwości 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) zaplecze budowy należy zlokalizować poza siedliskiem przyrodniczym 6120- ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe znajdujące się w odległości ok.10m od planowanej drogi w km 0+550, poza pozostałymi formami ochrony przyrody, obszarami leśnymi, stwierdzonymi miejscami bytowania płazów oraz poza dolinami rzecznyymi;
- h) na czas budowy należy w sposób widoczny zaznaczyć granice siedliska przyrodniczego 6120- ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe i obszar planowany do zajęcia pod drogę;
- i) 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 1,5-2,0m, konstrukcje maty wiklinowej lub słomianej o wymiarach 1,70x1,50m specjalnie przeznaczonej do osłony drzew, owinięcia pnia rurą drenarską i zamocowania do niej desek w sposób gwarantujący stabilność, wygrodenienie 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;
- j) w zasięgu koron drzew wykluczyć tereny przeznaczone pod zaplecze budowlane;
- k) niedopuszczalne jest składowanie na placu budowy, a szczególnie na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew, niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów m.in. takich jak np.: sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips, oraz składowanie, rozsypywanie lub wylewanie do gruntu odpadów, ścieków itp., środków niszczących lub pogarszających warunki bytowania drzew;
- l) należy składować odpady w czasie budowy na wyznaczonym miejscu, poza terenami leśnymi i dolinami rzeki;
- m) ograniczyć do minimum wycinkę drzew, usuwanie zadrzewień i krzewów, zwłaszcza starych drzew dziuplastych;
- n) wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia;
- o) istnieje możliwość przeprowadzania wycinki w okresie lęgowym ptaków, pod warunkiem uprzedniego dokonania przeglądu przeznaczonych do usunięcia drzew i krzewów pod kątem występowania gniazd ptasich i schronień nietoperzy;
- p) ograniczyć do niezbędnego minimum prace w rejonie użytku „Grajdołek” i Doliny Tywy podczas sezonu lęgowego ptaków tj. od 1 marca do 31 sierpnia, w miarę możliwości technicznych i czasowych wykonywać je poza tym sezonem;
- q) wycinkę drzew i krzewów na terenach leśnych prowadzić zgodnie z właściwą procedurą w tym zakresie;
- r) w przypadku kolizji trasy drogi ze stanowiskami roślin objętymi ochroną ścisłą, konieczne jest uzyskanie zgody na zniszczenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, a ze stanowiskami roślin objętymi ochroną częściową, konieczne jest uzyskanie zgody na zniszczenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska;
- s) przed likwidacją i zasypaniem wykopów wykonawca powinien sprawdzić dno i ściany pod kątem obecności w nich płazów i gadów oraz innych zwierząt, w przypadku stwierdzenia ich obecności, należy je wydobyć i przenieść na przyległy teren znajdujący się poza placem budowy;
- t) nie wolno zabijać zwierząt, które dostały się do wykopów;
- u) w celu ochrony płazów należy dokonać szczelnego wygrodenienia na czas budowy na odcinku od km 1+600 do km 2+150, od km 2+960 do km 3+400, od km 5+100 do km 5+300 ogrodzenie powinno zostać zakończone położonymi na płasko pojemnikami, które będą regularnie kontrolowane, lecz nie rzadziej niż 1 raz na dobę, a wpadające do nich zwierzęta odławiane i wypuszczane w miejscu oddalonym od budowy i spełniającym odpowiednie wymogi np. obszary podmokłe, oczka śródpolne – po konsultacjach z przyrodnikiem; ogrodzenia te będą miały charakter tymczasowy o minimalnej wysokości 40cm, z górną krawędzią odgiętą na zewnątrz;
- v) przed przystąpieniem do prac rozbiórkowych muszą być przeprowadzone oględziny obiektów przeznaczonych do wyburzenia pod kątem występowania w nich nietoperzy;

w przypadku stwierdzenia ich obecności należy wstrzymać prace aż do zakończenia sezonu lęgowego i przeprowadzić je poza nim po przeniesieniu nietoperzy w miejsca uzgodnione z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Szczecinie; do czasu ich przeniesienia należy wstrzymać prace rozbiórkowe obiektów;

- w) przed przystąpieniem do prac rozbiórkowych muszą być przeprowadzone oględziny obiektów przeznaczonych do wyburzenia, czy w ich częściach nie ma gniazd ptaków; w przypadku stwierdzenia gniazd, należy wstrzymać prace aż do zakończenia sezonu lęgowego i przeprowadzić je poza nim (tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia) lub przenieść w miejsca uzgodnione z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Szczecinie; do czasu przeniesienia należy wstrzymać prace rozbiórkowe obiektów.

III. *W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 pkt. 1-14 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.), należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:*

1. W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie II decyzji;
2. Przebieg drogi należy zaprojektować w wariantcie I ;
3. Przedsięwzięcie zaprojektować w sposób wykluczający przedostanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i dalej do wód powierzchniowych i podziemnych poprzez:
  - a) wykonanie nawierzchni komunikacyjnych wyprofilowanych w sposób pozwalający na zebranie wód opadowych;
  - b) odwodnienie drogi poprzez rowy odwadniające i odprowadzenie wód do zbiorników infiltracyjno-retencyjnych;
  - c) na końcowym odcinku trasy odwodnienie drogi poprzez rowy odwadniające do zbiorników infiltracyjno-retencyjnych przepływowych przyłączonych do rzeki Tywy;
  - d) przed odprowadzeniem ścieków deszczowych do odbiorników należy je oczyścić poprzez zastosowanie systemu osadników i separatorów;
  - e) na odcinku od km 0+000 do km 0+200 zakaz lokalizacji zbiorników infiltracyjno-retencyjnych;
  - f) lokalizacja zbiorników infiltracyjno-retencyjnych: w okolicach 0+400 (strona wschodnia), 1+250 (strona wschodnia), 2+000 (strona zachodnia), 3+200 (strona zachodnia), 5+400 (strona wschodnia);
  - g) zbiorniki retencyjno-infiltracyjne należy wkomponować w istniejące otoczenie; brzożki zbiorników powinny być wykonane w sposób umożliwiający wydostanie się ze zbiorników drobnych zwierząt, które mogłyby się do nich dostać.
4. Określić w projekcie budowlanym wymagania dotyczące miejsc lokalizacji zaplecza budowy, tak aby zminimalizować zniszczenie drzew i krzewów poza konieczną wycinką w pasie drogowym.
5. Należy zaprojektować jedno przejście dolne dla zwierząt średnich w okolicach km 2+200.
6. Rozwiązania dla dolnych przejść dla zwierząt:
  - a) przejścia dla średnich zwierząt – wysokość optymalna 2,5-3,5m, szerokość co najmniej 6m, przy czym współczynnik ciasnoty przejścia musi wynosić pow. 0,7 z naturalnym pokryciem powierzchni gruntu;
  - b) odcinki drogi, na których zlokalizowano przejścia dolne nie powinny posiadać oświetlenia jezdni, odległość źródła światła (lampy) od obiektu powinna wynosić co najmniej 200m;
  - c) należy tak projektować konstrukcje obiektów, by powierzchnie betonowe przyczółków były, w najwyższym stopniu osłonięte warstwą ziemi i gleby (docelowo roślinnością osłonową);
  - d) należy w maksymalnym stopniu ograniczyć projektowanie przejść technicznych, schodów, kładek, balustrad itp. Położonych na powierzchni i przy wylotach przejść dla zwierząt;
  - e) skarpy oporowe i nasypy przy przyczółkach powinny łączyć się płynnie z krawężnikami betonowej konstrukcji przyczółków, maksymalnie je osłaniając;
  - f) ogrodzenia ochronne należy prowadzić przy podstawach nasypów i skarp oporowych, łącząc je szczelnie z krawężnikami przyczółków;
  - g) umacnianie stoków skarp oporowych i stromych nasypów należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowo wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej;
  - h) należy unikać betonowania skarp, dopuszcza się stosowanie ażurowych płyt betonowych o dużych oczkach, umożliwiając spontaniczny rozwój roślin;
  - i) należy umieścić przy wylotach przejść dolnych większe głazy lub karpy korzeniowe, unaturalniając tym samym przejście i uniemożliwiając przejazd pojazdów przez przejście;

- j) strefy przejść pod obiektami powinny być wyłożone warstwą naturalnego podłoża (w przypadku wystąpienia odpowiednich warunków nasłonecznienia – powierzchnie przejścia średniego obsiać trawą);
- k) na powierzchni przejścia ułożyć luźno rozmieszczone kłody, karpys korzeniowe lub większe kamienie, dające częściową osłonę zwierzętom i utrudniające dostęp ludzi;
- l) należy odpowiednio ukształtować konstrukcje naprowadzające zwierzęta na przejścia, mogą to być: ogrodzenia z siatki odsadzone szpalerami krzewów i pnączy oraz specjalnie ukształtowane pasy roślinności (zadrzewienia, zakrzewienia) po obu stronach drogi, tworzące rodzaj leja zwężającego się w kierunku przejścia;
- m) należy zaprojektować osłony przy przejściach dla średnich zwierząt powyżej wlotów przejść dolnych, na długości 50m od osi przejścia, w obu kierunkach.
7. Należy zaprojektować przepusty dla płazów w poniższych, przybliżonych lokalizacjach:
- km 1+700 przepust suchy (ziemny) dla płazów;
  - km 1+900 przepust suchy (ziemny) dla płazów;
  - km 2+050 przepust suchy (ziemny) dla płazów;
  - km 3+060 przepust suchy (ziemny) dla płazów;
  - km 3+170 przepust suchy (ziemny) dla płazów;
  - km 3+300 przepust suchy (ziemny) dla płazów;
  - km 5+200 przepust suchy (ziemny) dla płazów;
8. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające do przejść dla małych zwierząt i płazów należy lokalizować w miarę możliwości technicznych po 100m w każdą stronę od osi przepustu, po obu stronach drogi. Ogrodzenia naprowadzające dla płazów mogą być wykonane z pełnych płyt lub siatek o średnicy oczek poniżej 0,5cm z tworzywa sztucznego o wysokości minimum 40cm (nad powierzchnią gruntu), górna krawędź powinna być odgięta na zewnątrz linii ogrodzenia (pod kątem 45°-90°). Płyty lub siatka muszą szczelnie 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 10cm.
9. Minimalne parametry przejść dla zwierząt muszą zostać zachowane, natomiast dopuszczalna jest ich korekta lokalizacyjna podczas prac projektowych, związana z funkcjonalnością przejść.
10. Należy oddzielić jezdnię od torfowiska niskiego „Grajdołek” zielenią wysoką w postaci wielopiętrowych zadrzewień z gatunków rodzimych na odcinku ok. 500m od km 2+100 do km 2+620. Budować je powinny zarówno gatunki drzewiaste: dąb szypułkowy, brzoza brodawkowata, olcha czarna, sosna zwyczajna, jak i gatunki krzewiaste: jarząb pospolity, śliwa tarnina, głóg jedno i dwuszyjkowy, szalik i dereń świdwa.
11. Należy zaprojektować nasadzenia na poniższych odcinkach i tam gdzie jest to możliwe sadzić je dwustronnie:
- ok. 0+000 – 0+300,
  - ok. 1+100 – 1+900,
  - ok. 2+100 – 3+500,
  - ok. 3+800 – 5+100.
12. Nowoprojektowana zieleń powinna mieć charakter dwu – trzy rzędowych nasadzeń o szerokości ok. 5m, powinny tworzyć ją gatunki rodzime zapewniające funkcje ochronne dla gleby i izolacyjne tj. np.: klon polny, klon zwyczajny, klon jesionolistny, brzoza brodawkowata, lipa szerokolistna, lipa drobnolistna, grab pospolity. Materiał nasadzeniowy powinien być zgodny z otaczającym siedliskiem.
13. Należy zaprojektować 6 odcinków ekranów akustycznych w podanych poniżej przybliżonych lokalizacjach i parametrach:
- od km 16+659 do km 16+733 (istniejącej DK 31), po stronie zachodniej o długości 74m i wysokości 4,5m;
  - od km 16+639 do km 16+683 (istniejącej DK 31), po stronie wschodniej o długości 67m i wysokości 4,0m;
  - od km 0+459 do km 0+609, po stronie zachodniej projektowanej obwodnicy, o długości 150m i wysokości 3,0m;
  - od km 3+505 do km 3+711 na długości ok. 278m, z czego 206m po zachodniej stronie projektowanej obwodnicy, a w miejscu przecięcia z drogą powiatową ekran przedłużony o dodatkowe 72m po północnej stronie drogi powiatowej 1367 Z (na zachód), ekran o wysokości 4,0m;
  - od km 3+723 do km 3+877 na długości ok. 257m, z czego 154m po wschodniej stronie projektowanej obwodnicy, a w miejscu przecięcia z drogą powiatową ekran przedłużony o dodatkowe 103m po południowej stronie drogi powiatowej 1367 Z (na wschód), ekran o wysokości 4,5m;
  - od km 3+725 do km 3+880, po zachodniej stronie projektowanej obwodnicy, o długości 155m i wysokości 3,0m.

IV. *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, postoi maszyn roboczych, miejsca zaplecza sanitarnego pracowników;
  - b) bezpośredni nadzór nad wykonywanymi pracami przygotowawczymi do budowy drogi – wycinka kolidujących drzew i krzewów, humusu glebowego;
  - c) kontrolę w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego, gleb;
  - d) sprawdzenie poprawności wykonania przejść dla zwierząt, struktur naprowadzających, ogrodzenia ochronnego, trwałości nowych nasadzeń zieleni;
  - e) wskazania dla sposobu prowadzenia prac pod kątem ich minimalizowania wpływu na rośliny i zwierzęta;
  - f) nadzór ornitologa przy prowadzeniu robót budowlanych na terenie projektowanego użytku ekologicznego „Grajdołek”;
  - g) szkolenie dla wykonawcy robót.
2. Ze względu na złożone warunki gruntowe i niekorzystne warunki wodne, należy przewidzieć konieczność nadzoru geotechnicznego nad robotami ziemnymi oraz związanymi z fundamentowaniem budowli.

V. *W ciągu 12 miesięcy od daty przekazania drogi do użytkowania należy wykonać analizę porealizacyjną, którą należy przedłożyć Burmistrzowi Miasta i Gminy Gryfino, w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia użytkowania drogi. Zakres analizy:*

1. Emisja hałasu:
  - a) wykonanie pomiarów emisji hałasu od ruchu drogowego (przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej w miejscu północnego włączenia drogi w istniejącą DK 31, przy ogródkach działkowych ok. km 0+500, przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej w miejscu przecięcia drogi z drogą powiatową 1367 Z),
  - b) ocenę poziomu hałasu, zidentyfikowanie i scharakteryzowanie źródeł hałasu,
  - c) wykonanie obliczeń akustycznych równoważnego poziomu dźwięku, na terenach najbliższej zabudowy mieszkaniowej,
  - d) porównanie uzyskanych wyników pomiarowych w stosunku do wartości dopuszczalnych - wskazanie obiektów o przekroczonych standardach akustycznych,
  - e) ocena efektywności zaprojektowanych ekranów,
  - f) wypracowanie propozycji zabezpieczeń akustycznych, jeżeli badania hałasu wykażą przekroczenia standardów akustycznych.
2. Przejścia dla zwierząt.
  - a) ocenę poprawności wszystkich wykonanych przejść zgodnie z obowiązującymi wytycznymi (tj. czy: plotki, ogrodzenia są połączone we właściwy sposób, sposób zagospodarowania odpowiada wymogom z raportu, dokonano nasadzeń naprowadzających, trwałości nasadzeń zieleni i właściwej lokalizacji ekranów antyolśnieniowych).

VI. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

#### Uzasadnienie

Wnioskodawca - Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Szczecinie, z siedzibą w Szczecinie przy al.Bohaterów Warszawy 33, w dniu 20.02.2012r. złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Gryfino w ciągu drogi krajowej nr 31”, który w dniu 29.02.2012r. uzupełniła.

Do wniosku o powyższe załączono:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz kartą informacyjną przedsięwzięcia,

- Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy miejscowości Gryfino w ciągu drogi krajowej nr 31”, sporządzony przez mgr inż. Pawła Molendę, mgr inż. Damiana Spieczyńskiego, mgr inż. Ewę Wędzińską w okresie lipiec 2010 — listopad 2011 r.
- uzupełnienie do raportu z dnia 16.05.2012 r.

Zgodnie z art. 77 ust. 2 pkt. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, dla drogi publicznej nie jest wymagane przedłożenie wypisu i wyciągu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 64 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. nr 199, poz. 1227 ze zm.), przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, po uzyskaniu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, wyrażonej w postanowieniu znak: WOOS-TŚ.4240.85.2012.AKO z dnia 29.03.2012r. oraz opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Gryfinie, wyrażonej w opinii znak: PS-N-NZ/4011-15/61/12 z dnia 28.03.2012r., kierując się usytuowaniem, charakterem i skalą oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, Burmistrz Miasta i Gminy w Gryfinie w dniu 10.04.2012r. wydał postanowienie, którym nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 77 ust.1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2008r. nr 199, poz. 1227 ze zm.), uzgodnił Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie postanowieniem z dnia 14.06.2012r. znak: WOOS.TŚ-4242.41.2012.AKO oraz Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Gryfinie opinią z dnia 23.05.2012r. znak: PS-N-NZ/401-5/105/12.

Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie, Wydział Gospodarki Komunalnej, Mieszkaniowej i Ochrony Środowiska podał do publicznej wiadomości informację o toczącym się postępowaniu, możliwości zapoznania się z dokumentacją oraz możliwości wniesienia uwag. Ogłoszenie było dostępne m.in. na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy w Gryfinie, na stronach gazety lokalnej „Gazeta Gryfińska” oraz na stronie internetowej Urzędu. W okresie udostępniania wniosku, w dniu 04.06.2012r. została zgłoszona jedna uwaga przez Pana Piotra Wieczorka, która została przesłana do Wnioskodawcy. W odpowiedzi na niniejszą uwagę Wnioskodawca w dniu 26.07.2012r. udzielił wyjaśnień, informując o tym pisemnie Pana Piotra Wieczorka oraz Burmistrza Miasta i Gminy Gryfino.

Mając na uwadze charakter i specyfikację przedmiotowej inwestycji organ pismami z dnia 28.04.2012r., 29.06.2012r. i 27.07.2012r., na podstawie art. 36 kpa zawiadomił strony o nowym terminie załatwienia sprawy.

Na podstawie dostarczonych dokumentów organ stwierdził, co następuje:

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miejscowości Gryfino o długości w zależności od wariantu od ok. 5,6 km do ok. 6,5 km.

Przedsięwzięcia mogące zawsze i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione są w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397). Zgodnie z ww. rozporządzeniem, przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zaliczone do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (§ 3 ust. 1 pkt 60 — drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt. 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody), dla którego potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza się w postępowaniu administracyjnym, wynikającym z art. 63 i art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie. Burmistrz Miasta i Gminy Gryfino nałożył na inwestora obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko oraz określił jego zakres.

W przedłożonym raporcie przeanalizowano oddziaływanie planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska. Na podstawie tych analiz, określono oddziaływania i ewentualne zagrożenia wynikające z realizacji przedmiotowej inwestycji. W raporcie określono:

## 1) Charakter i lokalizacja przedsięwzięcia.

Przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy miasta Gryfino w ciągu drogi krajowej nr 31 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, niezbędną do funkcjonowania obiektu drogowego w tym odwodnienia i oświetlenia. W ramach przedsięwzięcia mogą nastąpić także likwidacje kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu takim jak linie energetyczne, wodociągowe, telekomunikacji, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, melioracje. W przypadku wystąpienia kolizji wykona się jej likwidację zgodnie z warunkami zarządcy sieci. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie związana z przebudową linii 110 kV.

W raporcie przeanalizowano 3 warianty lokalizacyjne. Do realizacji wybrano wariant I. Całkowita długość trasy w wynosi ok. 5,6 km. Początek obwodnicy założono w rejonie zakładu produkcyjnego „Komandor”. Początkowo trasa przebiega przez tereny leśne, następnie przez użytki rolne położone w rejonie nieczynnego wysypiska śmieci. W km 1+475 przewidziano skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 120. Skrzyżowanie będzie znajdować się poza terenem zabudowanym. Po przejściu przez drogę wojewódzką zaprojektowano poprowadzenie obwodnicy pomiędzy terenami leśnymi, a terenami podmokłymi. W km 3+717 obwodnica będzie kolidować z drogą powiatową nr 1367Z. Dlatego zaplanowano wybudowanie przejazdu lub skrzyżowania. W celu zminimalizowania ingerencji w nowo powstałą zabudowę jednorodziną obwodnicę poprowadzono w rejonie istniejącej fermy kurzej. Na końcowym odcinku planowana obwodnica na długości około 400 metrów przebiegać będzie przez obszary cenne przyrodniczo (OC-3). W wariantcie I obwodnica dwukrotnie krzyżuje się z linią 110 kV. Włączenie obwodnicy do drogi krajowej przewidziano pomiędzy wiaduktem nad linią kolejową i mostem nad rzeką Tywa w km 22+250 istniejącej DK 31. Wariant I przed włączeniem przecina nieczynną linię kolejową (brak infrastruktury kolejowej, pozostałości nasypu).

Parametry techniczne obwodnicy miasta Gryfino:

|   |            |
|---|------------|
| – klasa drogi:                                | GP;        |
| – nośność drogi:                              | 115 kN/os; |
| – prędkość projektowa:                        | 80 km/h;   |
| – kategoria ruchu:                            | KR4,       |
| – szerokość pasa ruchu:                       | 3,50 m;    |
| – szerokość opaski:                           | 0,50 m;    |
| – szerokość pobocza:                          | 1,25 m;    |
| – minimalny promień łuku poziomego:           | 1000 m;    |
| – minimalny promień łuku pionowego wypukłego: | 4500 m;    |
| – minimalny promień łuku pionowego wklęsłego: | 2000 m.    |

Ponieważ droga przebiegać będzie poza terenem zabudowanym nie zachodzi konieczność wykonania ciągów pieszych oraz przejść dla pieszych w ciągu planowanej obwodnicy.

Przewiduje się oświetlenie trasy jedynie w rejonie skrzyżowań/przejazdów z drogami poprzecznymi.

W obrębie projektowanego układu drogowego na obecnym etapie nie stwierdzono konieczności dokonania rozbiórki budynków mieszkalnych. Mogą się zdarzyć pojedyncze przypadki konieczność rozbiórki zabudowań gospodarczych w postaci np. szopy.

## 2) Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze i obszary Natura 2000.

Na badanym terenie stwierdzono 317 gatunków roślin naczyniowych, oraz 7 gatunków mszaków. Zdecydowaną większość z nich stanowią gatunki segetalne i ruderalne, co związane jest z bezpośrednim sąsiedztwem aglomeracji miejskiej oraz historycznie rolniczym charakterem badanego terenu. Zdecydowaną większość terenu pokrywają naturalizujące się zbiorowiska segetalne pól oraz odlogowane od wielu lat ugory. Nie przedstawiają one większych wartości przyrodniczych. Miejscami nieużytki przekształcają się pod wpływem regularnego koszenia w użytki zielone o charakterze zbliżonym do ubogich gatunkowo i troficznie łąk świeżych. W dużo mniejszym stopniu we florze terenu badań reprezentowane są gatunki siedlisk podmokłych i wilgotnych, skoncentrowane głównie w obrębie projektowanego użytku ekologicznego „Grajdołek”, obszaru Natura 2000 „Dolina Tywy” PLH320050 oraz mniejszych oczek wodnych i zabagnień. Na pozostałych obszarach leśnych dominują silnie zniekształcone drzewostany gospodarcze: zwykle sosny w różnym wieku (dominuje drzewostan młody i w średnim wieku) często z domieszką robinii akacjowej.

Na terenie, gdzie realizowane będzie przedsięwzięcie nie stwierdzono gatunków roślin wymienionych w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej. Z załącznika IV Dyrektywy Siedliskowej stwierdzono jedynie mszak - bielistka siwa. Stwierdzono występowanie jednego gatunku objętego ścisłą ochroną gatunkową - paprotkę zwyczajną, 6 gatunków roślin naczyniowych - konwalia majowa, kruszyna pospolita, wilżyna bezbronna, bluszcz pospolity, kocanka piaskowa, turzyca piaskowa i 2 gatunków mszaków -bielistka



siwa, rokiennik pospolity, objętych ochroną częściową. Planowana droga koliduje z ww. stanowiskami roślin chronionych. W związku z powyższym w niniejszym postanowieniu nałożono na inwestora obowiązek uzyskania zgody Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na zniszczenie stanowisk roślin objętych ochroną ścisłą, a Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska na zniszczenie stanowisk roślin objętych ochroną częściową.

Na badanym terenie stwierdzono 8 siedlisk wymienionych w I załączniku Dyrektywy Siedliskowej, których płaty pokrywają zaledwie 2% powierzchni terenu badań. Zdecydowana większość płatów siedlisk skupiona jest w obrębie Doliny Tywy (poza planowanym przebiegiem drogi). Przebieg drogi nie koliduje z siedliskami przyrodniczymi z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej zinwentaryzowanymi na badanym terenie. W odległości ok. 10 m od planowanej drogi znajduje się siedlisko 6120 - ciepłolubne, śródładowe murawy napiaskowe, w stanie zachowania C, co wskazuje iż jest ono w stanie zdegradowanym bez możliwości samoistnej regeneracji. W trakcie prac budowlanych na obszarze pasa drogowego nie powinna zostać naruszona struktura siedlisk, jednak może dojść do niewielkiego przekształcenia tych siedlisk w skutek realizacji drogi. Wykonawca powinien zadbać o to aby w rejonach siedlisk nie lokalizować zapleczy i baz składowania materiałów. Na czas budowy należy w sposób widoczny zaznaczyć granice siedliska i obszar planowany do zajęcia pod drogę oraz w miarę możliwości technicznych należy unikać ingerencji w oznaczoną strefę siedlisk.

W trakcie prac terenowych stwierdzono występowanie wielu pospolitych gatunków bezkręgowców, nie napotkano jednak gatunków uznane za rzadkie. Wiąże się to z silną synantropizacją zbiorowisk, niską trofią i niewielką naturalnością siedlisk. Dość istotnym komponentem fauny badanego terenu są płazy i gady. W obrębie badanego terenu stwierdzono występowanie kumaka nizinnego — gatunku wymienionego w II załączniku Dyrektywy Siedliskowej. Gatunek wykorzystywał do rozmnażania kilka obniżzeń terenu z niewielkimi, efemerycznymi zbiornikami wodnymi. W towarzystwie kumaka stwierdzano z reguły także rzekotkę drzewną, która wykorzystywała zwykle te same bagienka w celach rozrodczych. Pojedyncze osobniki rzekotki stwierdzano także poza okresem rozrodczym w poszyciu drzewostanów w okolicy „Grajdołka”. Z żab brunatnych na badanym terenie stwierdzono liczne występowanie żaby trawnej, zarówno w drzewostanach, nieużytkach, jak i obrzeżach podmokłości i torfiarek. Z ropuch stwierdzono obecność jedynie ropuchy szarej, a z gadów zaskrońca przy obniżeniach terenu i w okolicy torfiarek, padalca— w dolinie Tywy, oraz jaszczurkę zwinkę w okolicy dawnego wysypiska śmieci oraz na obrzeżach młodych drzewostanów sosnowych w północnej części badanego terenu.

Zespół ptaków badanego obszaru jest stosunkowo ubogi i wykazuje dużą zmienność w obrębie poszczególnych typów środowiska na badanym terenie. Ornitofauna składała się z kilku wyraźnie odmiennych grup: ptaków terenów otwartych dominujących w południowej i środkowej części inwentaryzowanego obszaru, ptaków leśnych występujących w płatach drzewostanów gospodarczych położonych we wschodniej oraz północnej części obszaru, ptaków wodno-błotnych oraz zarośli i ekotonów zasiedlających projektowane użytki ekologiczne „Grajdołek” i „Perkozek”, użytek ekologiczny „Dolina Storczykowa” ich najbliższe otoczenie. Na awifaunę terenów otwartych składały się w większości gatunki pospolite, w tym głównie wróblowe z rodzin skowronkowatych, pliszkowatych, trznadłowatych, szczygłowatych i szpakowatych. Na całym badanym terenie stwierdzono 4 gatunki ptaków należących do szponiastych: myszółów zwyczajny, krogulec, pustułka, błotniak stawowy. Wśród ptaków z załącznika I Dyrektywy Ptasiej zaobserwowano: błotniaka stawowego, żurawia, jerzyka, dzięcioła czarnego, gąsiorka, potrzosa. Na terenie badań nie stwierdzono istotnych noclegowisk, zlotowisk czy lęgówisk ptaków.

W zespołach ssaków dominuje tu nornik polny oraz nornica ruda, co jest ściśle związane z charakterem rolniczym obszaru i dużą ilością nieużytków porolnych. Spośród przedstawicieli rzędu owadożernych stwierdzono obecność kreta i jeża, a w dolinie Tywy ryjówki aksamitnej.

Z grupy ssaków kopytnych na skrajach drzewostanów obserwowano dziki i sarny. Z rzędu drapieżnych stwierdzono lisa, głównie w sąsiedztwie wysypiska śmieci. W niedużym kompleksie leśnym przy przysiółku „Grajdołek” zaobserwowano kunę domową. W wyniku obserwacji i nasłuchów na badanym terenie w dolinie Tywy odnotowano występowanie 3 gatunków nietoperzy: borowiec wielki, nocek rudy i karlik malutki. Dolina Tywy jest to wąwóz, a różnica poziomów pomiędzy przebiegiem najbliższego wariantu III, a poziomem rzeki Tywy wynosi ok. 10 m. Realizacja przedsięwzięcia w wariantcie I odsuniętym od obszaru doliny Tywy nie będzie związana z jej wpływem na lokalny korytarz nietoperzy zaobserwowany w wąwozie. Zaobserwowane nietoperze nie zostały wymienione w Standardowym Formularzu Danych dla obszaru „Dolina Tywy” jako przedmiot ochrony.

Podczas przeprowadzonej na potrzeby raportu inwentaryzacji przyrodniczej w 2010- 2011r. nie stwierdzono, aby w obiektach przewidzianych do rozbiórki występowały nietoperze.

Formy ochrony przyrody znajdujące się w sąsiedztwie planowanej inwestycji:

- użytek ekologiczny florystyczno - faunistyczny „Storczykowa Dolina” — przedmiotem jest ochrona trzcinowiska z bogatą roślinnością przywodną będącego miejscem bytowania i gniazdowania licznych gatunków ptaków wodno-błotnych — droga przebiega w odległości ok. 700 m po zachodniej stronie obiektu,
- pomnik przyrody Świerk pospolity o obwodzie 260 cm i wysokości 25 m w ogródku przydomowym, we wsi Żórawki, na którym znajduje się bluszcz pospolity - droga przebiega w odległości ok. 300 m po zachodniej stronie obiektu,
- OC - 2 - podmokłe łąki w rejonie Gryfina - Żabnicy - Daleszewa będące miejscem rozmnażania wodniczki, ptaków siewkowatych oraz licznych gatunków płazów - obiekt zlokalizowany ok. 200 m na wschód od planowanej drogi,
- OC — 3 - obszar pomiędzy Regalicą, a Kanałem Ciepłym będące miejscem rozmnażania i zimowania kilkudziesięciu cennych gatunków ptaków oraz licznych gatunków płazów, jest również tarliskiem lub zimowiskiem sandacza i suma - granica obszaru kończy się przy drodze krajowej 31 w miejscu południowego włączenia wariantów do istniejącej DK 31,
- OC- 14 - śródpolne oczka wodne w pobliżu Gryfina, od strony wschodniej, będące miejscem występowania ropuchy szarej, huczka, kumaka nizinnego, żab brunatnych i zielonych - obiekt zlokalizowany ok. 340 m na zachód od planowanej drogi,
- OC- 15 - rzeka Tywa wraz ze stawami zlokalizowanymi w jej bezpośrednim sąsiedztwie, będące miejscem gnieźdzenia się ptaków m.in. pliszki górskiej, występują liczne gatunki płazów i gadów; stanowiska roślin chronionych (grązel żółty, groszek błotny) oraz murawa kserotermiczna - droga przecina kraniec obszaru na długości ok. 150 m,
  - proponowany użytek ekologiczny „Grajdołek” - śródpolne oczka wodne, miejsce występowania licznych płazów, gadów i ptaków i ssaków (wydra), droga na odcinku od km 1+600 do km 2+200 przebiega bezpośrednio przy obiekcie i dwukrotnie przecina go na długości ok. 400 m;
- obszar specjalnej ochrony ptaków „Dolina Dolnej Odry” PLB320003 - droga przebiega w odległości ok. 400 m od obszaru,
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Dolna Odra” PLH320037 - droga przebiega w odległości ok. 400 m od obszaru,
- obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Dolina Tywy” PLH320050 droga przebiega w odległości ok. 100 m od obszaru.

Włączenie projektowanej drogi do drogi DK 31, która przebiega obok obszaru OC-3, nie spowoduje ingerencji w jego granice, gdyż przebieg wybranego wariantu w otoczeniu OC-3 zaprojektowano po śladzie istniejącej DK-31.

Projektowana trasa przebiega w obrębie granic obszaru OC-15, ale nie na terenach podmokłych tylko, po terenie charakteryzującym się najmniejszym zróżnicowaniem biologicznym (małe różnice wysokościowe, ubogie zadrzewienie i pokrycie szatą roślinną). Celem minimalizacji wpływu na migrację płazów w obrębie obszaru OC-15 przewidziano możliwość ich bezkolizyjnego przedostania się na drugą stronę drogi w km 5+200, gdzie zaprojektowano przepust dla płazów.

Należy oddzielić jezdnię od torfowiska niskiego „Grajdołek” zielenią wysoką w postaci wielopiętrowych zadrzewień z gatunków rodzimych na odcinku ok. 500m od km 2 +100 do km 2+620. Budować je powinny zarówno gatunki drzewiaste: dąb szypułkowy, brzoza brodawkowata, jesion wyniosły, olcha czarna, sosna zwyczajna, jak i gatunki krzewiaste: jarząb pospolity, śliwa tarnina, głóg jedno i dwuszyjkowy, szakłak i dereń świdwa. W ten sposób stworzy się naturalny ekran akustyczny, minimalizujący wnikanie hałasu w obręb zbiorowisk szuwarowych, co ma istotne znaczenie szczególnie dla gatunków bardziej płochliwych, jak zielonka czy wodnik. W przypadku realizacji wariantu 1 zadrzewienia będą elementem odtworzeniem siedlisk kapturki i śpiewaka, zniszczonych na odcinku od km 1+900 do km 2+000.

Inwestycja nie ingeruje w obszary Natura 2000. Obwodnica Gryfina nie wpłynie na integralność i spójność sąsiednich obszarów Natura 2000. Projektowana droga nie przecina szlaków migracyjnych pomiędzy tymi obszarami. Obwodnica po swojej zachodniej stronie jest otoczona przez zwarty system zabudowy miejskiej uniemożliwiający skomunikowanie obszarów z zachodu na wschód. Natomiast szlaki pomiędzy obszarami z północy na południe pomiędzy obszarami Natura 2000 nie będą w zasięgu oddziaływania obwodnicy, a jej przebieg nie jest kolizyjny dla zachowania integralności i spójności. Realizacja inwestycji nie spowoduje powstania technicznych barier ekologicznych pomiędzy obszarami Natura 2000, nie wpłynie na zmniejszenie areału siedlisk przyrodniczych oraz wielkości populacji gatunków stanowiących przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000, a tym samym nie spowoduje wpływu na ich spójność i integralność.

Na etapie eksploatacji wybrany wariant na większości przebiegu (ugory, pola, działki tereny zabudowane) nie powinien generować znaczących zagrożeń, choć będzie ewidentnie wywierał pewien negatywny wpływ na gatunki synantropijne oraz związane z terenami rolniczymi. Istotne negatywne trwałe i wieloletnie oddziaływanie może wystąpić na odcinku sąsiadującym z rozległym torfowiskiem niskim (od 2+100 do 2+620), będącym miejscem przebywania i rozrodu gatunków ptaków chronionych, w tym silnie płochliwych (np. zielonka, wodnik). Emisja hałasu (szczególnie w przypadku braku ekranowania zielenią wysoką) może doprowadzić do zmniejszenia się siedlisk łągowych i żerowisk a w skrajnym przypadku do całkowitego opuszczenia łągowisk przez gatunki antropofobowe. Pewne zagrożenia może generować bliskie sąsiedztwo z płatem ciepłolubnych, śródładowych muraw napiaskowych (siedlisko przyrodnicze 6120) ale tylko w przypadku złego zaprojektowania drogi np. zacielenia płatu przez roślinność wysoką, czy ekrany akustyczne. W pozostałych przypadkach sąsiedztwo drogi może poprzez „otwarcie krajobrazu” poprawić insolację płatu i zatrzymać sukcesję ekologiczną w jego obrębie. Trasa wariantu przecina lokalne korytarze migracyjne płazów w tym celu zaplanowano usytuowanie 6 szt. przepustów pełniących funkcję przejść. Zgodnie z sugestiami i wskazaną lokalizacją od Nadleśnictwa Gryfino przewidziano także lokalizację przejścia dla zwierząt średnich.

### 3) Faza budowy.

Oddziaływania na środowisko w fazie budowy wynikać będą przede wszystkim z zapylenia, hałasów i drgań od środków transportu i sprzętu budowlanego, emisji zanieczyszczeń z silników tych urządzeń, nieprawidłowo prowadzonej gospodarki odpadami.

Realizacja zamierzonego przedsięwzięcia drogowego będzie się wiązać z koniecznością usunięcia istniejącego drzewostanu w pasie przeznaczonym pod drogę. Największa wycinka nastąpi w przypadku przebiegu wariantów przez tereny leśne. Należy się liczyć z usunięciem roślinności w pasie o długości przebiegu kolidującego z zadrzewieniem i szerokości równej co najmniej minimalnej szerokości wymaganej w liniach rozgraniczających ulicy dla klasy drogi GP czyli min. 25 m. Wariant wybrany do realizacji koliduje z terenem zadrzewionym na długości ok. 1,2 km, najkrótszym w stosunku do pozostałych wariantów lokalizacyjnych.

#### Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

W czasie robót budowlanych wystąpi emisja zanieczyszczeń powstająca podczas pracy silników wysokoprężnych napędzanych olejem napędowym, głównie będą to samochody ciężarowe oraz sprzęt ciężki jak koparki, ładowarki, spychacze, walce drogowe itp. Będzie to dwutlenek siarki, azotu, tlenek węgla i pył zawieszony. Emisję zaliczymy do emisji niezorganizowanej. Po zakończeniu prac budowlanych emisja ta nie będzie występowała.

#### Emisja hałasu.

W trakcie realizacji planowanego połączenia drogowego będzie występować okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Prace prowadzone na terenie otwartym będą okresowo źródłem emisji hałasu związanego z użyciem sprzętu transportowego oraz narzędzi ręcznych. W celu odpowiedniego zagęszczenia gruntu konieczne będzie użycie zagęszczarek wibracyjnych. Podczas przebudowy istniejących układów drogowych konieczne będzie odtworzenie wcześniejszego zagospodarowania terenu (odpowiednie zagęszczenie wykopu, realizacja podbudowy z kruszyw naturalnych łamanych, wykonanie nawierzchni z betonu asfaltowego, czy też realizacja nawierzchni z drobnowymiarowych elementów betonowych. Emitowany hałas, pomimo okresowo wysokiego poziomu, nie jest odbierany jako uciążliwy dla środowiska, z uwagi na jego przejściowy charakter. Przy zastosowaniu nowoczesnego sprzętu (odpowiednio wyciszonych maszyn drogowych i pojazdów dowożących budulec), przy planowanym do realizacji zakresie prac ziemnych, zasięg oddziaływania akustycznego może okresowo wynosić 100 do 120 metrów, od miejsca wykonywania prac. Zakłada się jednak, że przy stosunkowo krótkim okresie prowadzenia tych prac, nie wystąpi istotne pogorszenie klimatu akustycznego na terenach podlegających ochronie przed hałasem. Tym niemniej zaplecze budowlane powinno być zlokalizowane w oddaleniu od terenów zabudowy mieszkaniowej.

#### Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.

W części północnej przedsięwzięcie miejscowo przechodzi przy granicy strefy ochrony pośredniej ujęcia wody Pomorska (od km 0+000 do km 0+150), a w km 0+000 zbliża się max 45 m (na odpływie) do strefy ochrony pośredniej wewnętrznej ujęcia Pomorska. W południowej części inwestycja zachodzi nieznacznie na pośredni obszar strefy ochronnej ujęcia wód Tywa, odległy o ok. 500 m od granicy strefy ochrony bezpośredniej. Niekorzystne warunki gruntowo - wodne wystąpią głównie w obszarach obniżenia

terenu w km 1+700 oraz km 1+900. W związku z powyższym w niniejszym postanowieniu nałożono szereg warunków mających na celu zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego.

Gospodarka odpadami.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wytwarzane będą odpady głównie z grupy 17 rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie katalogu odpadów z dnia 27 września 2001 r., tj. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemie z terenów zanieczyszczonych). W ramach prawidłowej gospodarki odpadami prowadzone będzie selektywne gromadzenie odpadów i zapewniony będzie systematyczny odbiór odpadów przez uprawnione firmy.

#### 4) Faza eksploatacji.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

W czasie eksploatacji drogi emisja pyłów i gazów do powietrza będzie wyłącznie nieorganizowana pochodząca od środków pojazdów. W raporcie stwierdzono, że eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z wystąpieniem przekroczeń w zakresie emisji gazów lub pyłów do powietrza. Dodatkowo zaplanowano wprowadzenie nasadzeń zieleni, które jednocześnie będą zmniejszały oddziaływanie inwestycji na jakość powietrza w jej sąsiedztwie.

Emisja hałasu.

W fazie eksploatacji drogi źródłem emisji hałasu będą wyłącznie pojazdy poruszające się po nawierzchni drogi. Wzdłuż projektowanej obwodnicy Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31, otoczenie stanowić będą w głównej mierze tereny polowe i leśne. Niewielka ilość obszarów chronionych akustycznie położona jest przede wszystkim na terenie osiedla Grajdołek, w pobliżu którego przebiegają wszystkie warianty obwodnicy. Znajdują się tam głównie tereny z zabudową jednorodziną. Pozostałe obszary chronione akustycznie leżą przy północnym i południowym krańcu projektowanej obwodnicy. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826) wartości dopuszczalne, dla zidentyfikowanych terenów podlegających ochronie akustycznej, od hałasu drogowego w odniesieniu do 16 godzin dnia i 8 godzinom nocy wynoszą: tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej  $L_{A_{eg}}(D) = 55$  dBA,  $L_{A_{zg}}(N) = 50$  dBA, tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, zabudowy zagrodowej, tereny mieszkaniowo-usługowe  $L_{A_{eg}}(D) = 60$  dBA,  $L_{A_N}(N) = 50$  dBA, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe  $L_{A_{eg}}(D) = 60$  dBA. W raporcie stwierdzono, iż najmniejsze przekroczenia dopuszczalnych wartości hałasu na terenach chronionych akustycznie, występują w Wariancie I. Przekroczenia te występują jednak w największej ilości punktów. W celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej zaprojektowano 6 odcinków ekranów akustycznych.

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.

Głównym zagrożeniem dla jakości wód podziemnych są sploty wód deszczowych z jezdni oraz sploty w sytuacjach awaryjnych. W ogólnej ocenie pod kątem wpływu na środowisko gruntowo-wodne najkorzystniejszy jest wariant I gdyż on jest on wariantem najmniej uciążliwym dla ujęcia „Pomorska”. Dodatkowo wariant I jest najbardziej oddalony od JCWP Tywa, od odpływu z Tywy do ujścia. Na całej trasie odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z korpusu drogi przewidziano poprzez drogowe rowy odwadniające i odprowadzenie wód do zbiorników infiltracyjno — retencyjnych. Na końcowym odcinku trasy odwodnienie przewidziano poprzez rowy odwadniające do zbiorników infiltracyjno — retencyjnych przepływowych do rzeki Tywy. Przed oddaniem ścieków do odbiorników nastąpi ich oczyszczanie poprzez zastosowanie systemu osadników i separatorów. Lokalizacja zbiorników w okolicach 0+400 (wschodnia strona), 1+250 (wschodnia strona), 2+000 (zachodnia strona), 3+200 (zachodnia strona), 5+400 (wschodnia strona).

Gospodarka odpadami.

W trakcie eksploatacji inwestycji będą wytwarzane m.in. odpady takie jak:

- piasek z osadników (nie jest odpadem niebezpiecznym),
- zieleni, gleba, kamienie czyli odpady, które będą powstawały w wyniku pielęgnacji terenów zielonych wchodzących w skład projektowanej drogi,
- oprawy oświetleniowe i przepalone żarówki.

Przy odpowiedniej i prowadzonej zgodnie z przepisami gospodarce odpadami podczas fazy eksploatacji nie zakłada się wystąpienia negatywnego wpływu przedsięwzięcia na środowisko.

#### 5) Oddziaływanie transgraniczne.

Inwestycja w najbliższym punkcie w linii prostej znajduje się ok. 4 km od granicy Państwa Polskiego. Droga jest od zachodniej strony (od strony granicy) odgradzona terenami miejskimi Gryfina, a następnie rzeką Odrą. Celem budowy drogi jest wyprowadzenie wschodnią stroną pojazdów przejeżdżających przez Gryfino. Brak jest podstaw do zakładania wystąpienia ewentualnego oddziaływania transgranicznego

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 niniejszym postanowieniu. Dodatkowo stwierdzono konieczność sporządzenia analizy porealizacyjnej po oddaniu do eksploatacji planowanego przedsięwzięcia oraz prowadzenie monitoringu przyrodniczego.

Organ nie stwierdził konieczności 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 pozwoliły wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko,
- ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami nie istnieje możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- nie 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, nie nastąpi wpływ na spójność i integralność obszarów Natura 2000.

Obowiązek uregulowania stanu formalno — prawnego w zakresie gospodarki odpadami wynika ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r., Nr 39, poz. 251 ze zm.).

W zakresie sposobu klasyfikowania odpadów obowiązuje Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206).

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 wynikają z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r., Nr 25, poz. 150 ze zm.).

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.).

Etap użytkowania inwestycji nie powinien powodować przekroczeń standardów jakości środowiska tym samym pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi, wynika to z art. 141 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

Na podstawie analizy ww. materiałów można stwierdzić, że uwzględnienie w rozwiązaniach projektowych, przedstawionych i preferowanych w ww. raporcie, rozwiązań techniczno-technologicznych i warunków realizacji i eksploatacji inwestycji oraz dostosowanie tych rozwiązań i warunków do dodatkowych wymagań podanych w niniejszej decyzji oraz zastosowanie ich w projektowaniu, budowie i eksploatacji, powinno zabezpieczyć środowisko przed ewentualnym negatywnym wpływem, ze strony planowanego przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

Załącznikiem do decyzji jest charakterystyka przedmiotowego przedsięwzięcia.

Od decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego ul. Wały Chrobrego 4, 70-504 Szczecin, za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Gryfino, wniesione w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Z up. BURMISTRZA  
Z-ca BURMISTRZA  
Maciej Szabalkin



Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Szczecinie, al. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin
2. BMK – aa

### Charakterystyka przedsięwzięcia :

#### Lokalizacja i opis sytuacyjny terenu.

Planowana obwodnica położona jest na obszarze województwa zachodniopomorskiego, w powiecie gryfińskim, po wschodniej stronie miasta Gryfino.

Planowana obwodnica będzie przebiegać w ciągu drogi krajowej nr 31. Droga krajowa nr 31 jest ważną drogą w układzie komunikacyjnym województwa zachodniopomorskiego. Przebiegając wzdłuż zachodniej granicy państwa łączy miasto Szczecin z autostradą A6 a także wraz z drogą krajową nr 29 z przejściem granicznym w Słubicach. Na terenie powiatu gryfińskiego stanowi główną arterię komunikacyjną łączącą Gryfino oraz inne większe miejscowości położone na szlaku drogi krajowej nr 31 ze Szczecinem. Prowadzi ruch pojazdów o dużym natężeniu. Średnio dobowy ruch w 2005 roku wynosił 8640 pojazdów/dobę na odcinku Radziszewo – Gryfino i 6977 pojazdów/dobę na odcinku Gryfino – Pniewo.

Odcinek drogi krajowej nr 31 w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji na całej długości przebiega przez obszary zabudowane miasta Gryfino.

Analizowanego terenu nie można zaliczyć do szczególnie cennego pod względem przyrodniczym, gleby są ubogie i porolne. Wszystkie warianty zlokalizowane są zarówno w terenach leśnych jak i w terenach użytkowanych rolniczo oraz wśród nieużytków.

Całkowita długość trasy w:

- wariant I wynosi ok. 5,6 km,
- wariant II wynosi ok. 6 km,
- wariant III wynosi ok. 6,5 km,

Początek obwodnicy założono w północnej części istniejącej DK 31. Następnie trasa przebiega przez tereny leśne, znajdujące się na terenie proponowanego Gryfińskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Dalej obwodnica będzie biegła przez użytki rolne położone w rejonie nieczynnego wysypiska śmieci. Potem następuje skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 120 a następnie przekroczenie drogi powiatowej nr 1367Z (w formie skrzyżowania lub przejazdu) gdzie omija istniejącą zabudowę mieszkaniową i będzie biegła w kierunku południowym także głównie po terenach rolnych.

Obecne zespoły przyrodnicze na całej trasie to w zdecydowanej większości pola uprawne i ugory porolne z roślinnością inicjalną złożone z chwastów polnych, niereprezentujące konkretnych, wyklarowanych zbiorowisk. Obwodnica 2 dwukrotnie krzyżuje się z linią 110kV.

Włączenie obwodnicy do drogi krajowej przewidziano pomiędzy wiaduktem nad linią kolejową i mostem nad rzeką Tywa. Warianty przed włączeniem przecinają nieczynną linię kolejową (brak infrastruktury kolejowej, pozostałości nasypu).

Omawiana inwestycja znajduje się w bliższym lub dalszym sąsiedztwie obszarów Natura 2000, tj. obszarów: PLH „Dolna Odra”, PLH „Dolina Tywy” oraz PLB „Dolina Dolnej Odry”.

#### Charakterystyka techniczna przedsięwzięcia.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zostaną podjęte między innymi następujące działania:

- budowa obwodnicy miasta Gryfino o następujących parametrach:
  - klasa drogi: GP;
  - nośność drogi: 115 kN/os;
  - prędkość projektowa: 80 km/h;
  - kategoria ruchu: KR4;
  - szerokość pasa ruchu: 3,50 m;
  - szerokość opaski: 0,50 m;
  - szerokość pobocza: 1,25 m;
  - minimalny promień łuku poziomego: 1000 m;
  - minimalny promień łuku pionowego wypukłego: 4500 m;
  - minimalny promień łuku pionowego wklęsłego: 2000 m.
- budowa obiektów inżynierskich;
- usunięcie wszystkich kolizji z istniejącym uzbrojeniem terenu;

- usunięcie ewentualnych kolizji z melioracjami szczegółowymi;
- wycinka odpowiedniej ilości drzew konieczna dla przeprowadzenia robót;
- wykonanie nasadzeń zieleni;
- budowa niezbędnej infrastruktury towarzyszącej (w tym odwodnienia i oświetlenia drogi).

Z up. BURMISTRZA  
Z-ca BURMISTRZA  
Maciej Szabalkin

