

DECYZJA **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust 1 pkt 4 oraz art. 80, art. 82, art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), a także §3 ust.1 pkt 62 oraz §3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowanego przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Szczecinie, przedłożonego przez pełnomocnika Pana Michała Schmidt w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „**Budowie obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20**”.

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na „Budowie obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20”. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie zachodniopomorskim, w powiecie stargardzkim, w gminie Stargard, w obrębie Kiczarowo, Strachocin, Święte.

Planowane przedsięwzięcie oprócz budowy drogi głównej, obejmować będzie:

- przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji i dowiązania do drogi krajowej;
- budowę dróg dojazdowych, obsługujących tereny przyległe do drogi krajowej;
- budowę niezbędnych elementów wyposażenia i urządzenia dla ww. dróg (np. ścieżki pieszo-rowerowe, zatoki autobusowe, jezdnie manewrowe, miejsca postojowe, dodatkowe jezdnie, zjazdy do nieruchomości z jezdni wspomagających, bariery ochronne) oraz innych wynikających z wytycznych i uzgodnień z innymi zarządcami dróg i właścicielami;
- budowę niezbędnego oświetlenia drogowego, zasilania urządzeń kamerowych na skrzyżowaniach dróg;
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu drogi krajowej oraz w ciągu dróg krzyżujących się z drogą krajową oraz konstrukcje oporowe (m.in. nad rzeką Krąpiel i linią kolejową nr 202 Gdańsk Główny – Stargard);
- system odwodnienia terenu;
- infrastrukturę dla potrzeb obiektów przy drodze krajowej, w tym: sieci energetyczne zasilające i oświetleniowe, sieci wodociągowe, sieci i urządzenia oczyszczające ścieki sanitarne, kanalizację deszczową wraz z urządzeniami podczyszczającymi i inne;
- przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej (urządzeń teletechnicznych i energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieci gazowych, urządzeń melioracyjnych, drenarskich i hydrologicznych, urządzeń kolejowych i in.);

- wycinkę drzew i zieleni;
- wykonanie nasadzeń zieleni;
- budowę kanału technologicznego;
- budowę infrastruktury towarzyszącej;
- budowę stacji METEO z tablicą zmiennej treści,
- wykonanie elementów BRD;
- budowę zatok postojowych przy obiektach mostowych oraz innych niezbędnych elementów.

1.2. Warunki korzystania ze środowiska 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 trakcie budowy należy korzystać z maszyn, urządzeń oraz pojazdów sprawnych technicznie;
- 2) podczas trwania prac budowlanych należy nie dopuścić do przedostania się do wód powierzchniowych i ziemi substancji ropopochodnych z maszyn, urządzeń i środków transportu oraz innych substancji szkodliwych, natomiast w przypadku wycieku tych substancji należy zastosować sorbent lub płyn do neutralizacji cieczy ropopochodnych, a zanieczyszczony materiał przekazać do unieszkodliwiania;
- 3) podłoże zaplecza budowy należy zabezpieczyć przed ewentualnym wyciekami substancji ropopochodnych z urządzeń i maszyn oraz środków transportu, a w miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na przenikanie do gleby należy położyć materiały izolacyjne;
- 4) inwestycję w fazie budowy, jak i realizacji należy prowadzić w sposób wykluczający pogorszenie stanu wód, przy zastosowaniu środków (procedur i technologii) zapobiegających rozprzestrzenianiu się i likwidujących ewentualne zanieczyszczenia powstałe w trakcie jej realizacji;
- 5) prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6 do 22.
- 6) zaplecze budowy zlokalizować poza obszarami Natura 2000, obszarami występowania siedlisk przyrodniczych, siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt, obszarów podmokłych i bagiennych, doliny rzeki Krąpiel i jej rejonu, rowów melioracyjnych oraz obszarów chronionych akustycznie.
- 7) zdjęty humus przeznaczony do późniejszego wykorzystania składować w regularnych przyzmacach, których powierzchnię przez okres składowania należy chronić przed zachwaszczeniem i nasłonecznieniem np. przez przykrycie matami słomianymi.
- 8) drogi dojazdowe do placu budowy wyznaczyć w oparciu o istniejącą sieć dróg, a w przypadku braku takiej możliwości, poprowadzić je poza cennymi siedliskami przyrodniczymi, we współpracy z nadzorem przyrodniczym.
- 9) prace w dolinie i rejonie ciekłu rzeki Krąpiel należy realizować pod nadzorem przyrodniczym specjalisty przyrodnika posiadającego doświadczenie w pracy w terenie, wiedzę i umiejętności w zakresie rozpoznawania gatunków i siedlisk przyrodniczych. Do obowiązków nadzoru przyrodniczego w szczególności powinno należeć:
 - sprawdzenie terenu przed rozpoczęciem prac budowlanych pod kątem występowania stanowisk gatunków chronionych, a w przypadku stwierdzenia zagrożenia prowadzenia robót budowlanych dla chronionych gatunków, podjęcie odpowiednich działań przewidzianych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 ze zm.);
 - wskazanie dokładnej lokalizacji tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych na odcinkach projektowanej drogi przecinającej siedliska herpetofauny bądź szlaki migracji płazów;

- zabezpieczenie miejsc stanowiących potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt,
 - prowadzenie regularnych przeglądów ww. miejsc pod kątem obecności w nich zwierząt;
 - odławianie pojawiających się w rejonie prowadzonych prac osobników i przenoszenie ich na odpowiednie siedliska, poza zasięg oddziaływania inwestycji;
 - przeszkolenie pracowników wykonawcy w zakresie sposobów postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt;
 - kontrola realizacji przedsięwzięcia zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym postanowieniu;
 - wskazanie dodatkowych działań chroniących środowisko w przypadku gdy zajdzie takiej konieczności;
- 10) prace budowlane ograniczyć wyłącznie do działek inwestycyjnych, które zostaną określone w decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.
 - 11) w granicy pasa budowy unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych stanowiących potencjalne miejsca rozrodu płazów;
 - 12) w przypadku konieczności przeprowadzenia wycinek drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków, przedmiotowe prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie m.in. bieżąca kontrola siedlisk pod kątem zasiedlenia ich przez gatunki, w tym gatunki chronione przed przystąpieniem do danego etapu prac oraz w trakcie ich trwania oraz wskazywanie możliwości rozpoczęcia i prowadzenia prac na danym etapie, po wykluczeniu obecności gatunków, w tym trwających lęgów ptaków.
 - 13) w przypadku stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę wstrzymać do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków podlegających ochronie;
 - 14) drzewa znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie prac budowlanych nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć, a po zakończeniu prac wykonać demontaż zabezpieczenia;
 - 15) prace w obrębie strefy korzeniowej wykonywać ręcznie (minimalny obszar robót do ręcznego wykonania należy przyjąć według obrysu korony drzewa) najlepiej w czasie pochmurnej, deszczowej pogody. Odsłonięte korzenie jak najszybciej przykryć gruntem;
 - 16) w obrębie strefy korzeniowej nie składować żadnych materiałów budowlanych, zwłaszcza kruszyw, cementu, cegieł, betonu, lepiszczy, wapna i płynnych chemikaliów, które mogłyby prowadzić do skażenia i pogorszenia warunków glebowych. Zabrania się również składowania stali i ciężkich elementów konstrukcyjnych, jak również wylewania wody z oczyszczania terenu prac;
 - 17) w przypadku konieczności obciążania gruntu w obrębie strefy korzeniowej, uprzednio ją zabezpieczyć poprzez usypanie minimum 20 cm warstwy piasku w zasięgu strefy korzeniowej drzew oraz ułożenie na tak przygotowanej nawierzchni prefabrykowanych płyt betonowych;
 - 18) prace związane z budową obiektu mostowego nad rzeką Krąpiel należy prowadzić poza okresem tarła ryb stwierdzonych w rzece;
 - 19) zamontować 20 budek lęgowych dla ptaków po 5 w typie A1, A2, B oraz D. Budki należy rozwiesić w otoczeniu inwestycji, w odległości nie mniejszej niż 100 metrów od jezdni. Lokalizację poszczególnych budek należy uzgodnić z ornitologiem oraz w porozumieniu z Nadleśnictwem Dobrzany (w przypadku ich lokalizacji na terenach zarządzanych przez nadleśnictwo), dobierając je pod względem warunków siedliskowych oraz preferencji gatunków, dla których poszczególne typy budek są przeznaczone. Zamontowane budki kontrolować i czyścić w uzgodnieniu z pracownikami miejscowego nadleśnictwa oraz poza okresem lęgowym ptaków;

- 20) po konsultacji z chiropterologiem zamontować 10 budek dla nietoperzy, po uwzględnieniu warunków terenowych oraz upodobań siedliskowych gatunków, dla których budki mają być wywieszane;
- 21) w celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze wykonać nasadzenia kompensacyjne w stosunku 1:1 w zamian za wycinane drzewa, gatunkami takimi jak m.in. klon zwyczajny, klon jawor, grab zwyczajny, lipa drobnolistna, brzoza brodawkowata. Nasadzenia zlokalizować w pasie drogowym inwestycji, wzdłuż projektowanej obwodnicy, w miejscach dostępnych pod nasadzenia, gdzie nie będą kolidować z infrastrukturą towarzyszącą. Do nasadzeń wykorzystać drzewa i krzewy w wieku powyżej 5 lat, stosując gatunki rodzimego pochodzenia, zgodnie z ich wymogami siedliskowo - glebowymi. Kontrolować stan sanitarny nasadzonych drzew i krzewów celem ich ewentualnego uzupełnienia w przypadku nieprzyjęcia się;
- 22) widocznie oraz w sposób uniemożliwiający ingerencję oznaczyć płaty chronionych siedlisk przyrodniczych znajdujących się w strefie oddziaływania przedsięwzięcia;
- 23) podczas prac budowlanych zabezpieczyć miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, prowadzić regularne przeglądy ww. miejsc pod kątem obecności w nich zwierząt. W przypadku stwierdzenia uwięzienia zwierząt bezzwłocznie je odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce, poza teren inwestycji, w miejsca atrakcyjne siedliskowo dla danego gatunku. Kontrolę wykopów przeprowadzić również przed ich zasypaniem;
- 24) na odcinkach trasy, gdzie konieczna jest realizacja oświetlenia zamontować oprawy kierunkowe, oświetlające jedynie jezdnię (bez rozpraszania światła do tyłu, celem ograniczenia płoszenia zwierząt);
- 25) przez okres 5 lat od momentu oddania drogi do eksploatacji prowadzić monitoring i ocenę skuteczności wykonanych przejść dla zwierząt w zakresie i zgodnie z metodyką zatwierdzoną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, natomiast harmonogram tego monitoringu należy przedłożyć wspomnianemu organowi przed przystąpieniem do eksploatacji inwestycji.

1.3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, wymienionej w art. 72. ust. 1 ww. ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko:

- 1) należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie 1.2 niniejszej decyzji.
- 2) w ramach inwestycji wybudować drogę wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą w wariantcie oznaczonym w dokumentacji jako W 5, o następujących parametrach technicznych:
 - a) droga główna:
 - klasa techniczna drogi: GP;
 - kategoria ruchu: KR4
 - prędkość projektowa: $V_p = 80$ km/h;
 - prędkość miarodajna $V_m = 100$ km/h;
 - szerokość pasa ruchu: $\geq 3,5$ m;
 - liczba pasów ruchu: jedna jezdnia dwukierunkowa
 - szerokość gruntowego pobocza: $\geq 1,50$ m;
 - pochylenie poprzeczne jezdni: ≥ 2.0 %;
 - szerokość utwardzanego pobocza: 0,5 m;
 - dopuszczalny nacisk pojedynczej osi na nawierzchni: 115 kN
 - skrajnia pionowa: $\geq 4,7$ m
 - 3) wykonać następujące przejścia dla zwierząt:

- w km 0+960 projektowanej drogi - przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone z ciekim (rzeka Krąpiel) - szerokość pasów gruntowych przeznaczonych dla zwierząt 2 x szerokość cieku (ciek szerokości około 5-6 m) wysokość przejścia min. 3,5 m;
 - w km ok. 0+770 oraz w km ok. 0+850 projektowanej drogi - przejścia dolne dla małych zwierząt - o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1 m;
- 4) zastosować nasadzenia przy przejściach dla zwierząt w celu zapewnienia minimalizacji efektu „obcego elementu” w strukturze krajobrazu;
 - 5) w rejonie najścia na przejścia dla zwierząt średnich i dużych tj. na biegnących drogach równoległych, zaprojektować nawierzchnię z kruszywa na długości minimum 100 m w obu kierunkach od końca przejścia;
 - 6) wykonać płotki ochronno - naprowadzające wzdłuż projektowanej trasy:
 - na długości 100 m w każdą stronę od przejść (przepustów) dla zwierząt małych (w tym płazów);
 - na wysokości zbiorników wód deszczowych na odcinku po 100 m przed i za zbiornikiem;
 - w miejscach kolizji inwestycji ze szlakami migracji płazów;
 - 7) ogrodzenia ochronno-naprowadzające wykonać jako płotki z siatki stalowej lub tworzywa sztucznego, murki lub rampy betonowe lub z tworzywa sztucznego, z prefabrykatów o wysokości ok. 0,5 m ponad powierzchnię terenu i zakopane na głębokość min. 20 cm. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki, średnica oczek nie może być większa niż 0,5 cm. Górna część konstrukcji winna być wygięta na zewnątrz tj. w kierunku przeciwnym do terenu pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne końce systemów (nie naprowadzające do przejść) winny być uformowane w kształcie litery „U” w kierunku przeciwnym do pasa drogi;
 - 8) studnie osadnikowe wyposażać w szczelne pokrywy, studzienki rewizyjne zaopatrzyć w pełne pokrywy o jak najmniejszej liczbie otworów obsługowych i możliwie najmniejszej średnicy otworów, studnie wpadowe zaopatrzyć w szczelną pokrywę górną (betonową) z włazem rewizyjnym. Otwory wlotowe do studni (połączenie z rowami) zabezpieczyć pionowymi kratami stalowymi lub płaskownikami.
 - 9) wykonać zbiorniki wód opadowych w poniższych lokalizacjach:

Lp.	Nazwa zbiornika	Strona	Orientacyjny kilometraż
1.	Z1	L	0+085
2.	Z2	L	3+290

- 10) projektowane zbiorniki wód opadowych wygrodzić poprzez zastosowanie na metalowych ogrodzeniach podstawowych dogęszczonej siatki metalowej o oczkach o wymiarach 0,5x0,5 cm na wysokości 0-50 cm. Siatkę należy zakończyć przewieszką wychodzącą na zewnątrz linii ogrodzenia (pod kątem 45-90 stopni) o wymiarach 5-10 cm.

II. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez:

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.

2. Wykonanie pomiarów kontrolnych w zakresie emisji hałasu w terminie 12 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji, a w przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów podjąć działania ograniczające emisję hałasu. Wyniki pomiarów należy przedłożyć organowi wydającemu wnioskowaną decyzję oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie miesiąca od ich wykonania.
3. Prowadzenie monitoringu i ocenę skuteczności zastosowanych metod i środków ochrony dziko żyjącej fauny oraz ocenę skuteczności wykonanych przejść dla zwierząt przez okres 5 lat od momentu oddania drogi do eksploatacji, w zakresie i zgodnie z metodyką zatwierdzoną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, natomiast harmonogram tego monitoringu należy przedłożyć przed przystąpieniem do eksploatacji inwestycji wspomnianemu organowi.

III. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016 r., poz.138).

IV. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie na środowisko ze względu na znaczną odległość od granic państwa i lokalny zasięg oddziaływania.

V. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W niniejszej decyzji nie ustala się obowiązku utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VI. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14 i 18 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.).

VII. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.).

VIII. Załącznik nr 1 pn. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 28.04.2022 r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, reprezentowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, działający przez pełnomocnika Pana Michała Schmidt, złożył wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20”.

Do wniosku załączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych,
- mapę ewidencyjną z zaznaczonymi przebiegami granic terenów, którego dotyczy wniosek,
- mapę w postaci papierowej i elektronicznej w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu,
- wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów,
- wypisy z rejestru gruntów,
- pełnomocnictwo,
- potwierdzenie dokonania opłaty skarbowej.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) - przedmiotowe zamierzenie, kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienianych w:

- § 3 ust.1 pkt. 62: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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;
- § 3 ust. 2 pkt 2: „do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia: polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone; w przypadku gdy jest to druga lub kolejna rozbudowa, przebudowa lub montaż, sumowaniu podlegają parametry tej rozbudowy, przebudowy lub montażu z poprzednimi rozbudowami, przebudowami lub montażami, o ile nie zostały one objęte decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach”, cytowanego rozporządzenia.

W związku z budową drogi, przebudowie podlegać będą zrealizowane przedsięwzięcia kwalifikowane jako potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione w:

- § 3 ust. 1 pkt 7: „napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6”; oraz

- § 3 ust. 1 pkt 31: „instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko”.

Zatem, przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których o obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu rozstrzyga organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w toku postępowania po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

Wobec czego na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 i art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane.

Następnie, zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej.

Na podstawie ewidencji gruntów i budynków prowadzonej przez Starostę Powiatu Stargardzkiego, określono, iż liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji przekracza 10 stron. Dlatego też, strony postępowania o podejmowanych czynnościach przez tutejszy organ w przedmiotowej sprawie informowano w formie obwieszczeń.

W związku z powyższym, zgodnie z art. 61 §4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 roku, poz. 775 ze zm.) strony postępowania zostały powiadomione obwieszczeniem z dnia 16.05.2022 r. o wszczęciu postępowania oraz o podjętych ww. czynnościach, poprzez umieszczenie w/w obwieszczenia w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Stargard, na tablicach ogłoszeń w siedzibie urzędu gminy Stargard, w sołectwie Kiczarowo, Strachocin, Święte, gmina Stargard, umożliwiając im tym samym czynny udział w postępowaniu.

Wójt Gminy Stargard, jako organ prowadzący postępowanie, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 wymienionej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), zwrócił się pismem z dnia 16.05.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Stargardzie oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Stargardzie o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby określenia zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla ww. inwestycji.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Stargardzie pismem z dnia 26.05.2022 r., znak: SZ.ZZŚ.3.4360.84.2022.MM, wyraził opinię, że dla przedmiotowego

przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jednocześnie określił warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko wodno-gruntowe, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Stargardzie pismem znak: ZNS.7040.1.25.2022 z dnia 02.06.2022 r. wydał opinię sanitarną o stwierdzeniu potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z wezwaniem o wyjaśnienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 03.06.2022 r. (znak: WNOS.4220.218.2022.JR), tutejszy organ wystąpił do inwestora o uzupełnienie/wyjaśnienie do przedłożonej dokumentacji.

Obwieszczeniem z dnia 09.06.2022 r. zawiadomiono strony postępowania, w sposób zwyczajowo przyjęty o wezwaniu inwestora do złożenia uzupełnień/wyjaśnień, w związku prowadzonym postępowaniem.

Pełnomocnik Pan Michał Schmidt, pismem z dnia 20.07.2022 r. wyjaśnił oraz uzupełnił brakujące kwestie.

Tutejszy organ, powyższe uzupełnienie przesłał, pismem z dnia 03.08.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Stargardzie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie –Zarząd Zlewni w Stargardzie, celem wydania stosownej opinii.

Obwieszczeniem z dnia 03.08.2022 r. zawiadomiono strony postępowania, w sposób zwyczajowo przyjęty o uzupełnieniu/wyjaśnieniu kwestii do prowadzonego postępowania przez inwestora oraz, że całą dokumentację przekazano do organów opiniujących.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem znak: WONS.4220.218.2022.AJ.4 z dnia 02.09.2022 r. wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Stargardzie pismem znak: ZNS.7040.1.25.2022 z dnia 18.08.2022 r. poinformował, że stanowisko w przedmiotowej sprawie zostało zawarte w opinii sanitarnej znak: ZNS.7040.1.25.2020 z dnia 02.06.2022 r.

Pismem z dnia 08.08.2022 r., znak: SZ.ZZŚ.3.4360.84.1.2022.MM, Zastępca Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie, poinformował, że treść załączonej dokumentacji uzupełniającej nie wpłynie na rozstrzygnięcie zawarte w opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie PGW WP z dnia 26.05.2022 r., znak: SZ.ZZŚ.3.4360.84.2022.MM.

Tutejszy organ, po uwzględnieniu opinii organów oraz po zapoznaniu się z informacjami zawartymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, wydał w dniu 16.09.2022 r. postanowienie o nałożeniu na inwestora obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nakładając obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, określając jego zakres.

Jednocześnie, postanowieniem z dnia 11.10.2022 r., znak Och.Ś.6220.3.2022.MK organ zawiesił postępowanie w przedmiotowej sprawie, do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem (z dnia 19.09.2022 r. oraz z dnia 11.10.2022 r.) zawiadomiono strony postępowania, w sposób zwyczajowo przyjęty o wydaniu przez Wójta Gminy Stargard ww. postanowień.

W dniu 01.02.2023 r. Pan Michał Schmidt reprezentujący Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, przedłożył w tut. urzędzie Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. „Budowa obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20” wraz z załącznikami.

Raport przedłożono w czterech egzemplarzach wraz z jego zapisem w formie elektronicznej.

W dniu 23.02.2023 r. Wójt Gminy Stargard podjął z urzędu postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie.

Mając na uwadze zapisy art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.) oraz wcześniej wydaną opinią Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Stargardzie (znak: SZ.ZZŚ.3.4360.84.2022.MM z dnia 26.05.2022 r.) w przedmiotowej sprawie, nie zachodzi potrzeba uzgadniania warunków realizacji przedsięwzięcia z ww. organem.

Zatem, zgodnie z art. 77 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), pismem z dnia 23.02.2023 r., wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Stargardzie, celem uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia. Do ww. pisma dołączono kserokopie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań, raport o oddziaływaniu na środowisko.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ww. ustawy, dnia 24.02.2023 r. podano do publicznej wiadomości informację o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, jednocześnie informując o opracowaniu raportu o oddziaływaniu na środowisko ww. przedsięwzięcia. W obwieszczeniu tym zawarte zostały wszystkie informacje, wymagane art. 33 ust. 1 ww. ustawy. W celu umożliwienia społeczeństwu aktywnego włączenia się w postępowanie, informację ogłoszono na stronie internetowej Urzędu Gminy Stargard, na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Stargard oraz na tablicy ogłoszeń Sołectwa Kiczarowo, Strachocin, Święte, zawiadamiając społeczeństwo oraz strony postępowania o możliwości zapoznania się w terminie 30 dni od dnia ogłoszenia niniejszego zawiadomienia, z dokumentacją sprawy obejmującą wniosek, raport oraz inne niezbędne dokumenty do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowania dla ww. inwestycji.

W podanym okresie, zgodnie z 30 dniowym terminem i procedurą formalną wynikającą z ww. ustawy, nie wpłynęły do tut. urzędu uwagi ze strony społeczeństwa.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Stargardzie opinią sanitarną z dnia 24.03.2023 r., znak: ZNS.7040.2.4.2023 zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20”.

Postanowieniem z dnia 27.03.2023 r. znak. WONS.4221.9.2023.PP Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki, które ujęto w niniejszej decyzji. Ponadto, w swoim uzgodnieniu RDOŚ w Szczecinie w szerokim zakresie przeanalizował dokładnie położenie przedmiotowej inwestycji pod względem przyrodniczym, co również zostało ujęte w niniejszej decyzji.

Stosownie do art. 10 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, obwieszczeniem z dnia 07.04.2023 roku strony postępowania zostały powiadomione o możliwości zapoznania się w terminie 7 dni z kompletem materiału dowodowego w powyższej sprawie oraz zgłoszenia ewentualnych żądań i wniosków.

W związku z zebraniem kompletem materiału dowodowego, dnia 18.04.2023 r. jedna ze stron postępowania złożyła wniosek z uwagami do prowadzonego postępowania. We wniosku strona wniosła uwagi dot. m.in. wskazanego przez inwestora wariantu 5 (preferowanego) względem położenia inwestycji, o natężeniu ruchu w miejscowości Święte oraz Strachocin, szkodliwości inwestycji na środowisko - przecinającej Obszar Natura 2000 PLH320005 Dolina Krąpieli oraz o planach związanych z budową domu jednorodzinnego (działka numer 123, obręb Strachocin, gmina Stargard).

Pismem z dnia 25.04.2023 r. tutejszy organ zwrócił się do Inwestora o odniesienie się do uwag przesłanych przez stronę postępowania.

Inwestor pismem z dnia 28.04.2023 r., znak: O/SZ.I-1.4110.27.5.2023.ŁG przesłał swoje stanowisko w sprawie, wyjaśniając co następuje:

Prace projektowe nad inwestycją drogową polegającą na budowie wschodniej obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20 rozpoczęły się w 2020 r. W ramach prac nad Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowym z elementami Koncepcji Programowej dla tego przedsięwzięcia opracowano 4 warianty przebiegu trasy obwodnicy. Zgodnie z Programem Inwestycji zatwierdzonym przez Ministra Infrastruktury początek przedsięwzięcia założono w istniejącym węźle Stargard Wschód stanowiącym jednocześnie początek drogi krajowej nr 20, natomiast koniec dowiązано do przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 20 z uwzględnieniem planowanej obwodnicy północnej Stargardu (inwestycja miejska i Zarządu Dróg Wojewódzkich).

Na potrzeby opracowania Studium wystąpiono o opinie w zakresie przebiegu 4 proponowanych tras do szeregu zainteresowanych instytucji, w tym lokalnych urzędów, do zarządów dróg na szczeblu wojewódzkim, powiatowym i gminnym, zarządcy kolei, Sztabu WP, organów związanych z ochroną środowiska i uwarunkowaniami kulturowymi (Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, Wody Polskie, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków) a także do gestorów sieci występujących w rejonie inwestycji: elektroenergetycznych, gazowych, sanitarnych, teletechnicznych. Dodatkowo pomimo braku formalnego wymogu przeprowadzenia konsultacji społecznych na tym etapie prac w 2021 r. opracowano stronę internetową w celu prezentacji założeń projektowych i pozyskania opinii lokalnej społeczności. W tym celu przesłano do lokalnych samorządów ankiety z linkiem do strony i z prośbą o ich rozprowadzenie wśród zainteresowanych mieszkańców. O takiej formie zdecydował trwający stan pandemii i obowiązujący zakaz organizowania spotkań. Ankietyzacja na prośbę Wójta Gminy została przedłużona z 28 maja do 6 czerwca, niemniej jednak uwzględniając liczbę mieszkańców samego Stargardu odzew był niewielki, głosowali przede wszystkim mieszkańcy okolicznych miejscowości - głównie Strachocina, tym samym preferowanym przez lokalną społeczność wariantem przebiegu trasy obwodnicy był wariant W4, gdzie jako uzasadnienie podawano znaczne oddalenie od zabudowań Strachocina (wariant zdobył 69 głosów). Drugim w kolejności wariantem był wariant W3 (24 głosy), natomiast wariant W1 i W2 zyskały marginalne poparcie (odpowiednio 1 i 3 głosy).

Sam wynik konsultacji społecznych i preferencji mieszkańców nie jest jednak równoznaczny z wyborem wariantu trasy obwodnicy. Projektowane przebiegi drogi są każdorazowo poddawane tzw. analizie wielokryterialnej, która bierze pod uwagę 4 podstawowe kryteria oceny:

- techniczne (parametry trasy, długość, krętość, liczbę koniecznych do wykonania obiektów mostowych, zajętość powierzchni, kolizje z istniejącą infrastrukturą, bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego),
- ekonomiczne (koszt budowy, koszt/km, korzyści - efektywność),
- społeczne (długość w rejonie zabudowy, preferencje mieszkańców, preferencje instytucji, KWP oraz zarządcy drogi) oraz
- środowiskowe (długość odcinka w obszarach Natura 2000, długość przebiegu w terenie

zalewowym, zajęcie siedlisk chronionych, szacowana powierzchnia wycinek, zajęcie doliny rzecznej, potencjalne osuwiska i inne uwarunkowania przyrodnicze).

W wyniku analizy wielokryterialnej, biorąc pod uwagę wszystkie ww. elementy, za optymalny wariant przebiegu trasy uznano wariant W3. Był on akceptowalny społecznie, nie przechodził przez obszar zabudowy Strachocina tak jak warianty W1 i W2, a także nie pozostawał w tak dużej kolizji z chronionymi siedliskami cennymi przyrodniczo jak wariant W4. Należy tutaj dodać, że wszystkie warianty obwodnicy przechodzą przez obszar Natura 2000 Dolina Krąpieli PLH320005. Natomiast w samych granicach Natury 2000 znajdują się siedliska przyrodnicze podlegające szczególnej ochronie, zniszczenie których już w 1% powierzchni tego siedliska uznawane jest za znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko.

Sporządzona inwentaryzacja przyrodnicza, która zakończyła się w grudniu 2021 r., a więc już po konsultacjach wskazała na kolizję wariantów W3 i W4 z chronionym siedliskiem „91E0” (zniszczenie ponad 1 % powierzchni siedliska). Dodatkowo 14 października 2021 r., tj. już w końcowej fazie prowadzonych na zlecenie GDDKiA prac projektowych nad wariantami trasy, rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Krąpieli (PLH320005) (Dz.U.2021 poz. 2129) ochroną objęto dodatkowe siedlisko w tym obszarze: „6430 ziołorośla górskie i ziołorośla nadrzeczne”.

W celu uniknięcia zarówno zniszczenia ponad 1 % powierzchni chronionych siedlisk jak i wyboru wariantów całkowicie nieakceptowanych społecznie, opracowano wariant 5 przebiegu trasy stanowiący rozwiązanie pośrednie i kompilację dwóch wcześniej opracowanych wariantów, tj. W2 i W3. Wariant ten jako pośredni nie był ponownie przedstawiany do ankietyzacji, a jego punktację poparcia społecznego do analizy wielokryterialnej sporządzono na zasadzie interpolacji.

Nie jest uprawnione twierdzenie Strony postępowania, że całkowicie pominięto postulaty społeczne ani też, że kwestie ekonomiczne były główną przesłanką do wyboru wariantu trasy. Jak już wskazano wybór wariantu zawsze poparty jest przeprowadzoną analizą wielokryterialną. Poszczególnym kryteriom nadano wagi: zarówno kryterium społeczne, ekonomiczne i techniczne miały tę samą wagę, natomiast kryterium środowiskowemu jako zdecydowanie determinującemu przebieg trasy nadano większą wagę. Biorąc pod uwagę wszystkie kryteria ranking wariantów przedstawiał się następująco: W5 - miejsce 1 a dalej kolejno W3, W4, W1 i W2.

Samo opracowanie wariantu 5 było konsekwencją niespełnienia wymogu środowiskowego (zniszczenie ponad 1 % powierzchni chronionych siedlisk). Warianty, które w wyniku przebiegu niszczą ponad 1% powierzchni chronionych siedlisk są uznawane za przedsięwzięcia znacząco negatywnie oddziałujące na środowisko i nie mogą być wskazywane jako warianty preferowane tym bardziej, że proponowany wariant 5 jest alternatywnym rozwiązaniem, który nie oddziałuje znacząco negatywnie na środowisko. Przy jego opracowaniu natomiast tak jak przy pozostałych wariantach brano pod uwagę wszystkie kryteria starając się zachować kompromis pomiędzy aspektem środowiskowym i społecznym. Preferencje okolicznych mieszkańców, zostały wzięte pod uwagę w trakcie prac nad wytyczeniem wariantu 5, w taki sposób że priorytetem było możliwie jak najdalsze odsunięcie się od zabudowań miejscowości Strachocin. Jednakże ze względu na niekorzystny układ rzeki Krąpieli w miejscu niewystępowania siedlisk chronionych nie było możliwości odsunięcia się z trasą drogi dalej w kierunku wschodnim, tak aby całkowicie ominąć grunty przeznaczone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego pod mieszkalnictwo jednorodzinne i usługi.

Inwestor, dodał iż wnosząca uwagi Strona postępowania będąca właścicielem działki nr 123 w obrębie Strachocin występowała w kwietniu ubiegłego roku o ponowną analizę i zmianę przebiegu obwodnicy i w odpowiedzi została o wszystkich powyższych faktach poinformowana pismem GDDKiA z dnia 19.05.2022 r.

W obecnie wniesionych uwagach podniesiono również, że inwestycja przecina teren

gdzie przebiega rzeka „ciekawie ukształtowany, atrakcyjny widokowo i turystycznie” a lokalizacja obwodnicy w tym rejonie negatywnie wpłynie na istniejący krajobraz, posiadający wysokie walory przyrodnicze i widokowe. Odnosząc się do tego zarzutu zaznaczył, że każdy z opracowanych wariantów przecina dolinę rzeki Krąpieli i nie ma możliwości opracowania takiego wariantu obwodnicy wschodniej Stargardu, który nie ingerowałby w te tereny.

Odnosnie odsunięcia obwodnicy od zabudowań, w miejscu gdzie wcześniej wykonano wycinkę znacznych połaci zieleni w związku z budową gazociągu, należy wyjaśnić że właśnie kolizja z pobliskim gazociągiem średniego ciśnienia oraz położonym dalej strategicznym gazociągiem Baltic PIPE uniemożliwia dalsze przesunięcie trasy obwodnicy na wschód.

Dodał, że w czerwcu ubiegłego roku na prośbę mieszkańców gminy odbyło się spotkanie, na którym lokalna społeczność postulowała wprowadzenie dalszych wariantów. Tzw. warianty społeczne W6 i W7 które zlokalizowane miały być za lasem (dz. 392 obr. Ulikowo) zostały przeanalizowane pod kątem możliwości ich wprowadzenia. W tym celu pozyskano z Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie dodatkowe materiały środowiskowe dotyczące występowania chronionych siedlisk naturalnych. Dane te wykazały, że warianty 6 i 7 przecinając rzekę Krąpiel niszczą siedliska Natura 2000 w skali większej niż 1%, co powoduje konieczność kompensacji przyrodniczej.

Kompensacja związana z realizacją planów lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 obwarowana jest szczególnymi, zaostrzonymi warunkami proceduralnymi oraz merytorycznymi zawartymi w polskim prawodawstwie. Ponadto aby inwestycja, która będzie wymagać przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej otrzymała zgodę na ww. działania musi przemawiać wymóg nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym. Kolejnym wymogiem jest brak rozwiązań alternatywnych. W przypadku przedmiotowej inwestycji rozwiązania alternatywne istnieją i w analizie środowiskowej stwierdzono, że są racjonalne.

Ponadto, inwestor wyjaśnił, że Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko został wykonany zgodnie z wymogami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko analizując każdy z wariantów w takim samym stopniu. Zgodnie z zapisami ustawy wnioskodawca ma przedstawić wariant preferowany i udowodnić jego korzyści wobec środowiska względem wariantów alternatywnych. Tak też został wykonany przedmiotowy Raport. Potwierdzeniem tego jest uzgodnienie opracowania przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Nadto, odniósł się do braku możliwości budowy domu na nieruchomości stanowiącej dz. 123, wskazując, że strona została również poinformowana w piśmie GDDKIA z ubiegłego roku, że przejmowanie własności nieruchomości pod budowę drogi odbywa się zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, na podstawie wydawanej przez wojewodę decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (tzw. ZRID) oraz że za przejęcie nieruchomości przewidziane będzie odszkodowanie, ustalane w wyniku odrębnego postępowania administracyjnego prowadzonego przez Wojewodę.

Ustosunkowując się do złożonych uwag strony oraz przesłanego przez inwestora stanowiska, należy wskazać że postępowanie zostało wszczęte na wniosek inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20.

Zgodnie z obowiązującymi zapisami Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco

oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu może być wymagane.

Inwestor, w przedłożonej dokumentacji wymienił 5 wariantów o długości inwestycji:

- Wariant 1 – 4,334 km (od w km 0+000 do km 4+334),
- Wariant 2 – 4,371 km (od km 0+000 do km 4+371),
- Wariant 3 – 4,736 km (od km 0+000 do km 4+736),
- Wariant 4 – 4,881 km (od km 0+000 do km 4+881),
- Wariant 5 – 4,505 km (od km 0+000 do km 4+505),

wskazując przy tym, wariant 5 jako preferowany. Wybór przedmiotowego wariantu uzasadnił, tym że wariant 5 wiąże się z najmniejszą ingerencją w najcenniejsze siedliska przyrodnicze na terenie inwestycji, z najmniejszą ilością wyburzeń i zniszczeń oraz zajęciem terenów zabudowanych i mieszkalnych, co jest kluczową funkcją, nadrzędnym sensem i kluczowym aspektem budowy obwodnicy.

Głównymi celami planowanej inwestycji jest wyznaczenie nowej trasy odcinka drogi krajowej o parametrach klasy GP, poprawa przepustowości, komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu dla użytkowników dróg, wyprowadzenie ruchu tranzytowego w ciągu dróg krajowych ze Stargardu, podniesienie komfortu życia osób zamieszkujących w bezpośrednim sąsiedztwie obecnej trasy DK20, usprawnienie transportu materiałów drogą lądową i skrócenie przejazdu do miejscowości zlokalizowanych przy DK20.

W toku prowadzonego postępowania Wójt Gminy Stargard, dla potrzeb prowadzonego postępowania nałożył na inwestora obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nakładając obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Raport o oddziaływaniu na środowisko, został sporządzony przez zespół autorów, a następnie przedłożony w tutejszym urzędzie.

Dokument ten, przedstawia analizę warunków przyrodniczych, kulturowych i społecznych, przewidywanych kierunków i wielkości oddziaływań na środowisko oraz możliwości ich ograniczenia dla projektowanego przedsięwzięcia. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, określa wpływ inwestycji na poszczególne komponenty środowiska w tym również na zdrowie i bezpieczeństwo ludzi w fazie realizacji i eksploatacji planowanego do budowy ciągu komunikacyjnego, a także ocenia rozwiązania techniczne oraz działania mające na celu minimalizację negatywnego oddziaływania.

Wybrany wariant realizacyjny został zaprojektowany tak, aby omijał siedliska przyrodnicze. Potencjalna kolizja występuje z siedliskiem o kodzie 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników. Niemniej jednak planowany most przez rzekę Krąpiel nie będzie ingerował w koryto rzeki, filary będą usytuowane na terasach zalewowych, poza głównym korytem rzeki. Nie przewiduje się również wykonywania jakichkolwiek prac w korycie rzeki oraz na jej brzegach. W związku z powyższym nie dojdzie do bezpośredniego zniszczenia koryta rzeki, a tym samym negatywnego oddziaływania na wspomniane siedlisko przyrodnicze.

Na potrzeby przedsięwzięcia została również przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza, podano w niej szczegółową metodykę badań terenowych. Wykonano ocenę oddziaływania na elementy przyrody ożywionej oraz na obszary i obiekty chronione, w oparciu o badania terenowe oraz dostępne dane literaturowe. Inwentaryzacji botanicznej podlegały chronione w ramach sieci Natura 2000 siedliska przyrodnicze, a także gatunki roślin objęte ochroną gatunkową lub nie chronione, ale rzadkie i zagrożone w skali Polski lub regionu. Preferowany wariant przez inwestora, nie przewiduje się fragmentacji, ani utraty powierzchni cennych siedlisk przyrodniczych. Wariant ten został zaprojektowany tak, aby omijał stwierdzone siedliska przyrodnicze.

W toku postępowania uczestniczyły również, organy opiniujące tj. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Stargardzie oraz Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie – Zarząd Zlewni w Stargardzie, które

pozytywnie uzgodniły warunki realizacji inwestycji przedmiotowej inwestycji, pod pewnymi warunkami, które zostały zawarte w niniejszej decyzji.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, Wykonawca prac zobowiązany jest do przestrzegania i stosowania szeregu działań chroniących środowisko przed niekorzystnym oddziaływaniem zaplanowanych prac w związku z planowaną inwestycją.

W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia na etapie realizacji i eksploatacji, tutejszy organ wraz z organami opiniującymi nałożył niniejszą decyzją na inwestora, szereg obowiązków i warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponadto, z danych znajdujących się w posiadaniu tutejszego urzędu wynika, że dla terenu działki oznaczonej numerem 123, obręb Strachocin, gmina Stargard, nie została wydana decyzja o pozwoleniu na budowę.

Dlatego też, na tym etapie nie ma możliwości ocenić wpływu prowadzonego postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, względem postępowań w zakresie pozwoleń na budowę. Zatem, w ocenie organu, ta uwaga nie jest przedmiotem prowadzonego postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W toku prowadzonego postępowania strony brały czynny udział i były informowane w sposób zwyczajowo przyjęty – obwieszczeniami o braku możliwości załatwienia sprawy w terminie poprzez wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia.

Mając powyższe na uwadze oraz zgromadzone dokumenty, tut. organ dokonał wnikliwej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił warunki realizacji inwestycji, biorąc pod uwagę poniższe kwestie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie zachodniopomorskim, w powiecie stargardzkim, w gminie Stargard, w obrębie Kiczarowo, Strachocin, Święte.

Planowane przedsięwzięcie oprócz budowy drogi głównej, obejmować będzie:

- przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji i dowiązania do drogi krajowej;
- budowę dróg dojazdowych, obsługujących tereny przyległe do drogi krajowej;
- budowę niezbędnych elementów wyposażenia i urządzenia dla ww. dróg (np. ścieżki pieszo-rowerowe, zatoki autobusowe, jezdnie manewrowe, miejsca postojowe, dodatkowe jezdnie, zjazdy do nieruchomości z jezdni wspomagających, bariery ochronne) oraz innych wynikających z wytycznych i uzgodnień z innymi zarządcami dróg i właścicielami;
- budowę niezbędnego oświetlenia drogowego, zasilania urządzeń kamerowych na skrzyżowaniach dróg;
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu drogi krajowej oraz w ciągu dróg krzyżujących się z drogą krajową oraz konstrukcje oporowe (m.in. nad rzeką Krąpiel i linią kolejową nr 202 Gdańsk Główny – Stargard);
- system odwodnienia terenu;
- infrastrukturę dla potrzeb obiektów przy drodze krajowej, w tym: sieci energetyczne zasilające i oświetleniowe, sieci wodociągowe, sieci i urządzenia oczyszczające ścieki sanitarne, kanalizację deszczową wraz z urządzeniami podczyszczającymi i inne;
- przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej (urządzeń teletechnicznych i energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieci gazowych, urządzeń melioracyjnych, drenarskich i hydrologicznych, urządzeń kolejowych i in.);
- wycinkę drzew i zieleni;
- wykonanie nasadzeń zieleni;

- budowę kanału technologicznego;
- budowę infrastruktury towarzyszącej;
- budowę stacji METEO z tablicą zmiennej treści,
- wykonanie elementów BRD;
- budowę zatok postojowych przy obiektach mostowych oraz innych niezbędnych elementów.

Inwestor, w przedłożonej dokumentacji wymienił 5 wariantów o długości inwestycji:

- Wariant 1 – 4,334 km (od w km 0+000 do km 4+334),
- Wariant 2 – 4,371 km (od km 0+000 do km 4+371),
- Wariant 3 – 4,736 km (od km 0+000 do km 4+736),
- Wariant 4 – 4,881 km (od km 0+000 do km 4+881),
- Wariant 5 – 4,505 km (od km 0+000 do km 4+505).

Jednak wskazany do realizacji inwestycji został wariant 5, długości projektowanej trasy 4,505 km (od km 0+000 do km 4+505) ponieważ wiąże się z najmniejszą ingerencją w najcenniejsze siedliska przyrodnicze na terenie inwestycji, z najmniejszą ilością wyburzeń i zniszczeń oraz zajęciem terenów zabudowanych i mieszkalnych, co jest kluczową funkcją, nadrzędnym sensem i kluczowym aspektem budowy obwodnicy. W stanie istniejącym zastępowany odcinek drogi krajowej DK20 przebiega przez wschodnią część miasta Stargard. Na swojej drodze przecina dolinę rzeki Krąpieli, drogę powiatową 1727Z oraz linię kolejową nr 202.

Głównymi celami zadania jest wyznaczenie nowej trasy odcinka drogi krajowej o parametrach klasy GP, poprawa przepustowości, komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu dla użytkowników dróg, wyprowadzenie ruchu tranzytowego w ciągu dróg krajowych ze Stargardu, podniesienie komfortu życia osób zamieszkujących w bezpośrednim sąsiedztwie obecnej trasy DK20, usprawnienie transportu materiałów drogą lądową i skrócenie przejazdu do miejscowości zlokalizowanych przy DK20.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się również budowę obiektów mostowych – dla wariantu 5 inwestycyjnego: WD-5.1 wiadukt drogowy w km 0+230, MS-5.2 most przez rzekę Krąpiel w km 0+960, WD-5.3 wiadukt nad drogą powiatową DP 1727Z w km 1+070, WS-5.4 wiadukt drogowy nad linią kolejową nr 202 w km 2+820.

Projektowane obiekty zapewniają przepustowość i poziom swobody ruchu odpowiadający przekrojowi drogowemu. Przekroje mostów będą dopasowane do parametrów drogi na dojazdach do obiektu. Na mostach będzie wykonany szczelny system odwodnienia, odprowadzający wodę do projektowanej kanalizacji. Nie będą wykonywane tymczasowe drogi technologiczne kolidujące z ciekami (ani z rzeką Krąpiel), ani tymczasowe przeprawy przez rzeki w postaci ułożonych płyt betonowych.

W ramach projektu zakłada się również budowę przejść dla zwierząt w miejscach stwierdzonych migracji zwierząt. Propozycja lokalizacji przejść dla zwierząt oparta została na wynikach prac terenowych, głównie wiosennych szlaków migracji. Dla wariantu preferowanego w km ok. 0-960 projektuje się przejście dolne dla średnich zwierząt zespolone ciekami tj. rzeką Krąpiel. Przewiduje się przejście o parametrach stanowiących szerokość pasów gruntowych przeznaczonych dla zwierząt 2 × szerokość cieku (ciek szerokości około 5-6 m), wysokość przejścia min. 3,5 m. Przejścia dolne dla płazów oraz małych zwierząt o wymiarach: szerokość przestrzeni dla zwierząt min. 1,5 m, wysokość m.in. 1,0 m, wykonane zostaną w km ok. 0+770 oraz km ok. 0+850.

Realizacja i eksploatacja przedmiotowej inwestycji wiązać się będzie z emisją gazów i pyłów do powietrza, wibracji, emisją hałasu do środowiska, wytwarzaniem ścieków oraz odpadów, a także oddziaływaniem na środowisko przyrodnicze. W przedłożonym raporcie

przeanalizowano oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko, w szczególności w zakresie oddziaływania akustycznego, zanieczyszczenia powietrza, zanieczyszczenia odpadami oraz oddziaływania na ludzi i elementy przyrodnicze, w tym krajobraz.

Występująca emisja gazów i pyłów do powietrza, hałasu oraz wibracji, na etapie realizacji inwestycji, pochodząca będzie ze środków transportu oraz używanego sprzętu. Będzie to emisja niezorganizowana, jednakże uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia robót budowlanych.

Ze względu na specyfikę robót drogowych każdy z wyszczególnionych etapów wiąże się z emisją hałasu do środowiska. Emisja ta będzie ściśle związana z przesuwanym się frontem robót budowlanych. Ze względu na rodzaj stosowanego sprzętu etap prac ziemnych oraz prace wyburzeniowe będą okresami największej emisji hałasu. Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót.

W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny niniejszą decyzją zobowiązano inwestora do prowadzenia prac budowlanych w porze dziennej (w godz. od 6.00 do 22.00) za wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej robót, przy użyciu sprzętu o możliwie najniższej mocy akustycznej oraz do lokalizowania zaplecza budowy i miejsc postoju maszyn budowlanych w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną akustycznie.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w obszarze objętym analizą występują tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej oraz zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. W przypadku dróg zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112), dopuszczalne poziomy hałasu dla obszarów zabudowy mieszkaniowej wynoszą 61 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy, natomiast dla terenów mieszkaniowo - usługowych 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Dla przedsięwzięcia została przeprowadzona analiza akustyczna przy wykorzystaniu programu komputerowego SoundPlan i model emisji hałasu NMPB, opartego na normie PN ISO 9613-2:2002 „Akustyka”. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. Obliczenia wykonano w oparciu o prognozy ruchu z uwzględnieniem struktury ruchu oraz z podziałem na porę dnia i nocy. Analizę wykonano dla roku 2029 (rok od zakładanego terminu oddania przedsięwzięcia do eksploatacji) oraz dla roku 2034 (pięć lat po zakończeniu budowy). Do obliczeń przyjęto prędkość dopuszczalną 80 km/h dla pojazdów zarówno lekkich jak ciężkich oraz prędkość na węzłach 50 km/h. Obliczenia prognostyczne wykonano w 18 punktach zlokalizowanych na granicy istniejących budynków mieszkalnych. Z obliczeń wynika, że dla preferowanego wariantu, najwyższa emisja hałasu do środowiska wystąpi w punkcie pomiarowym nr P11, po prawej stronie drogi, w km 1+050, na 1 piętrze elewacji budynku mieszkalnego jednorodzinnej i wyniesie 50,6 dB w porze dnia (dopuszczalne 61 dB) oraz 40,3 dB w porze nocy (dopuszczalne 56 dB) - w roku 2029. W roku 2034 najwyższa obliczona emisja hałasu również wystąpi w ww. punkcie i wyniesie 51,2 dB w porze dnia oraz 40,5 dB w porze nocy. Z powyższego wynika, że oddziaływanie planowanej inwestycji na klimat akustyczny względem terenów chronionych akustycznie, mieścić się będzie w granicach dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w ww. rozporządzeniu. Analizę przeprowadzono również w ujęciu skumulowanym i również w tym zakresie nie stwierdzono przekroczenia standardów jakości środowiska w odniesieniu do klimatu akustycznego. Niemniej jednak, w związku z faktem, że przeprowadzone analizy są jedynie prognozami wykonanymi w programie komputerowym, zobowiązano Inwestora do wykonania pomiarów kontrolnych w zakresie oddziaływania akustycznego. Pomiarów należy wykonać w terminie 12 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji, a ich wyniki należy przedłożyć organowi wydającemu wnioskowaną decyzję oraz organowi kontrolnemu, tj. Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie miesiąca od ich wykonania.

Na potrzeby inwestycji została również przeprowadzona prognoza w zakresie emisji

zanieczyszczeń do powietrza. Emisja gazów lub pyłów do powietrza atmosferycznego będzie emisją niezorganizowaną - będzie uzależniona od ilości pojazdów poruszających się po terenie. Przedstawione w raporcie analizy wykazały, iż wprowadzanie substancji do powietrza w związku z ruchem pojazdów po terenie przedmiotowej drogi, nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych stężeń w powietrzu również w ujęciu skumulowanym z istniejącą drogą krajową DK20.

Realizacja inwestycji będzie wymagać wykorzystania materiałów budowlanych, kruszyw oraz innych niezbędnych elementów. Woda, inne surowce i materiały oraz paliwa wykorzystywane będą jedynie w okresie realizacji opisywanego przedsięwzięcia w niezbędnych ilościach na potrzeby firmy realizującej budowę. Prowadzenie prac będzie wiązało się z użyciem urządzeń wykorzystujących sprężone powietrze bądź prąd elektryczny, do których wytworzenia zostaną napędzane także olejem napędowym. Olej napędowy będzie również wykorzystany do maszyn budowlanych wykorzystywanych podczas prac budowlanych.

Podczas realizacji inwestycji ścieki bytowe gromadzone będą w przenośnych szczelnych sanitariatach i okresowo (w zależności od potrzeb) wywożone przez wyspecjalizowaną firmę zajmującą się wywozem nieczystości płynnych i posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. W etapie budowy nie powstaną ścieki technologiczne (przemysłowe).

Na etapie eksploatacji przedmiotowego odcinka drogi jest możliwe wykorzystanie surowców i materiałów, związane przede wszystkim z eksploatacją i bieżącym utrzymaniem infrastruktury drogowej. Woda będzie wykorzystana jedynie do mycia urządzeń bezpieczeństwa drogowego, energia elektryczna do oświetlenia drogowego oraz prac utrzymaniowych. Wykorzystane w ramach tych prac surowce i energia będą zależne od rodzaju koniecznych do wykonania prac. Do zimowego utrzymania używane będą środki do zwalczania śliskości zimowej (sól drogowa, piasek). Ilości tych surowców zależą od warunków atmosferycznych (ilości i częstotliwości opadów). Na etapie eksploatacji inwestycji nie będą powstawać ścieki bytowe i przemysłowe.

W trakcie realizacji inwestycji powstawać będą głównie odpady budowlane związane z następującymi pracami: roboty ziemne, prace rozbiórkowe oraz modernizacyjne, budowa nawierzchni, prace pomocnicze.

Wśród odpadów będą powstały m.in. opakowania z papieru, tektury, drewna, metali, tworzyw sztucznych, odpady betonu i gruz betonowy, odpady farb i lakierów, mieszkanki bitumiczne, żelazo i stal, mieszaniny metali, kable, gleba i ziemia, odpady z remontu i przebudowy dróg itd. Podczas realizacji będą powstawały również odpady zawierające elementy niebezpieczne.

Powstające na etapie budowy odpady gromadzone będą selektywnie oraz magazynowane w wydzielonych i oznakowanych miejscach, w sposób zabezpieczający przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do wód i do ziemi, przed warunkami atmosferycznymi oraz dostępem osób postronnych. Odpady zostaną przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionemu podmiotowi.

Natomiast, eksploatacja inwestycji będzie powodować powstawanie odpadów komunalnych związanych z pracami porządkowymi oraz związanymi z przebywaniem ludzi takich jak: odpady ulegające biodegradacji, niesegregowane odpady komunalne, odpady z czyszczenia ulic i placów.

Podczas prac naprawczych i serwisowych związanych z prawidłowym funkcjonowaniem obiektów towarzyszących powstawać będą również, zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy, odpady z czyszczenia studzienek kanalizacyjnych. Przy założeniu prowadzenia prawidłowej polityki gospodarowania odpadami, nie przewiduje się wystąpienia niekorzystnego wpływu przedmiotowej inwestycji na środowisko. Wszystkie odpady będą przekazywane firmom specjalistycznym, celem ich odzysku bądź unieszkodliwienia.

Bezpośrednie oddziaływanie w czasie budowy na powierzchnię ziemi i gleby będzie miało charakter lokalny, a wpływ prac budowlanych będzie okresowy i przemijający.

W związku z realizacją inwestycji nastąpi przekształcenie gleb w pasie robót technicznych, jak i w bezpośrednim sąsiedztwie budowy (tj. naruszenie powierzchni gleby związane z pracami ziemnymi oraz usunięcie warstwy humusu. Zdjęta podczas robót przygotowawczych gleba i ziemia zostaną wykorzystane przy robotach wykończeniowych (odtworzenie warstwy glebowej wokół drogi, umocnienia skarb, nasypów drogowych). Przeznaczony do późniejszego wykorzystania zdjęty humus, należy składować w miejscu tak dobranym, aby zabezpieczyć przez zanieczyszczeniami, a także najeżdżaniem przez pojazdy.

W przypadku nienadającej się do wykorzystania pozostałej części ziemi i gleby, inwestor przekaze do unieszkodliwienia.

Droga krajowa nr 20, odwadniana będzie do otwartych rowów trawiastych. Odbiornikami wód opadowych będą projektowane zbiorniki infiltracyjne lub szczelne oraz rzeka Krąpiel.

Drogi dojazdowe odwadniane będą do niezależnego od drogi krajowego systemu otwartych rowów trawiastych. Przy zbiornikach szczelnych zaprojektowane będą przepompownie i w razie konieczności woda zostanie przepompowana do kolejnych zbiorników za pomocą rurociągów tłocznych oraz rowów drogowych, a ostatecznie trafi do rzek lub cieków. Jednym z odbiorników będzie rzeka Krąpiel. W miejscu odprowadzenia wód opadowych do rz. Krąpiel na terenie obszaru Natura 2000 zostanie zastosowany system podczyszczania. Przedmiotowa inwestycja koliduje z rzeką Krąpiel. Kolizja występuje w km 0+960, jednak w związku z realizacją zaplanowanych prac nie przewiduje się istotnej fizycznej ingerencji w koryto rzeki ani zmian przebiegu koryta. Jediną miejscową ingerencją w koryto rzeki będzie odprowadzanie do niej wód opadowych z wylotów urządzeń kanalizacyjnych. Niemniej jednak inwestor zobowiązał się do prowadzenia prac związanych z koniecznością wykonania wylotów poza okresem tarła ryb stwierdzonych w cieku. Sam obiekt inżynierski (obiekt mostowy) również nie będzie ingerował w koryto rzeki. Filary mostu zostaną usytuowane na terasach zalewowych, poza głównym korytem rzeki. Nie przewiduje się prowadzenia jakichkolwiek prac w korycie rzeki oraz na jej brzegach. Natomiast jak wyżej wspomniano w rejonie cieku, wykonane zostaną wyloty wód opadowych. Konieczność odprowadzenia wód opadowych do rzeki wynika z braku innych odbiorników na trasie.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, Wykonawca prac zobowiązany jest do przestrzegania i stosowania szeregu działań chroniących środowisko przed niekorzystnym oddziaływaniem zaplanowanych prac i tak np.: oszczędnie gospodarować terenem; odpowiednio zdeponować i zagospodarować glebę z obszarów zajętych pod przedsięwzięcie; w maksymalny sposób ograniczyć czas prowadzonych odwodnień; do prac należy wykorzystywać maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe, które charakteryzować się będą dobrym stanem technicznym; maszyny i inne urządzenia techniczne przed rozpoczęciem pracy i przy zmianie obsługi należy sprawdzać pod względem sprawności technicznej i bezpiecznego użytkowania oraz utrzymywać w stanie zapewniającym ich sprawność oraz stosować wyłącznie do prac, do jakich zostały przeznaczone oraz obsługiwane przez przeszkolone osoby; transport materiałów sypkich może odbywać się tylko w szczelnej skrzyni ładunkowej, zabezpieczonej dodatkowo odpowiednimi zasłonami uniemożliwiającymi wysypywanie się ładunku; wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, w tym podczas przerw w pracy; zaplecze budowy należy wyposażyć w uszczelnioną powierzchnię zabezpieczając przed możliwością przedostania się zanieczyszczeń do gruntu lub wód podziemnych; miejsca do wymiany płynów w maszynach budowlanych należy wyznaczyć na terenach utwardzonych, oddalonych od wód płynących oraz poza obszarami podmokłymi; miejsca składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być do czasu zakończenia budowy wyścielone materiałami izolacyjnymi; teren budowy wyposażyć w substancje do ewentualnego neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń, a w przypadku wycieku substancji ropopochodnych zastosować sorbent lub płyn do neutralizacji cieczy ropopochodnych, a zanieczyszczony materiał przekazać do unieszkodliwienia; zaplecze budowy należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu

i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu; podczas prowadzenia prac ziemnych w okresie bezdeszczowym, drogi i place manewrowe zraszać wodą w celu ograniczenia pylenia; powstające w trakcie prac ścieki bytowe należy gromadzić w zbiornikach bezodpływowych i wywozić przez specjalistyczne firmy. Wytwarzane w trakcie budowy odpady należy gromadzić w miejscach do tego wyznaczonych i oznakowanych, w specjalnie na ten cel przeznaczonych kontenerach, zbiornikach oraz zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, a odpady niebezpieczne przechowywać w szczelnych i zamkniętych pojemnikach odpornych na działanie substancji w nich zawartych na utwardzonym i uszczelnionym podłożu.

Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest częściowo na obszarach, które podlegają ochronie prawnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Jest to obszar *Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Dolina Krąpieli PLH320005*.

Kolizja nowo projektowanego przebiegu z ww. obszarem występuje na odcinku od km 73+7000 - 76+000. W buforze 5 km od granic terenu inwestycji nie znajdują się inne obszary Natura 2000. Z dostępnych danych, wynika, że przedmiotami ochrony ww. obszaru są następujące siedliska przyrodnicze: 6120 ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*), 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Aspionion septentrionalis Festucion pallentis*), 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Coryolyuleta sepium*), 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenion elatioris*), 7230 górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagetum*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-agilis*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*) i olsy źródłiskowe oraz gatunki zwierząt: kozioróg dębosz, minóg rzeczny, trzepla zielona.

Wybrany wariant realizacyjny został zaprojektowany tak, aby omijał siedliska przyrodnicze. Potencjalna kolizja występuje z siedliskiem o kodzie 3260 Nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników. Niemniej jednak planowany most przez rzekę Krąpiel nie będzie ingerował w koryto rzeki, filary będą usytuowane na terasach zalewowych, poza głównym korytem rzeki. Nie przewiduje się również wykonywania jakichkolwiek prac w korycie rzeki oraz na jej brzegach. W związku z powyższym nie dojdzie do bezpośredniego zniszczenia koryta rzeki, a tym samym negatywnego oddziaływania na wspomniane siedlisko przyrodnicze. W odniesieniu do przedmiotowego siedliska zalecaną metodą ochrony jest między innymi pozostawienie lub dosadzenie roślinności drzewiastej przy brzegach, co ogranicza dostęp światła do koryta cieku. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w celu przyspieszenia procesu polepszenia stanu zachowania istniejących płatów siedlisk oraz ciągłości ekologicznej, inwestor dokona nasadzeń roślinności drzewiastej oraz krzewiastej w strefie naprowadzającej do obiektu mostowego nad rzeką Krąpiel. Powyższe działanie stanowić będzie dodatkową ochronę dla wspomnianego siedliska. Jak wskazano w raporcie, na czas wykonywania robót wykonany zostanie podest ochronny, szczelny podwieszany do zamontowanych belek mostu, zabezpieczający rzekę przed przedostaniem się materiałów budowlanych i wyrobów stosowanych podczas budowy. Natomiast do prac uniočnieniowych w obrębie doliny rzeki zostaną użyte tylko naturalne materiały - drewno i kamień. Kamień w postaci narzutu kamiennego na podsypce piaskowej, natomiast drewno jako pale wbijane, kolki faszynowe i kieszki faszynowe.

Realizacja inwestycji podczas wykonywania prac budowlanych wiązać będzie się również z zajęciem obszaru, który został zakwalifikowany do kompleksu łągów stanowiących siedlisko o kodzie 91E0, w miejscu, gdzie siedlisko jest słabiej wykształcone i ograniczone tylko do pasa wzdłuż koryta cieku. Niemniej jednak w wariantcie inwestycyjnym kolizja będzie mieć miejsce w obrębie działki rolnej, na której znajduje się wyłącznie niewielki fragment drzewostanu, nie stanowiący zwartego lasu. Z powyższego jednoznacznie wynika, że realizacja inwestycji

w wariantcie inwestycyjnym przecinającym siedlisko 91E0 na stosunkowo niewielkiej powierzchni, dodatkowo w miejscu gdzie jest ono słabo wykształcone, nie spowoduje istotnych strat w tym siedlisku, w tym utraty bioróżnorodności, niemniej wiąże się z usunięciem roślinności na tym obszarze. Zgodnie z SDF całkowita powierzchnia siedliska w obszarze wynosi 39,56 ha, natomiast w obrębie terenu inwestycyjnego znajduje się wyłącznie niewielki fragment o powierzchni 0,1 ha, co stanowi 0,25 % całkowitej powierzchni siedliska.

Jest to wartość o niewielkim znaczeniu dla jego występowania w ostoi. Niemniej jednak, zaplecze budowy należy zlokalizować poza obszarem Natura 2000, a także zminimalizować obszar zajęty na potrzeby budowy mostu. Z kolei zdjęte grunty rodzime należy ponownie wbudować jako wierzchnią warstwę urodzajną.

Na potrzeby przedsięwzięcia została przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza, podano w niej szczegółową metodykę badań terenowych. Wykonano ocenę oddziaływania na elementy przyrody ożywionej oraz na obszary i obiekty chronione, w oparciu o badania terenowe oraz dostępne dane literaturowe. Inwentaryzacji botanicznej podlegały chronione w ramach sieci Natura 2000 siedliska przyrodnicze, a także gatunki roślin objęte ochroną gatunkową lub nie chronione, ale rzadkie i zagrożone w skali Polski lub regionu. Inwentaryzację przeprowadzono w trzech terminach: kwiecień 2021, lipiec-sierpień 2021 i wrzesień 2021. Kontrole terenowe polegały na przejściu trasy przebiegu wariantów, wraz ze strefą buforową 300 m od osi wariantu i kartowaniu stanowisk rzadkich, zagrożonych i chronionych roślin naczyniowych i mszaków oraz siedlisk przyrodniczych. Jak wskazano w przedłożonej dokumentacji, najcenniejszym pod względem przyrodniczym miejscem, przez które przebiegać będzie planowana inwestycja jest dolina rzeki Krąpieli w południowej części badanego obszaru, stanowiąca Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Dolina Krąpieli PLH320005. Jest to główne miejsce na obszarze badań, gdzie stwierdzono występowanie siedlisk przyrodniczych. Niemniej jednak w wariantcie realizacyjnym nie przewiduje się fragmentacji, ani utraty powierzchni cennych siedlisk przyrodniczych. Wariant ten został zaprojektowany tak, aby omijał stwierdzone siedliska przyrodnicze. Podczas badań inwentaryzacyjnych w cieku stwierdzono występowanie wyłącznie pospolitych gatunków ryb m.in.: płoci, miętusa, lipienia, pstrąga potokowego, cierniczka, okonia. Wszystkie stwierdzone gatunki należą do gatunków mało zagrożonych w skali Środkowego Nadodrza, jak i w skali całego kraju. Nie stwierdzono obecności gatunków chronionych, niemniej nie można wykluczyć ich występowania. Wobec tego prace w obrębie cieku należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który przed przystąpieniem do prac przeprowadzi wizję terenową i na podstawie występujących uwarunkowań określi możliwy termin prowadzenia prac. Podczas prac nie należy również doprowadzać do zanieczyszczenia wód rzeki Krąpiel, a zaplecze budowy usytuować poza granicami obszaru Natura 2000.

Wariant realizacyjny wiedzie również przez obszary będące miejscem występowania ptaków, na których oprócz gatunków szeroko rozpowszechnionych i pospolicie występujących w kraju (krzyżówka, cierniówka, dymówka, skowronek, sierpówka, słowik rdzawy), występują również gatunki rzadsze oraz gatunki wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej (tj. błotniak stawowy, kania ruda, żuraw, zimorodek, bocian biały). Najcenniejsze fragmenty siedlisk i największą różnorodność awifauny lęgowej stwierdzono w obrębie doliny Krąpieli, co związane jest z obecnością fragmentów leśnych przy korycie rzeki na obu brzegach. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania zaplanowanych prac mogących wpłynąć na obniżenie sukcesu lęgowego bytujących tam ptaków, prace w obrębie cieku należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków.

Badania terenowe wykazały w obszarze koryta rzeki przeloty nietoperzy z gatunków: borowiec wielki, karlik malutki. W obszarze realizacji inwestycji nie stwierdzono miejsc będących potencjalnymi zimowiskami dla nietoperzy. Nie stwierdzono również kolonii letnich. Realizacja inwestycji spowoduje ograniczenie miejsca żerowiskowego dla nietoperzy, jednakże w ocenie tutejszego organu ubytek żerowisk będzie częściowy i lokalny, a dostępność zbliżonych

zerowisk poza terenem inwestycyjnym, daje podstawę do stwierdzenia iż oddziaływanie przedmiotowej inwestycji nie będzie znacząco negatywne. W związku z planowaną wycinką zieleni nastąpi utrata drzewostanu mogącego stanowić potencjalne kryjówki dla nietoperzy. W związku z powyższym, z uwagi na zaobserwowane w pobliżu terenu inwestycyjnego gatunki nietoperzy inwestor zobowiązał się do montażu 10 budek dla nietoperzy, których lokalizacja zostanie uzgodniona z chiropterologiem oraz zarządcą terenu, po uwzględnieniu warunków terenowych oraz upodobań siedliskowych gatunków, dla których budki mają być wywieszane.

Teren przeznaczony pod planowaną inwestycję wiedzie głównie przez pola uprawne, przecinając we fragmentach zadrzewienia. Planowana inwestycja wiąże się z koniecznością wycinki drzew i krzewów znajdujących się w pobliżu pasa drogowego, m.in. takich gatunków jak: klon jawor, dąb bezszypułkowy, lipa drobnolistna, grab, jesion wyniosły.

Realizacja inwestycji będzie wiązała się również z wycinką ok. 0,3 ha zadrzewień i krzewów znajdujących się w obszarze pasa drogowego. W przypadku konieczności przeprowadzenia wycinek drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków, przedmiotowe prace należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie m.in. bieżąca kontrola siedlisk pod kątem zasiedlenia ich przez gatunki, w tym gatunki chronione przed przystąpieniem do danego etapu prac oraz w trakcie ich trwania oraz wskazywanie możliwości rozpoczęcia i prowadzenia prac na danym etapie, po wykluczeniu obecności gatunków, w tym trwających lęgów ptaków. W ocenie tut. organu, w razie stwierdzenia występowania na przewidzianych do wycinki drzewach chronionych gatunków, wycinkę należy wstrzymać do momentu uzyskania stosownych zezwoleń na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych. Z uwagi na fakt, iż drzewa przewidziane do wycinki mogą stanowić potencjalne miejsca lęgowe ptaków, inwestor zobowiązał się do zamontowania 20 budek lęgowych po 5 w typie A1, A2, B oraz D. Budki zostaną rozwieszane w otoczeniu inwestycji, w odległości nie mniejszej niż 100 metrów od jezdni. Lokalizacja poszczególnych budek zostanie uzgodniona z ornitologiem oraz Nadleśnictwem Dobrzany (w przypadku ich montażu na terenach zarządzanych przez Nadleśnictwo), którzy dobiorą je pod względem warunków siedliskowych oraz preferencji gatunków, dla których poszczególne typy budek będą przeznaczone.

W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze przewiduje się wykonanie nasadzeń w stosunku 1:1 w zamian za wycinane drzewa. Do nasadzeń planuje się wykorzystać gatunki rodzime, takie jak np. klon zwyczajny, klon jawor, grab zwyczajny, lipa drobnolistna, brzoza brodawkowata, z krzewów: wierzby, trzmielinę pospolitą, leszczynę, bez czarny, dziką różę, śliwę tarninę. Do nasadzeń należy wykorzystać drzewa i krzewy w wieku powyżej 5 lat, stosując gatunki rodzimego pochodzenia, zgodnie z ich wymogami siedliskowo-glebowymi. Ponadto, należy kontrolować stan sanitarny nasadzonych drzew i krzewów celem ich ewentualnego uzupełnienia w przypadku nieprzyjęcia się.

Podczas prac terenowych stwierdzono, iż w sąsiedztwie planowanej drogi znajdują się dwa niewielkie zbiorniki wodne stanowiące siedliska płazów, w których stwierdzono występowanie: ropuchy szarej, żaby śmieszki, żaby moczarowej. Spośród przedstawicieli gadów w sąsiedztwie pasa drogowego stwierdzono występowanie jaszczurki zwinki, padalca oraz zaskrońca. Realizacja inwestycji w wybranym wariantcie nie spowoduje zniszczenia siedlisk ww. gatunków. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w okolicach około km 0+000 do ok. km 0+300 zostaną przecięte ich lokalne szlaki migracyjne. W związku z powyższym podczas budowy na odcinkach projektowanej drogi przecinającej lokalne szlaki migracji płazów, w uzgodnieniu z nadzorem przyrodniczym, zastosowane zostaną tymczasowe wygradzenia herpetologiczne. Ponadto, przed przystąpieniem do prac teren inwestycyjny należy każdorazowo skontrolować pod kątem występowania przedstawicieli herpetofauny, a ewentualne, stwierdzone osobniki odłowić i przenieść w dogodne dla nich siedliska. W rejonie placu budowy należy również unikać tworzenia się okresowych zastoisk wodnych stanowiących potencjalne miejsca rozrodu płazów. Na etapie funkcjonowania drogi możliwość bezkolizyjnej migracji płazów i gadów zostanie

zapewniona dzięki zaprojektowanym przepustom/przejęciom dla zwierząt, tj. w km ok. 0+770 oraz w km ok. 0+ 850 projektowanej drogi. Będą to przejścia dolne o szerokości min. 1,5 m i wysokości min. 1 m. Dodatkowo, w celu ograniczenia kolizji oraz ukierunkowania migracji zwierząt w rejonie projektowanych przejść dla zwierząt, należy wykonać ogrodzenia ochronno-naprowadzające o wysokości około 0,5 m ponad powierzchnię terenu i zakopane na głębokość minimum 20 cm. Ogrodzenia te należy wykonać i zainstalować, jako płotki z siatki stalowej lub tworzywa sztucznego, murki lub rampy betonowe lub z tworzywa sztucznego, z prefabrykatów. W przypadku zastosowania płotków z siatki lub elementów z siatki, średnica oczek nie może być większa niż 0,5 cm. Górna część konstrukcji winna być wygięta na zewnątrz tj. w kierunku przeciwnym do terenu pasa drogi, pod kątem nie mniejszym niż 45°, a zewnętrzne końce systemów (nie naprowadzające do przejść) winny być uformowane w kształcie litery „U” w kierunku przeciwnym do pasa drogi powodując zmianę kierunku ruchu zwierząt. Konstrukcje winny łączyć się szczelnie z czołami przejść dla zwierząt (skrzydłami przepustów) w sposób płynny i uniemożliwiający przedostanie się zwierząt na korpus drogi. W przypadku przejścia ogrodzeń ochronno-naprowadzających przez rowy drogowe należy zastosować płotki z siatki. W celu ograniczenia negatywnego wpływu planowanej inwestycji na herpetofaunę, wszystkie projektowane zbiorniki retencyjne należy skutecznie wygrodzić, uniemożliwiając płazom wejście w do tych obiektów. Parametry dotyczące odpowiednich zabezpieczeń zostały uszczegółowione w warunkach niniejszego postanowienia. Dopuszczenie płazów do zbiorników wód opadowych mogłoby skutkować śmiertelnością młodych płazów (zwykle wielkości kilku mm) trudnych do zatrzymania nawet przez specjalistyczne ogrodzenia ochronne, śmiertelnością osobników dorosłych w trakcie prowadzenia stałych czynności obsługowych polegających na ich czyszczeniu, usuwaniu osadów dennych, pielęgnacji roślinności, zbiorników retencyjnych, czy narażeniem na kumulację wysokich stężeń zanieczyszczeń pochodzących z pasa drogowego, z których część wykazuje oddziaływanie toksyczne oraz muta- i kancerogenne w stosunku do zwierząt.

Z przedstawicieli ssaków w analizowanym obszarze odnotowano obecność m.in. jeża, kreta, ryjówki, wiewiórki, kuny, dzika, lisa. Projektowana droga przebiega przez tereny, które stanowią miejsca przemieszczania się ww. zwierząt. Łączność po obu stronach inwestycji zostanie zapewniona za sprawą projektowanych przejść dla zwierząt. W ramach inwestycji w km. ok. 0+960 projektuje się przejście dolne dla zwierząt średnich zespolone z ciekim tj. rzeką Krąpiel. Przewiduje się przejście o szerokości pasów gruntowych przeznaczonych dla zwierząt wynoszących 2 x szerokość ciek (ciek szerokości około 5-6 m), i wysokości min. 3,5 m. Zostanie również posadzona roślinność naprowadzająca dla zwierząt w postaci nasadzeń drzew i krzewów, w celu zapewnienia minimalizacji efektu „obcego elementu” w strukturze krajobrazu, zapewnienia dogodnych miejsc do ukrycia i żerowania. W skład zaprojektowanej zieleni wchodzić będą rodzime gatunki, zgodne z warunkami siedliskowymi.

Przy zastosowaniu powyższych warunków, realizacja, eksploatacja i projektowanego przedsięwzięcia nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu bioróżnorodności na terenie inwestycyjnym i jego sąsiedztwie. Bez względu na powyższe, zgodnie z obowiązującymi przepisami, podczas prowadzenia prac, w przypadku stwierdzenia gatunków podlegających ochronie, należy przestrzegać zapisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Oprócz wyżej wymienionych rozwiązań chroniących środowisko przyrodnicze, prace budowlane należy ograniczyć wyłącznie do pasa drogowego oraz prowadzić w sposób nie ingerujący w tereny z nim sąsiadujące. W trakcie prac budowlanych należy zabezpieczyć wszystkie miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt oraz prowadzić regularne ich przeglądy pod kątem obecności w nich zwierząt. Do niezbędnego minimum należy ograniczyć szerokość i głębokość wykopów oraz czas prowadzenia w nich prac. W przypadku stwierdzenia uwięzienia zwierząt, bezzwłocznie je odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce, poza teren inwestycji. Podczas prowadzenia prac należy przestrzegać zapisów ustawy z dnia 16 kwietnia

2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.) w odniesieniu do wszystkich stwierdzonych gatunków chronionych na terenie działek inwestycyjnych, a w przypadku braku rozwiązań alternatywnych wystąpić do organu ochrony przyrody o wydanie zezwolenia na odstąpienie od zakazów obowiązujących w stosunku do stwierdzonych gatunków chronionych. W przypadku prowadzenia prac budowlanych w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących drzew, należy je zabezpieczyć na okres przebudowy drogi, np. poprzez owinięcie matami słomianymi. Po zakończeniu prac należy wykonać demontaż zabezpieczenia. Prace w obrębie strefy korzeniowej należy wykonywać ręcznie (minimalny obszar robót do ręcznego wykonania należy przyjąć według obrysu korony drzewa) najlepiej w czasie pochmurnej, deszczowej pogody, a odsłonięte korzenie należy jak najszybciej przykryć gruntem. W obrębie strefy korzeniowej nie należy składować żadnych materiałów budowlanych, zwłaszcza kruszyw, cementu, cegieł, betonu, lepiszczy, wapna i płynnych chemikaliów, które mogłyby prowadzić do skażenia i pogorszenia warunków glebowych. Nie należy również składować stali i ciężkich elementów konstrukcyjnych. W przypadku konieczności obciążania gruntu w obrębie strefy korzeniowej, należy uprzednio ją zabezpieczyć poprzez usypanie minimum 20 cm warstwy piasku w zasięgu strefy korzeniowej drzew oraz ułożenie na tak przygotowanej nawierzchni prefabrykowanych płyt betonowych.

Prace związane z realizacją drogi krajowej należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, który przed rozpoczęciem prac budowlanych sprawdzi teren pod kątem występowania stanowisk gatunków chronionych, a w przypadku stwierdzenia zagrożenia prowadzenia robót budowlanych dla chronionych gatunków. Wskaże również lokalizację tymczasowych wygradzeń herpetologicznych na odcinkach projektowanej drogi przecinającej szlaki migracji płazów. Będzie również nadzorował, aby prace były realizowane zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym postanowieniu. Zadaniem nadzoru przyrodniczego będzie także podjęcie dodatkowych działań ochronnych w przypadku stwierdzenia zagrożenia w trakcie prowadzenia robót budowlanych oraz przeszkolenie pracowników wykonawcy w zakresie sposobów postępowania w przypadku stwierdzenia na terenie budowy zwierząt. Przy spełnieniu powyższych warunków realizacja inwestycji i jej późniejsze funkcjonowanie nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze i nie wpłynie na zmniejszenie bioróżnorodności obszaru.

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami oraz obszarze dorzecza Odry przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. 2016 r., poz. 1967) przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych o kodzie GW60007 oraz na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych RW60002019897 o nazwie „Ina od Krępieli do Dopływu spod Marszewa, bez Dopływu spod Marszewa”, na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW6000241987 Ina od dopływu ze Sławęcina do Krępieli, bez Krępieli i na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW60002019889 Krępiel od Kani do ujścia.

JCWP Ina od Krępieli do Dopływu spod Marszewa, bez Dopływu spod Marszewa o kodzie RW60002019897 to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, która jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Przedmiotowa JCWP jest monitorowana. Celami środowiskowymi dla analizowanej JCWP są osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego - Ina w obrębie JCWP.

JCWP Ina od dopływu ze Sławęcina do Krępieli, bez Krępieli (RW6000241987) to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, monitorowana. Przedmiotowa JCWP została określona jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są: osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego – Ina w obrębie JCWP

oraz dobrego stanu chemicznego. Możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekłu istotnego – Ina w obrębie JCWP.

JCWP Krępiel od Kani do ujścia (RW60002019889) to monitorowana, silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym. Przedmiotowa JCWP została określona jako niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są: osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku ciekłu. Możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekłu istotnego – Krępiel od ujścia do ujścia Krępiel.

Odnosząc się do wód podziemnych planowane przedsięwzięcie realizowane będzie na obszarze JCWPd GW60007. Stan chemiczny i ilościowy dla wskazanej JCWPd określono jako dobry. Celami środowiskowymi dla tej JCWPd są utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego.

Teren projektowanej inwestycji, znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wód i poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie Głównego Zbiornik Wód Podziemnych- Zbiornik międzymorenowy Stargard-Goleniów.

Organ wydając niniejszą decyzję przeprowadził analizę skumulowanej emisji hałasu oraz skumulowanej emisji zanieczyszczeń do powietrza, które występują na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Jak jednoznacznie wynika z raportu, z uwagi na planowany zakres prac budowlanych nie dojdzie do zagrożenia powierzchni ziemi oraz jakości wód podziemnych i powierzchniowych.

Przedmiotowa inwestycja, uwzględnia bufor po 250m po obu stronach inwestycji, preferowane warianty kolidują ze stanowiskami archeologicznymi. Jednak, inwestycja nie wiąże się z wyburzeniami zabytków. Wymaga natomiast przeniesienia kapliczek oraz krzyży znajdujących się w pasie drogowym. Wszystkie prace dotyczące problematyki konserwatorskiej powinny być konsultowane z nadzorującym prace właściwym konserwatorem zabytków. Ponadto, wykonawcy robót ziemnych powinni być uczuleni na możliwość natrafienia na stanowiska archeologiczne. Jeżeli w trakcie prowadzenia robót budowlanych lub ziemnych zostanie odkryty przedmiot, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, to zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2022 r., poz. 840 z późn. zm.), należy wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia, a następnie niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w miejscach prowadzenia robót budowlanych może dojść do krótkotrwałego pogorszenia walorów krajobrazowych na skutek obecności maszyn budowlanych, środków transportu, składowania materiałów wykorzystywanych w trakcie budowy, rozkopania warstwy gleby, usunięcia roślinności, jednakże będą one czasowe i po zakończeniu budowy ustąpią. Droga będzie nowym elementem w krajobrazie rolniczym. Obwodnica przebiegać będzie w sąsiedztwie miejscowości Święte, oraz w bezpośrednim sąsiedztwie drogi ekspresowej S10, łącząc się z węzłem Stargard Szczeciński Wschód z S 1 i DK 22. Nie jest to zatem krajobraz zupełnie naturalny, gdyż został już zmieniony w wyniku antropopresji. Minimalizującym oddziaływaniem na krajobraz będzie ograniczenie zajęcia terenu i wycinki do minimum oraz nasadzenia zieleni, która pomoże wkomponować nową drogę w krajobraz. W związku z powyższym, w ocenie tutejszego organ, planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na krajobraz.

Nie przewiduje się likwidacji planowanej inwestycji, jednak gdyby do tego doszło, oddziaływanie na etapie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia będzie wiązało się z prowadzeniem prac rozbiórkowych, w związku z czym należy spodziewać się powstania oddziaływań takich jak na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu

zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. poz. 138), przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów o ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Zgodnie z danymi znajdującymi się w posiadaniu tutejszego organu, w najbliższym sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji będzie realizowana budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku koniec obwodnicy Stargardu – początek obwodnicy Piły (z węzłem „Koszyce”) z wyłączeniem obwodnicy miejscowości Walcz, dla której RDOŚ w Szczecinie w dniu 21.07.2021 roku wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto, w sąsiedztwie planowanych wariantów planowana jest budowa budynków mieszkaniowych jednorodzinnych na terenie działek o nr 128/3 oraz 191/1 obręb Strachocin oraz w rejonie ronda na końcu opracowania na działce nr 321/6 obręb Kiczarowo farma fotowoltaiczna.

Budowa drogi w każdym z prezentowanych wariantów niewątpliwie wpłynie na obszary położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Powstanie nowy obiekt infrastrukturalny, który wpłynie na dotychczasowy układ przestrzenny i krajobraz. Niemniej jednak, z uwagi na charakter inwestycji oraz usytuowanie, jak również zapewnienie korytarzy migracyjnych zwierząt, nie przewiduje się kumulacji oddziaływań zarówno w odniesieniu do elementów przyrodniczych, jak również mogących spowodować przekroczenie standardów jakości środowiska.

Możliwe jest jednak oddziaływanie skumulowane na krajobraz związany z zajęciem terenów pod inwestycję, co głównie wpływa na wizualno-estetyczne walory krajobrazu.

Planowana inwestycja z uwagi na swoją lokalizację i lokalny zasięg oddziaływania w stosunku do granic państwa nie będzie źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko.

W ocenie organu przy spełnieniu wszystkich warunków określonych w niniejszej decyzji, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach

Przedmiotowa inwestycja w ocenie tutejszego organu oraz organów opiniujących nie wpłynie znacząco negatywnie na klimat i jego zmiany, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na rodzaj i skalę planowanych prac budowlanych, oddziaływanie inwestycji na klimat w okresie jej realizacji, będzie miało charakter całkowicie odwracalny, w szczególności nie spowoduje zmian temperatury, opadów, prędkości wiatrów, czy nasilenia intensywności burz. Ponadto, inwestor przewiduje zastosowanie materiałów powszechnie stosowanych w budownictwie drogowym, w związku z czym przedmiotowe przedsięwzięcie charakteryzować się będzie wysokim poziomem odporności na zmiany klimatu. Zgodnie z zapisami raportu, wybrano wariant najkorzystniejszy dla środowiska. Planowane do wykorzystania materiały, jak również przyjęta technologia są bezpieczne dla środowiska naturalnego i przy prawidłowym przebiegu realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na poszczególne komponenty środowiska i nie będzie oddziaływać negatywnie na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji. Nie przewiduje się również wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej, zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia.

Przedłożone na etapie przedmiotowego postępowania administracyjnego informacje na temat planowanego przedsięwzięcia, a także dane na temat uwarunkowań występujących w miejscu realizacji inwestycji oraz w jego sąsiedztwie, pozwoliły oszacować bezpośrednio i pośrednio skutki oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, a także określić warunki umożliwiające jednocześnie realizację inwestycji oraz zabezpieczenie poszczególnych komponentów środowiska przed wpływem ze strony inwestycji.

Biorąc pod uwagę okoliczności o których mowa w art. 82 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 ze zm.), w sentencji niniejszej decyzji po szczegółowej analizie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego uzupełnienia wynika, że posiadane na etapie wydawania decyzji środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia, pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko. Ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, a także uzyskanych opinii i uzgodnień, wynika, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszej decyzji, przy zachowaniu przez inwestora wymogów w niej określonych - nie będzie miała negatywnego wpływu na środowisko.

Przy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestor zwrócił się z prośbą o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 § 1 Kpa ze względu na ważny interes społeczny.

Uwzględniając argumenty Inwestora, na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.) niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, inny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony.

Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Inwestor we wniosku wskazał, że realizacja przedmiotowej inwestycji wpłynie znacząco na poprawę bezpieczeństwa oraz zdrowia ludzi. Ze względu na duże natężenie ruchu na istniejącej drodze krajowej występuje stosunkowo wysokie zagrożenie powstania wypadków i kolizji drogowych co przedkłada się bezpośrednio na liczbę osób poszkodowanych w wypadkach drogowych. Realizacja obwodnicy będzie znaczącym czynnikiem sprzyjającym ożywieniu gospodarczemu ze względu na wiążące się z nią możliwości wzrostu popytu na usługi i towary krajowe, a w zakresie inwestycji budowlanych przyczyni się do rozwoju przedsiębiorstw wykonawczych, jak również innych podmiotów gospodarczych obsługujących budownictwo. Ponadto, zaznaczył, ważny cel społeczny polegający na zwiększeniu przepustowości drogi oraz podniesieniu komfortu i bezpieczeństwa podróżowania oraz ochrony środowiska naturalnego.

Budowa przedmiotowej inwestycji istotnie wpłynie na skrócenie czasu niezbędnego na przejazd i poprawi dostępność komunikacyjną terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie trasy. Krótszy czas przyjazdu przyniesie wymierne korzyści zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym.

Nadto, budowa obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20, przyczyni się do zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, poprawy warunków ruchu (przepustowość, zmniejszenie strat czasu) oraz zapewnienia komfortowego i szybkiego przejazdu wszystkim użytkownikom planowanej drogi.

Uznano zatem, iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia jest w pełni wskazana ze względu na przytoczone wyżej uwarunkowania mające wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzi.

Biorąc powyższe pod uwagę uznano również, że przedmiotowa inwestycja wypełnia znamiona przesłanki innego interesu społecznego, podlegającego ochronie na mocy art. 108 § 1 Kpa.

Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi inwestorowi podjęcie dalszych działań w celu pozyskania wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, co przyspieszy realizację przedmiotowego zadania. Niezbędnym elementem wykonania planowanej inwestycji, leżącej w interesie społecznym, jest niezwłoczne (z uwagi na konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na całkowicie wstępnym etapie procesu inwestycyjnego) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w użytecznej, w procesie inwestycyjnym, formie, tj. decyzji ostatecznej lub decyzji nieostatecznej opatrzonej rygorem natychmiastowej wykonalności. Zwłoka w uzyskaniu takiej decyzji i oczekiwanie na zajęcie stanowiska przez organ odwoławczy, które jest możliwe dopiero po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego i wszystkich czynności procesowych

z tym związanych, niewątpliwie zagrażają innemu interesowi społecznemu, zdefiniowanemu jako realizacja społecznie bardzo potrzebnej inwestycji transportowej.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji strony postępowania administracyjnego mają prawo złożyć odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego Szczecinie za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w środowisku oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2022 r. poz. 1029), oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ww. ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b”.

Dokonano zapłaty opłaty skarbowej: w dniu 25 kwietnia 2022 roku w kwocie 205,00 złotych za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz 17,00 zł za udzielone pełnomocnictwo na r-k bankowy Urzędu Gminy Stargard nr 05-1240-3901-1111-0000-4216-5174.

Z up. WÓJTA
Dorota Mazur
Dorota Mazur
Zastępca Wójta

Otrzymują:

1. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie reprezentowany przez:
Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie
al. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin
2. Pozostałe strony postępowania, na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.) w związku z art. 74 ust. 3 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 2022, poz. 1029 ze zm.),
3. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny

- ul. Czarnieckiego 34, 73-110 Stargard
- 2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
ul. Teofila Firlika 20, 71-637 Szczecin (x2),
- 3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie,
Zarząd Zlewni w Stargardzie
ul. Gdańska 4, 73-110 Stargard
- 4. Starostwo Powiatowe
ul. Skarbowa 1, 73-110 Stargard,
- 5. Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin.

CHARAKTERYSTYKA CAŁEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie obwodnicy Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie zachodniopomorskim, w powiecie stargardzkim, w gminie Stargard, w obrębie Kiczarowo, Strachocin, Święte.

Planowane przedsięwzięcie oprócz budowy drogi głównej, obejmować będzie:

- przebudowę istniejących dróg w zakresie kolizji i dowiązania do drogi krajowej;
- budowę dróg dojazdowych, obsługujących tereny przyległe do drogi krajowej;
- budowę niezbędnych elementów wyposażenia i urządzenia dla ww. dróg (np. ścieżki pieszo-rowerowe, zatoki autobusowe, jezdnie manewrowe, miejsca postojowe, dodatkowe jezdnie, zjazdy do nieruchomości z jezdni wspomagających, bariery ochronne) oraz innych wynikających z wytycznych i uzgodnień z innymi zarządcami dróg i właścicielami;
- budowę niezbędnego oświetlenia drogowego, zasilania urządzeń kamerowych na skrzyżowaniach dróg;
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu drogi krajowej oraz w ciągu dróg krzyżujących się z drogą krajową oraz konstrukcje oporowe (m.in. nad rzeką Krąpiel i linią kolejową nr 202 Gdańsk Główny – Stargard);
- system odwodnienia terenu;
- infrastrukturę dla potrzeb obiektów przy drodze krajowej, w tym: sieci energetyczne zasilające i oświetleniowe, sieci wodociągowe, sieci i urządzenia oczyszczające ścieki sanitarne, kanalizację deszczową wraz z urządzeniami podczyszczającymi i inne;
- przebudowę kolidujących urządzeń i sieci istniejącej infrastruktury podziemnej i nadziemnej (urządzeń teletechnicznych i energetycznych, sieci wodociągowych, kanalizacji deszczowej i sanitarnej, sieci gazowych, urządzeń melioracyjnych, drenarskich i hydrologicznych, urządzeń kolejowych i in.);
- wycinkę drzew i zieleni;
- wykonanie nasadzeń zieleni;
- budowę kanału technologicznego;
- budowę infrastruktury towarzyszącej;
- budowę stacji METEO z tablicą zmiennej treści,
- wykonanie elementów BRD;
- budowę zatok postojowych przy obiektach mostowych oraz innych niezbędnych elementów.

Inwestor, w przedłożonej dokumentacji wymienił 5 wariantów o długości inwestycji:

- 1) Wariant 1 – 4,334 km (od w km 0+000 do km 4+334),
- 2) Wariant 2 – 4,371 km (od km 0+000 do km 4+371),
- 3) Wariant 3 – 4,736 km (od km 0+000 do km 4+736),
- 4) Wariant 4 – 4,881 km (od km 0+000 do km 4+881),
- 5) Wariant 5 – 4,505 km (od km 0+000 do km 4+505).

Jednak wskazany do realizacji inwestycji został wariant 5, długości projektowanej trasy 4,505 km (od km 0+000 do km 4+505).

W stanie istniejącym zastępowany odcinek drogi krajowej DK20 przebiega przez wschodnią część miasta Stargard. Na swojej drodze przecina dolinę rzeki Krąpieli, drogę powiatową 1727Z oraz linię kolejową nr 202. W ramach planowanej inwestycji przewiduje się również budowę obiektów mostowych – dla wariantu 5 inwestycyjnego: WD-5.1 wiadukt drogowy w km 0+230, MS-5.2 most przez rzekę Krąpiel w km 0+960, WD-5.3 wiadukt nad drogą powiatową DP 1727Z w km 1+070, WS-5.4 wiadukt drogowy nad linią kolejową nr 202 w km 2+820.

Projektowane obiekty zapewniają przepustowość i poziom swobody ruchu odpowiadający przekrojowi drogowemu. Przekroje mostów będą dopasowane do parametrów drogi na dojazdach do obiektu. Na mostach będzie wykonany szczelny system odwodnienia, odprowadzający wodę do projektowanej kanalizacji. Nie będą wykonywane tymczasowe drogi technologiczne kolidujące z ciekami (ani z rzeką Krąpiel), ani tymczasowe przeprawy przez rzeki w postaci ułożonych płyt betonowych.

Teren planowanego przedsięwzięcia zlokalizowany jest częściowo na obszarach, które podlegają ochronie prawnej w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Jest to obszar *Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Dolina Krąpiel PLH320005*.

Kolizja nowo projektowanego przebiegu z ww. obszarem występuje na odcinku od km 73+7000 - 76+000. W buforze 5 km od granic terenu inwestycji nie znajdują się inne obszary Natura 2000.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie na środowisko ze względu na znaczną odległość od granic państwa i lokalny zasięg oddziaływania.

Z up. WÓJTA
Dorota Mazur
Dorota Mazur
Zastępca Wójta