



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE**

Szczecin, dnia ²⁶ października 2010 r.

RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/42-29/09/at

**DECYZJA Nr 10/2010
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 75 ust. 1 pkt 1 ppkt c oraz ust. 7, a także art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 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. Nr 257 poz. 2573 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosków inwestorów:

- Gminy Miasto Szczecin, w imieniu której występuje Pan Ryszard Kowalski z Pracowni Projektowej Dróg i Mostów DIM w Szczecinie - wniosek z dnia 2.12.2009 r. uzupełniony pismami z dnia: 16.12.2009 r. i 28.12.2009 r. oraz wnioskiem z dnia 06.05.2010 r.,
- Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie - wniosek z dnia 10.05.2010 r.,

w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na budowie węzła Tczewska na przecięciu autostrady A6 z istniejącą ulicą Tczewską oraz projektowaną ulicą Nowoprzestrzenną, stanowiących ciąg drogi powiatowej klasy G w Szczecinie

ustalam środowiskowe uwarunkowania

dla przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na **budowie węzła Tczewska na przecięciu autostrady A6 z istniejącą ulicą Tczewską oraz projektowaną ulicą Nowoprzestrzenną, stanowiących ciąg drogi powiatowej klasy G w Szczecinie**, wg wariantu 1 wnioskowanego i jednocześnie określam poniższe warunki jego realizacji.

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie:

- ulicy Nowoprzestrzennej na odcinku od ul. Goleniowskiej do autostrady A6,
 - połączenia ul. Nowoprzestrzennej z ul. Goleniowską i ul. Lubczyńską,
 - połączenia ul. Nowoprzestrzennej ze strefą inwestycyjną Trzebusza,
- oraz na przebudowie ul. Tczewskiej na odcinku od autostrady A-6 do skrzyżowania z drogą prowadzącą do strefy inwestycyjnej Unikowo.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie w prawobrzeżnej części Szczecina, w rejonie osiedla Dąbie, na terenach rolnych, częściowo leśnych oraz na terenach nieużytków pomiędzy ul. Goleniowską i autostradą A6. Przedsięwzięcie planowane jest na terenie:

- działek nr: 612/1, 612/2, 609/1, 609/2, 610, 1dr, 2dr, 608, 611/9, 611/10, 611/11 z obrębu 4248,
- działek nr: 1, 2, 3, 4, 5 dr z obrębu 4018,
- działek nr: 29/1 Tk, 95/1, 95/2, 95/3, 12/1 dr, 12/2 dr, 13 dr, 96/2, 97/1, 97/2, 108 Wp, 15 dr, 102/4 z obrębu 4146,
- działek nr: 8, 10, 11, 12 dr z obrębu 4086,
- działek nr: 4 dr, 8, 9, 10 z obrębu 4006,
- działek nr: 5/4, 10/8, 10/35, 10/36, 10/37, 10/38, 10/16, 10/49, 10/50, 10/51, 10/52, 10/4, 10/15, 10/34, 10/1, 10/14, 10/53, 10/48, 10/47, 10/25, 10/26, 10/27, 10/28, 10/29, 10/30, 10/31, 10/32, 10/33 z obrębu 4506,
- działek nr: 1/1, 1/2, 1/3, 2/1, 3/1, 11 dr, 12 dr, 17 dr z obrębu 4706.

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

1. Prowadzić prace budowlane w sposób uwzględniający ochronę środowiska na obszarze prowadzenia działań, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i środowiska przyrodniczego.
2. Place budowy i zaplecza budowlano-materiałowe oraz drogi techniczne zorganizować i prowadzić zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
3. Po zakończeniu prac ziemnych przeprowadzić rekultywację terenu całego pasa roboczego, w celu doprowadzenia tego terenu do stanu możliwie najbliższego stanowi pierwotnemu.
4. Ograniczać do niezbędnego minimum wielkości wykopów i nasypów, które prowadzą do zmian naturalnego ukształtowania terenu.
5. Przed rozpoczęciem budowy usunąć warstwę próchniczą gleby, a po zakończeniu prac wykorzystać ją do rekultywacji terenów po przebudowie drogi.
6. Ziemię z prac ziemnych zagospodarować na placu budowy, a jej nadmiar zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym decyzji o pozwoleniu na budowę.
7. Prace prowadzone w sąsiedztwie cieków Żołnierska Struga wykonywać ze szczególną starannością i z jak najmniejszą ingerencją przyrodniczą.
8. Nie należy powodować zmiany lub ograniczenia wielkości przepływów w ciekach powierzchniowych i wodach podziemnych oraz nie powodować zmiany kierunków i prędkości przepływów wód.
9. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem odpowierzchniowym:
 - a. zabezpieczyć powierzchnie placów postojowych maszyn i środków transportu, parkingów dla pracowników itp., w celu ograniczenia przenikania substancji ropopochodnych wydzielających się w wyniku niekontrolowanych wycieków,
 - b. zapewnić właściwą organizację pracy ograniczającą możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji,
 - c. utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza, stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie,

- d. podczas prowadzenia prac nie dopuszczać do zanieczyszczenia środowiska gruntowo - wodnego, szczególnie substancjami ropopochodnymi,
 - e. w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi,
 - f. zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
10. Prowadzić prawidłową gospodarkę odpadową, w tym:
- a. organizować prace w sposób prowadzący do minimalizacji ilości powstających odpadów,
 - b. wytworzone odpady magazynować selektywnie, w miejscach do tego przystosowanych i zabezpieczonych w sposób najmniej zagrażający środowisku,
 - c. wytworzone odpady budowlane zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości, przekazać je podmiotom posiadającym odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami,
 - d. odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.
11. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości przejawiającej się wzmożonym zanieczyszczeniem powietrza atmosferycznego, należy m.in.:
- a. do przewidzianych prac dopuszczać tylko sprzęt budowlany i środki transportu cechujące się niską emisyjnością zanieczyszczeń do powietrza,
 - b. ograniczać czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym,
 - c. w przypadku poruszania się pojazdów transportowych i sprzętu po powierzchniach nieutwardzonych, ograniczać prędkość ich jazdy w celu zminimalizowania pylenia wtórnego z tego rodzaju powierzchni,
 - d. w przypadku transportu materiałów o charakterze pylistym i sypkim, odpowiednio zabezpieczać przewożony ładunek (np. zastosować plandeki),
 - e. zastosować taką technologię rozkładania mieszanek asfaltowych na nawierzchni drogi, aby zminimalizować emisję zanieczyszczeń powstających podczas wykonywania tego rodzaju prac.
12. W celu ograniczenia emisji hałasu do środowiska należy:
- a. zaplecze wykonawstwa i bazy sprzętu lokalizować w możliwie największej odległości od terenów chronionych akustycznie,
 - b. głośne prace budowlane prowadzić w porze dziennej od godz. 6.00 do godz. 22.00,
 - c. stosować nowoczesny sprzęt, a także urządzenia charakteryzujące się niską emisyjnością hałasu,
 - d. w miarę możliwości ograniczać jednoczesną pracę maszyn i urządzeń cechujących się wysoką emisyjnością hałasu do środowiska,
 - e. wyłączać zbędne, nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas,
 - f. przygotowywać aktualne informacje dla okolicznych użytkowników terenów o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach związanych z ich prowadzeniem.
13. Zapewnić nadzór archeologiczny w trakcie robót ziemnych, a także zastosować wszelkie procedury przewidziane w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w tym zabezpieczyć przed zniszczeniem zidentyfikowane w rejonie

budowy obiekty o wartościach kulturowych, a w przypadku natrafienia w trakcie prac na obiekty archeologiczne poinformować o tym fakcie właściwe służby.

14. Zapewnić stosowanie materiałów obojętnych dla środowiska wodnego w całym procesie budowy.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt 1, 3 i 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

1. Na etapie sporządzania projektu budowlanego wymagane jest szczegółowe rozpoznanie uwarunkowań geologicznych, hydrogeologicznych i geologiczno-inżynierskich.
2. Uwzględniając rozpoznane warunki środowiska gruntowo-wodnego przedsięwzięcie zaprojektować, zrealizować i eksploatować w sposób wykluczający przedostawanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń do tego środowiska.
3. W projektowaniu i wykonawstwie wskazany jest taki wybór technologii oraz prac, który w najmniejszym stopniu będzie ingerował w środowisko gruntowo-wodne, w tym:
 - a. zaprojektować odprowadzanie ścieków opadowych z obiektu poprzez sieć kanalizacji deszczowej wyposażonej w urządzenia oczyszczające typu osadniki piasku i separatory, poprzez zbiorniki retencyjne do wód powierzchniowych, tj. do rzeki Żołnierska Struga,
 - b. zastosować takie rozwiązania, które zapewnią, że ścieki opadowe odprowadzone bezpośrednio do wód powierzchniowych lub ziemi, będą spełniały wymagania określone w § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2008 r. Nr 137. poz. 984) w zakresie następujących wskaźników:
 - zawiesina ogólna poniżej 100 mg/l,
 - węglowodory ropopochodne poniżej 15 mg/l.
4. Zbiorniki retencyjne ogrodzić, w celu uniemożliwienia wpadania do nich zwierząt.
5. W projekcie budowlanym wykazać, że przyjęte rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne zapewnią wymagane warunki higieniczno-zdrowotne na przedmiotowym terenie.
6. Przy planowaniu zagospodarowania terenów sąsiadujących z planowaną drogą należy uwzględnić zasięg oddziaływania akustycznego i zapewnić lokalizację nowych budynków i obiektów chronionych akustycznie poza zasięgiem oddziaływania uciążliwego hałasu.

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

1. Do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub ich zapobiegania stosować środki niechemiczne i chemiczne oraz ich mieszanki na warunkach określonych w przepisach rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 25 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. Nr 230, poz. 1960).

2. Utrzymywać sprawny technicznie system odwodnieniowy oraz należycie konserwować urządzenia wodne.
 3. Po wykonaniu prac nasadzeniowych drzew i krzewów, objąć je pielęgnacją, w celu zapewnienia utrzymania tej zieleni we właściwym stanie.
- V. Pozostałe warunki w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego, w tym obszarów Natura 2000 do uwzględnienia w fazie budowy, eksploatacji i projektowania przedsięwzięcia. Działania minimalizujące i łagodzące wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze.**
1. Przy prowadzeniu prac budowlanych, zwłaszcza w jego początkowym etapie, zapewnić pomoc merytoryczną specjalisty w zakresie flory i siedlisk przyrodniczych oraz fauny (szczególnie awifauny), w zakresie lokalizacji i organizacji placów budowy, zapleczy budowlanych i dróg dojazdowych w celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko.
 2. Place budowy i zaplecza budowlano - materiałowe, w szczególności wytwórnie mas bitumicznych, zlokalizować poza:
 - a. doliną rzeki Struga Żołnierska,
 - b. stanowiskami gatunków chronionych roślin i zwierząt,
 - c. terenami leśnymi,
 - d. zasięgiem koron drzew.
 3. Place budowy i zaplecza budowlano - materiałowe, w szczególności wytwórnie mas bitumicznych, zlokalizować w taki sposób, aby zapewnić ochronę sąsiadujących z inwestycją terenów leśnych.
 4. Ograniczyć do niezbędnego minimum liczbę drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki.
 5. Wycinkę drzew i krzewów poprzedzić sporządzeniem szacunku brakarskiego na obszarze lasów oraz inwentaryzacji drzew i krzewów poza lasami. Na tej podstawie ustalić rekompensatę adekwatną do ingerencji w zasoby zieleni wysokiej.
 6. Prace związane z usunięciem drzew przeprowadzić po okresie lęgowym ptaków, to jest od 1 września do 28 lutego.
 7. Cięcia drzew w koronach wykonywać jedynie w niezbędnym zakresie, uwzględniając cechy poszczególnych gatunków roślin.
 8. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, które nie są przeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
 9. Wszelkie prace prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew, które nie są przewidziane do wycinki, wykonywać w sposób najmniej szkodzący tym drzewom, w tym m.in.:
 - a. prace ziemne w pobliżu korzeni wykonywać ręcznie,
 - b. prace wykonywać w okresie spoczynku zimowego drzew, tj. od października do marca,
 - c. w celu uniknięcia przesuszenia korzeni drzew, na odcinkach bezpośrednio sąsiadujących z roślinnością drzewiastą, prace prowadzić poza okresem wegetacji lub zapewnić ich właściwe nawilżenie.
 10. Przeprowadzać roboty budowlane, w taki sposób, aby w możliwie największym sposób chronić roślinność, która znajduje się na terenach leśnych, bezpośrednio graniczących z inwestycją.
 11. W związku z kolizją inwestycji w odniesieniu do stanowisk gatunków chronionych, uzyskać zezwolenia na odstępianie od zakazów, w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 ze zm.). Ponadto, w przypadku wiciokrzewu pomorskiego, paprotki zwyczajnej, konwalii

majowej i pozostałych gatunków, dla których możliwe jest wykonanie przesadzenia, wykonać takie zabiegi przenosząc te gatunki na znajdujące się w sąsiedztwie rozległe, odpowiednie dla tych gatunków siedliska.

12. W stosunku do pozostałych siedlisk zabezpieczyć je przed możliwością zniszczenia i przekształcenia.
13. Straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów, składających się z gatunków rodzimych, które należy zróżnicować w zależności od lokalnych uwarunkowań siedliskowych i krajobrazowych. W doborze gatunków tworzących zielen należy kierować się odpornością gatunku na zanieczyszczenia powietrza, susze, zasolenie gleby. Nasadzenia te wprowadzić wzdłuż drogi głównej oraz dróg dojazdowych w odległości pozwalającej na zachowanie bezpieczeństwa poruszania się po tych drogach.
14. Umożliwić migrację wszystkim gatunkom lokalnie występujących zwierząt w czasie realizacji i eksploatacji przedmiotowej inwestycji, w tym zaprojektować:
 - a. przejście dolne pod poszerzonym mostem nad rzeką Żołnierska Struga, obejmujące szeroki pas brzegu po jej obu stronach z zachowaniem porastającej brzeg roślinności; wymiary strefy udostępnionej jako przejścia dla zwierząt (tylko dla jednego brzegu) powinny wynosić: wysokość powyżej 3,5 m, szerokość 5 m; przejście powinno być wyposażone w leżące kłody i karpy, a dojście do niego częściowo zakrzaczane miejscowymi gatunkami roślin;
 - b. na fragmencie przebiegu drogi przez tereny leśne zaprojektować fragment drogi tak, aby niweleta znajdowała się na poziomie bezpośrednio sąsiadującego z nią terenu lub by różnica poziomów była nieznaczna, co pozwoli na swobodne przekraczanie drogi przez zwierzęta; minimalna szerokość takiego przejścia po powierzchni drogi wynosi 200 m, optymalna szerokość wynosi ponad 500 m; na odcinku takim oznakować drogę znakami ostrzegawczymi dla kierowców oraz znakami ograniczenia prędkości obowiązującymi od zmierzchu do świtu.

VI. Prowadzenie monitoringu.

Inwestor zobowiązany jest do prowadzenia monitoringu oddziaływania na środowisko i środowisko przyrodnicze w poniższym zakresie.

1. W fazie budowy prowadzić ewidencję zużywanych surowców, paliw oraz wytwarzanych odpadów, kontrolować prawidłowy stan utrzymania sprzętu budowlanego oraz pojazdów transportowych oraz prowadzić ewidencję ilościowo-jakościową odpadów, zgodnie z przyjętą klasyfikacją odpadów.
2. W fazie eksploatacji monitorować środowisko abiotyczne poprzez wykonywanie pomiarów:
 - a. hałasu w środowisku – dwa razy w roku kalendarzowym w okresie pierwszych trzech lat, począwszy od dnia oddania drogi do eksploatacji, następnie co pięć lat równocześnie z generalnym pomiarem ruchu, przy uwzględnieniu miejsc pomiarowych zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie,
 - b. zawiesiny ogólnej i substancji ropopochodnych w wodach opadowych i roztopowych dla odcinków, z których spływy ujmowane są w systemy kanalizacyjne – co najmniej jeden raz w roku kalendarzowym.

Wyniki tych pomiarów, w formie sprawozdania, należy przekazywać właściwemu organowi ochrony środowiska. Zakres wymaganych pomiarów określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 2 października 2007 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. Nr 192, poz. 1392).

3. Monitorować środowisko przyrodnicze:
 - a. celem monitoringu jest zbadanie wpływu planowanej inwestycji na chronione gatunki roślin, zwierząt i siedliska przyrodnicze, w szczególności w zakresie monitoringu śmiertelności płazów, gadów, ptaków i ssaków na drodze,
 - b. prowadzić monitoring przyrodniczy uwzględniając zarówno teren inwestycji, jak i tereny sąsiednie, na których występują chronione siedliska przyrodnicze oraz siedliska roślin i zwierząt oraz inne obszary cenne przyrodnicze wykazane podczas inwentaryzacji przyrodniczej sporządzonej na potrzeby przedmiotowej inwestycji,
 - c. monitoring powinien uwzględnić wpływ inwestycji na zmianę stosunków wodnych oraz zmiany w składzie gatunkowym flory i fauny oraz funkcjonalność przejść dla zwierząt w poprzek planowanej drogi (na poziomie drogi) oraz niezbędnego przejścia wzdłuż Żołnierskiej Strugi.
 - d. zakres monitoringu przedłożyć do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie. Na podstawie wyników monitoringu przyrodniczego może on podlegać weryfikacji przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i w razie potrzeby zostanie uzupełniony o kwestie wskazane przez ww. organ,
 - e. monitoring należy przeprowadzić jednorazowo przed rozpoczęciem prac budowlanych oraz kontynuować przez okres 3 lat po zakończeniu inwestycji,
 - f. wyniki i wnioski badań monitoringowych przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska do końca I kwartału następnego roku kalendarzowego od rozpoczęcia prac budowlanych,
 - g. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzję, np. o zastosowaniu innych działań minimalizujących, m. in. w zakresie:
 - wykonania dodatkowych zabezpieczeń przed przekraczaniem drogi przez zwierzęta,
 - poprawę drożności przejść,
 - ewentualnego wskazania budowy dodatkowych przejść dla zwierząt.

IV. Obowiązek wykonania i przedłożenia analizy porealizacyjnej.

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

1. określenie poziomu emisji hałasu drogowego z określeniem rzeczywistego oddziaływania akustycznego i wpływu eksploatacji zrealizowanego układu drogowego na klimat akustyczny na terenach i obiektach chronionych akustycznie zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi, na podstawie pomiarów wykonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami,
2. ocenę sprawności systemu odwodnieniowego odprowadzającego ścieki opadowe, na podstawie badań próbek wody na wlocie i wylocie każdego urządzenia oczyszczającego należącego do przedmiotowego odcinka drogi,
3. ocenę wpływu na wody powierzchniowe, na podstawie badań próbek wody pobranych z Żołnierskiej Strugi w km 0+469 (przepust P-2),
4. określenie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, na podstawie pomiarów wykonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami,
5. ocenę efektywności wykonanych przejść dla zwierząt,
6. ocenę prawidłowości i skuteczności zabiegów pielęgnacyjnych wykonanych nasadzeń.

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

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

VI. Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Nie nakłada się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.).

Uzasadnienie

Pan Ryszard Kowalski z Pracowni Projektowej Dróg i Mostów „DIM” w Szczecinie, wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wnioskiem z dnia 2.12.2009 r., uzupełnionym pismami: z dnia 16.12.2009 r. oraz z dnia 28.12.2009 r., załączając następujące dokumenty:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia, opracowaną przez zespół mgr inż. Pawła Molendy (Szczecin, listopad 2009 r.),
- kopię mapy ewidencyjnej, w skali 1:1000 (4 arkusze), obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypisy z ewidencji gruntów dla terenów, na których będzie realizowane przedsięwzięcie wraz z terenami sąsiednimi,
- pismo z Polskich Kolei Państwowych S.A. w Szczecinie, z dnia 15.12.2009 r. znak N12.2k-6524-91/2009, o działkach znajdujących się w wykazie działek PKP S.A. będących terenem zamkniętym,
- pismo z dnia 16.12.2009 r., znak: WUiAB/I/JP/7327/518/09, w sprawie wypisu i wrysów z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- wykaz działek dla inwestycji,
- upoważnienie z dnia 8.12.2009 r. dla Pana Ryszarda Kowalskiego reprezentującego Pracownię Projektową Dróg i Mostów „DIM” w Szczecinie, do występowania w imieniu Gminy Miasto Szczecin.

W oparciu o ww. dokumenty organ wszczął i przeprowadził postępowanie w sprawie.

Jednak w dniu 6 maja 2010 r. Gmina Miasto Szczecin wystąpiła z wnioskiem o uwzględnienie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie jako wnioskodawcy w postępowaniu obok Gminy Miasto Szczecin. Jednocześnie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie wystąpiła z wnioskiem z dnia 10.05.2010 r. o udział w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jako wnioskodawcy, zgodnie z art. 62 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.).

Artykuł 62 k.p.a. stanowi, że w sprawach, w których prawa lub obowiązki stron wynikają z tego samego stanu faktycznego oraz z tej samej podstawy prawnej i w których właściwy jest ten sam organ administracji publicznej, można wszcząć i prowadzić jedno postępowanie dotyczące więcej niż jednej strony.

W związku z powyższym wystąpiły przesłanki prawne i formalne do wspólnego

wszczęcia i prowadzenia postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie węzła Tczewska na przecięciu autostrady A6 z istniejącą ulicą Tczewską oraz projektowaną ulicą Nowoprzestrzenną, stanowiących ciąg drogi powiatowej klasy G w Szczecinie.

W tej sytuacji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, na podstawie art. 61 § 1 i § 4, 62 oraz art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), wszczął ponownie postępowanie, powiadamiając strony o nowych okolicznościach w sprawie. Na wniosek inwestorów postępowanie przeprowadzone zostało w oparciu o ww. dokumenty.

Z przedłożonych dokumentów wynika, iż przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym - działka nr 402 obręb Szczecin Dąbie 146 - zgodnie z załącznikiem do Decyzji nr 62 Ministra Infrastruktury, z dnia 26.09.2005 r. ze zm.

Zgodnie z art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 ze zm.) miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie obejmują terenów zamkniętych.

Z pisma Urzędu Miasta Szczecin z dnia 16.12.2009 r., znak: WUiAB/I/JP/7327/518/09, wynika, iż dla terenu autostrady A6 obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina uchwalony Uchwałą Nr XVI/562/99 Rady Miasta Szczecin z dnia 22 listopada 1999 r. w sprawie zmiany K.74 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2000 r. Nr 10, poz. 104). Teren autostrady A6 znajduje się na obszarze terenu elementarnego oznaczonego w planie symbolem K.D.01.A. Natomiast dla pozostałego obszaru objętego inwestycją brak jest miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Rada Miasta Szczecin uchwałą nr XXVIII/706/08 z dnia 24 listopada 2008 r. uchwaliła „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Szczecin”. Zgodnie ze „Studium...” w dzielnicy Prawobrzeże na osiedlu Dąbie przewiduje się wzmocnienie układu ulicznego poprzez wprowadzenie w jej części północnej nowej ulicy tzw. Nowoprzestrzennej, która przedłużona poza granice miasta łączyć się będzie z autostradą A6 i dalej drogą ekspresową S3 Szczecin – Świnoujście (Gdańsk).

Zgodnie z art. 71 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych:

- 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,
- 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z art. 173 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), przedsięwzięcia mogące zawsze i potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienione są w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z klasyfikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zm.). W przedmiotowym rozporządzeniu wymienione są w § 3 ust. 1 pkt 56 „drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej, niewymienione w § 2 ust. 1 pkt 29 i 30, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu, remoncie lub rozbiórce: zjazdu z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa

dzielącego, pobocza, chodnika, ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg”.

W świetle wyżej cytowanego przepisu przedmiotowe przedsięwzięcie jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), wystąpiono o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie. Organ ten wydał opinię sanitarną z dnia 5.01.2010 r., znak PS-NZ-401-0102/09/10, w której zaopiniował pozytywnie potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalił zakres raportu wynikający z art. 66 ust. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). W uzasadnieniu do opinii podano, iż wykonanie raportu pozwoli prawidłowo ocenić wpływ planowanego przedsięwzięcia na zdrowie ludzi oraz uniknąć konfliktów społecznych.

W ponownym postępowaniu przeprowadzonym w związku z wnioskami obu inwestorów, tut. organ pismem z dnia 10.05.2010 r. ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie o opinię w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Organ ten ponownie wydał opinię sanitarną z dnia 17.05.2010 r., znak PS-NZ-401-0102/309/10/10, w której zaopiniował pozytywnie potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalił zakres raportu wynikający z art. 66 ust. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska analizując przedmiotowy wniosek wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia odniósł się do uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Analiza ta wykazała, że informacje podane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia nie dały możliwości jednoznacznego wyjaśnienia, w jakim stopniu przedsięwzięcie będzie oddziaływać na środowisko, w tym obszary Natura 2000, środowisko gruntowo-wodne, klimat akustyczny oraz walory historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Z tego też względu kierując się wynikami powyższej analizy oraz uwzględniając ww. opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska określił potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko postanowieniami:

- z dnia 22.01.2010 r., znak RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/42-4/09/at,
- z dnia 07.06.2010 r., znak RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/42-16/09/at.

Pan Ryszard Kowalski z Pracowni Projektowej Dróg i Mostów „DIM” w Szczecinie - pełnomocnik inwestora, tj. Gminy Miasto Szczecin pismem z dnia 22.02.2010 r. przedłożył „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: budowa węzła Tczewska na przecięciu autostrady A6 z istniejącą ulicą Tczewską oraz projektowaną ulicą Nowoprzestrzenną, stanowiących ciąg drogi powiatowej klasy G wraz

z niezbędną infrastrukturą techniczną” opracowany przez zespół mgr inż. P. Molendy i dr K. Ziarnek (Szczecin, styczeń 2010 r.).

Procedura oceny oddziaływania na środowisko została wszczęta w dniu 26.02.2010 r. wraz z potwierdzeniem kompletności formalno-prawnej dostarczonych dokumentów.

W toku prowadzonego postępowania wystąpiono o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie pismem z dnia 26.02.2010 r., na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 78 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.). Organ ten pismem z dnia 29.03.2010 r., znak PS-NZ/401-01020/141/10, przekazał opinię sanitarną opiniując pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie w zakresie wpływu na zdrowie i życie ludzi określając następujące warunki:

1. w projekcie budowlanym wykazać, że przyjęte rozwiązania przestrzenne, funkcjonalne i techniczne zapewnią wymagane warunki higieniczno-zdrowotne na przedmiotowym terenie,
2. prace budowlane przy użyciu ciężkiego sprzętu prowadzić wyłącznie w porze dziennej oraz w sposób ograniczający uciążliwości dla osób przebywających na terenie sąsiedniej zabudowy mieszkaniowej.

W ponownym postępowaniu przeprowadzonym w związku z wnioskami obu inwestorów, tut. organ pismem z dnia 10.05.2010 r. ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie o opinię w sprawie warunków do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organ ten pismem z dnia 13.07.2010 r., znak PS-NZ/401-01020/459/10, przekazał opinię sanitarną opiniując pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie w zakresie wpływu na zdrowie i życie ludzi przywołując warunki z ww. opinii z dnia 29.03.2010 r.

Opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie zostały w całości uwzględnione w warunkach niniejszej decyzji.

Wezwaniem z dnia 30.03.2010 r., znak RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/36-6/09/at, wnioskodawca został zobowiązany do złożenia wyjaśnień oraz uzupełnień w zakresie uwarunkowań środowiskowych dotyczących węzła Tczewska w związku z uwagami zgłoszonymi w postępowaniu z udziałem społeczeństwa. Odpowiadając na wezwanie, wnioskodawca pismem z dnia 12.04.2010 r. i z dnia 15.06.2010 r. przedłożył wyjaśnienie i uzupełnienie.

Ponadto, pismem z dnia 24.03.2010 r. przekazana została korekta do zapisów w raporcie dotycząca zagadnień odprowadzania wód opadowych z planowanej drogi.

Ww. dokumenty, przedłożone w myśl art. 74 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) wraz z wynikami postępowań z udziałem stron i społeczeństwa były podstawą do analizy i oceny wpływu przedsięwzięcia na środowisko oraz do zdefiniowania warunków realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia zapewniających ochronę środowiska.

Z przedłożonych dokumentów, w tym z raportu wynika, co następuje.

Przedmiotem inwestycji jest budowa węzła Tczewska na przecięciu autostrady A6 z istniejącą ulicą Tczewską oraz projektowaną ulicą Nowoprzestrzenną, stanowiących ciąg drogi powiatowej klasy G w Szczecinie.

Prognozowane natężenie ruchu na odcinku ul. Nowoprzestrzennej od węzła Tczewska na autostradzie A6 do ul. Goleniowskiej wynosi:

- 2016 r. - 4960 SDR (P/doba),

- 2021 r. - 5855 SDR (P/doba),
 - 2026 r. - 6800 SDR (P/doba),
- gdzie SDR oznacza Średniodobowy Ruch Pojazdów (łącznie w obu kierunkach).

Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje budowę:

- ulicy Nowoprzestrzennej na odcinku od ul. Goleniowskiej do autostrady A6,
- połączenia ul. Nowoprzestrzennej z nowymi terenami inwestycyjnymi w rejonie osiedla Trzebusz i Dunikowo,
- połączenia z autostradą A6,
- połączenia z ul. Goleniowską i ul. Lubczyńską.

Dla planowanego przedsięwzięcia przedstawiono 3 różne warianty realizacyjne.

Najistotniejszą różnicą pomiędzy wariantami jest przedstawienie rozwiązania połączenia ulicy Nowoprzestrzennej z ciągiem ulic: Goleniowskiej i Lubczyńskiej, polegające na wybudowaniu:

- ronda w wariantcie 1,
- węzła z dodatkowym wiaduktem w wariantcie 2,
- węzła ze wspólnym wiaduktem nad linią PKP i ulicą Goleniowską w wariantcie 3.

W przypadku wariantu 2 stwierdzono, iż w odległości ok. 60 m od łącznicy węzła występuje stanowisko archeologiczne nr Dąbie 2 (AZP: 31-07/2). Stanowisko to będzie kolizyjne z przebiegiem ulicy Nowoprzestrzennej.

Poza tym przypadkiem, oddziaływanie na środowisko w każdym z wariantów będzie porównywalne. Z tego też względu przyjęto wariant 1, wskazany w raporcie jako rozwiązanie optymalne ze względów środowiskowych, logistycznych, urbanistycznych i transportowych.

Zaniechanie realizacji inwestycji łączy się z dalszym obciążeniem zabudowy mieszkaniowej w Dąbiu przez komunikacyjny ruch tranzytowy. Tereny zabudowy mieszkaniowej, zlokalizowanej bezpośrednio przy ciągach komunikacyjnych, są pod ciągłym oddziaływaniem związanym z ruchem drogowym, szczególnie ciężkich pojazdów (np. TIR). Niepodejmowanie realizacji przedsięwzięcia, przy prognozowanym wzroście natężenia ruchu, spowoduje dalsze pogorszenie stanu środowisk, w tym klimatu akustycznego dla mieszkańców.

Projektowana ul. Nowoprzestrzenna objęta przedmiotem niniejszej decyzji rozpoczyna się w rejonie skrzyżowania ul. Lubczyńskiej z ul. Goleniowską, a następnie częściowo po śladzie ul. Zdrojowej i Junaków kieruje się na południowy wschód do ul. Tczewskiej, gdzie w rejonie dotychczasowego wiaduktu nad autostradą A6 projektowany jest węzeł typu WB (półkończyna).

Inwestycja zlokalizowana będzie w prawobrzeżnej części miasta, w rejonie osiedle Dąbie, na terenach rolnych (o niskiej klasie bonitacyjnej), częściowo leśnych oraz na terenach nieużytków pomiędzy ul. Goleniowską i autostradą A6. Są to tereny pozostające głównie, jako niezainwestowane, w użytkowaniu leśnym i rolniczym. Równoległe do ulicy Goleniowskiej przebiega linia kolejowa Szczecin-Świnoujście (E59) obsługująca ruch pasażerski dalekobieżny i ruch towarowy. Linia kolejowa stanowi barierę komunikacyjną oddzielającą osiedle Dąbie od jego południowej części. Na sieć drogową w rozpatrywanym obszarze składają się ulice klasy Z, tj. ul. Goleniowska i ul. Lubczyńska (zlokalizowane w północnej części osiedla Dąbie) oraz ul. Tczewska łącząca osiedle Dąbie z osiedlem Wielgowo. Oprócz lokalnego układu ulic w części wschodniej analizowanego terenu przebiega autostrada A6 rozdzielająca obszar osiedli Dąbie i Wielgowo. Ulica Goleniowska wyprowadza ruch samochodowy w kierunku drogi S3 i Goleniowa. Ulica Lubczyńska łączy ul. Goleniowską z osiedlem Załom i miejscowościami leżącymi we wschodniej części powiatu goleniowskiego. Połączenie

terenów leżących po obu stronach autostrady umożliwi ul. Tczewska, która przecina autostradę bezkolizyjnie poprzez wiadukt.

Szczegółowa charakterystyka przedsięwzięcia przedstawiona została w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

Środowisko gruntowo-wodne. Oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne.

Pod względem hydrograficznym rejon ten należy do zlewni rzeki Odry, zlewnią niższego rzędu jest jezioro Dąbie, lokalnie poziom gruntowy odwadniany jest przez ciek występujący po północnej planowanej inwestycji - Chęlszcząca. Woda gruntowa na badanym obszarze posiada zwierciadło swobodne. Wody gruntowe zasilane są przez infiltracje oraz są zależne od wahań poziomu wody w Żołnierskiej Strudze i jeziorze Dąbie. W niżej położonych obszarach, tj. rejon skrzyżowania ulic Goleniowska i Lubczyńska oraz obniżenie przy Żołnierskiej Strudze należy się liczyć z okresowym podtapianiem terenu w niekorzystnych warunkach pogodowych.

Podłoże analizowanego terenu budują późnoplejstocenijskie utwory rzeczne w postaci piasków drobnych i lokalnie średnich, które poniżej 5,0 m p.p.t., czyli strefy rozpoznania podłoża, przechodzą w piaski grube, żwiry i pospółki. Miąższość całej serii rzecznej dochodzi do ok. 30 m. Na stropie rzecznych piasków na przeważającej części badanego terenu zalegają bagienne grunty organiczne, w przewodzie torfy turzycowe typu niskiego o średnim i niskim stopniu rozkładu, niekiedy także namuły organiczne.

Główny poziom wodonośny występujący w tym obszarze jest jednocześnie głównym użytkowym poziomem wodonośnym, tworzą go piaszczyste osady rzeczne budujące równinę rzeczno – rozlewiskową. Zwierciadło wody o charakterze swobodnym występuje płytko pod powierzchnią terenu w przedziałach głębokości od 1 do 6 m p.p.t. Poziom ten ze względu na płytkie występowanie oraz brak izolacji charakteryzuje się dobrymi warunkami odnawialności zasobów oraz zasilaniem przez bezpośrednią infiltrację wód opadowych. Przepływ wód podziemnych generalnie odbywa się w kierunku północno-zachodnim, tj. w kierunku pobliskiego jeziora Dąbie. Odpływ ten wspomagany jest przez system rowów melioracyjnych i cieków Żołnierska Struga, a we wschodniej części obszaru także Chęlszcząca. Brak izolacji powoduje możliwość łatwego skażenia antropogenicznego i jego rozprzestrzeniania się. Z tego poziomu wodonośnego korzystają ujęcie wody zlokalizowane w okolicy. W najbliższym otoczeniu planowanej inwestycji znajdują się cztery czynne ujęcia wód podziemnych zlokalizowane na terenie zakładów: Elestal, Drobimex, Złomrex i ujęcie dla Przedsiębiorstwa Budownictwa Rolniczego. Ujęcia te i ich strefy ochronne znajdują się poza zasięgiem oddziaływania planowanej inwestycji. Realizacja i eksploatacji planowanej drogi nie będzie wywierała na nie negatywnego wpływu.

Na omawianym obszarze nie występują Główne Zbiorniki Wód Podziemnych (GZWP). Najbliższy GZWP Nr 122 - Dolina kopalna Szczecin zlokalizowany jest na zachód w odległości ok. 10 km od omawianego obszaru, po lewobrzeżnej stronie Odry.

Z analiz przedstawionych w raporcie wynika, iż w trakcie fazy budowy nastąpi ingerencja w środowisko gruntowo-wodne. Na etapie prac przygotowawczych nastąpi usunięcie zadrzewień, zakrzaczeń oraz warstwy glebowej. Usunięcie warstwy glebowej oraz częściowo gruntu w terenie wylesionym nie spowoduje zaistnienia niekorzystnych zjawisk geodynamicznych, takich jak osuwiska i obrywy. Zagrożeniem dla środowiska gruntowo-wodnego jest w szczególności wykonywanie głębokich wykopów dla utrzymania żądanej niwelety drogi. Przy realizacji przedsięwzięcia niezbędne będzie zastosowanie, w konstrukcji drogi, warstwy odcinającej z gruntu o dobrej przepuszczalności. Koncepcja przedsięwzięcia, przedstawiona w raporcie, nie przewiduje odwodnienia wykopów podczas budowy. Pozwoli to na zminimalizowanie wpływu

inwestycji na możliwość zmian stanu jakościowego wód I poziomu wodonośnego na etapie budowy obiektu, ze względu na płytkie występowanie poziomu wodonośnego.

Wpływ na środowisko gruntowo-wodne ma również sposób prowadzenia gospodarki odpadami i ściekami. W fazie budowy istotnym źródłem tych zanieczyszczeń będą zaplecza budowy, w tym: część socjalna, bazy materiałowo-składowe, baza sprzętu, itp. W związku z tym w projekcie budowlanym należy określić sposoby zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych zostaną „wytworzone” odpady należące do 17 grupy rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206) – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz drogowych, w tym: gruz ceglany, odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów, odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia, odpady z remontów i przebudowy dróg, odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych, odpady asfaltów, smół i produktów smołowych, odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali, gleba i ziemia i inne. Wytwarzane będą również odpady związane z funkcjonowaniem zapleczy budowlanych.

Podczas prowadzenia prac budowlanych będzie konieczna wycinka:

- drzew na terenie lasów komunalnych (od A6 w stronę Dąbia) - na powierzchni 68700 m²,
- drzew na terenie lasów państwowych (od A6 w stronę Wielgowa) - powierzchnia 24300 m².

Podczas prac mających na celu niwelację gruntu zostaną wytworzone znaczne ilości mas ziemnych. W przypadku wskazania w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, decyzji o warunkach zabudowy lub o pozwoleniu na budowę warunków i sposobu ich zagospodarowania, zgodnie z art. 2 ust. 1 i 2 ustawy o odpadach (Dz. U. Nr 39, poz. 251 ze zm.) nie jest konieczne uzyskanie dodatkowych decyzji w zakresie gospodarowania nimi.

Wg wskazań raportu i aneksów do niego odpady te mogą zostać zagospodarowane poprzez:

- zagospodarowanie części mas ziemi z wykopów na placu budowy,
- przekazanie specjalistycznym firmom do odzysku bądź unieszkodliwienia,
- przekazanie na składowisko komunalne.

Drewno, które powstanie z wycinki może być kierowane na opał, tzn. w celu odzyskania z niego energii.

W celu bezpiecznego dla środowiska postępowania z odpadami na placu budowy gospodarka odpadami musi spełniać następujące warunki:

- selektywne magazynowanie odpadów w oznakowanych pojemnikach lub przystosowanych do tego tymczasowych punktach magazynowania,
- zapewnienie systematycznego wywozu bądź zagospodarowania.

W raporcie wskazano na obowiązki wytwórcy odpadów w zakresie uregulowania stanu formalno-prawnego dotyczącego gospodarki odpadami.

Warunki hydrogeologiczne w tym rejonie nie są zbyt korzystne, jednak biorąc pod uwagę charakter inwestycji, planowany sposób realizacji i projektowane zabezpieczenia w celu ograniczenia oddziaływania drogi na wody podziemne, inwestycja nie będzie stanowić znacznego zagrożenia dla wód podziemnych.

Wpływ na środowisko gruntowo-wodne w fazie eksploatacji mogą mieć wytworzone ścieki (ścieki deszczowe i spływy roztopowe) i odpady. Jednakże przy zapewnieniu sprawnych systemów zbierania i odprowadzania ścieków oraz właściwie prowadzonej gospodarce odpadami wpływ ten można ograniczyć w takim stopniu, iż można go uznać za pomijalny.

W odniesieniu do przedmiotowej inwestycji przewiduje się odprowadzanie wód opadowych do cieków Żołnierska Struga poprzez kanalizację deszczową lub zbiorniki retencyjne. Ścieki opadowe będą oczyszczane na osadnikach piasku i separatorach. Zespół projektowanych obiektów do podczyszczania ścieków deszczowych zapewni redukcję zawiesiny ogólnej do wartości stężenia do 100 mg/dm³ i węglowodorów ropopochodnych do 15 mg/dm³, czyli do wartości wymaganych przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006, w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984). Zbiorniki retencyjne będą ogrodzone, w celu uniemożliwienia wpadania do nich zwierząt. Inwestor winien uregulować stan formalno-prawny i uzyskać pozwolenie wodnoprawne zgodnie z przepisami obowiązującego Prawa wodnego.

W trakcie eksploatacji wytwarzane będą odpady z oczyszczania urządzeń do oczyszczania ścieków opadowych, zanieczyszczenia z ulic oraz oprawy oświetleniowe i żarówki z oświetlenia węzłów drogowych. Dodatkowo w trakcie eksploatacji drogi wytwarzane będą odpady organiczne z utrzymania terenów zielonych.

Zalecenia wypracowane w zakresie ochrony środowiska gruntowo-wodnego uszczegółowiono w niniejszej decyzji dodatkowymi warunkami, w tym zalecono:

- stosowanie materiałów obojętnych dla środowiska w całym procesie budowy,
- gromadzenie materiałów pochodzących z budowy w wydzielonych do tego miejscach i zagospodarowanie w sposób bezpieczny dla środowiska,
- odprowadzanie wód opadowych zgodnie z przepisami.

Ponadto stwierdzono, iż dla potrzeb prawidłowego zaprojektowania i realizacji przedsięwzięcia niezbędne jest wykonanie badań geologicznych, hydrogeologicznych i geologiczno-inżynierskich w miejscu planowanych robót, których wyniki powinny być zestawione w dokumentacji dla potrzeb sporządzania projektu budowlanego.

Oddziaływanie na gleby.

W rejonie planowanego przedsięwzięcia występują gleby zaliczone do bielicoziemnych. Są to gleby zaliczane do gruntów ornych najslabszych. Ze względu na klasę bonitacyjną występują tu grunty IVb i V. Na analizowanym terenie brak jest gleb wrażliwych oraz objętych ochroną, a sąsiadujące z inwestycją grunty orne nie są użytkowane rolniczo.

Prace ziemne oraz praca ciężkiego sprzętu stanowiąc będą źródło zanieczyszczeń (gazów i pyłów oraz ewentualne rozlewy paliw i smarów), których emisja będzie stanowić potencjalne źródło zanieczyszczeń gleb sąsiadujących z pasem robót. Zminimalizowanie ujemnego wpływu na powierzchnię ziemi polegać powinno na zdjęciu warstwy próchnicznej gleb i wykorzystanie jej do rekultywacji terenów po budowie drogi oraz na tymczasowym zabezpieczeniu gleb przed emisją zanieczyszczeń podczas budowy.

Zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska nałożono warunek zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu w trakcie prowadzenia prac budowlanych.

Po zakończeniu prac ziemnych niezbędne jest uporządkowanie terenu całego pasa roboczego oraz doprowadzenie tego terenu do stanu możliwie najbliższego stanowi pierwotnemu.

Oddziaływanie na złoża kopalin.

Na terenie miasta Szczecina zaniechano eksploatacji kopalni, ponieważ udokumentowane złoża nie przedstawiają większej wartości gospodarczej. Planowana inwestycja nie koliduje i nie sąsiaduje ze złożami kopalni pospolitych oraz

podstawowych. W związku z tym realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie miała wpływu na złoża kopalin.

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze.

Planowana inwestycja znajduje się poza granicami sieci obszarów Natura 2000. Tereny objęte inwestycją nie były kwalifikowane do ochrony w ramach sieci obszarów Natura 2000. Zgodnie jednak z ustaleniami dyrektywy siedliskowej kraje członkowskie odnoszą się w ocenie stanu ochrony siedlisk przyrodniczych do całego ich arealu (nie tylko w granicach obszarów Natura 2000), co nakłada na administrację rządową krajów członkowskich obowiązek realizacji działań chroniących te siedliska też poza obszarami Natura 2000.

Najbliższe inwestycji obszary Natura 2000:

1. Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk „Wzgórza Bukowe” (PLH 320020) – oddalony w linii prostej od inwestycji o ponad 900 m (dolina Płoni na południe od projektowanego węzła Tczewska na autostradzie A-6). Przedmiotem ochrony obszaru jest 16 typów siedlisk przyrodniczych oraz dwa gatunki płazów, cztery ssaków i jeden gatunek ryb. Ze względu na oddalenie inwestycji od obszaru i układ powiązań ekologicznych wykluczony jest znaczący wpływ inwestycji na elementy środowiska poddane ochronie w ostoi Natura 2000, w szczególności na integralność obszaru.
2. Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Dolnej Odry” (PLB320003) – rozciągający się wzdłuż doliny Odry. Granice obszaru oddalone są o ok. 500 metrów od planowanej inwestycji (odległość między węzłem w rejonie skrzyżowania ul. Goleniowskiej i Lubczyńskiej oraz ciekami Chelszcząca na północ). Podobnie jak wyżej ze względu na oddalenie inwestycji od obszaru i specyfikę inwestycji i warunków ekologicznych w jej rejonie – jej wpływ na elementy środowiska poddane ochronie jest wykluczony.

W rejonie planowanego węzła ul. Tczewskiej z drogą krajową S-6 znajdują się drzewostany lasów komunalnych po stronie zachodniej drogi S-6 i państwowe po stronie wschodniej. W obrębie lasów Nadleśnictwa Kliniska na wschód od drogi S-6 znajdują się niemal czyste i młode drzewostany sosnowe. Po stronie lasów komunalnych dominują drzewostany sosnowo-brzozowe z podszytem leszczynowym. W północno-zachodniej części planowanego węzła, w obszarze dawnego wyrobiska jest drzewostanem olszowo-brzozowym. Wszystkie drzewostany w rejonie projektowanego węzła pochodzą ze sztucznych odnowień, mają typowo gospodarczy charakter i z punktu widzenia biocenotycznego mają ograniczone walory. Za wyjątkiem zastępczych stanowisk na przydrożach, w lasach w rejonie projektowanego węzła nie stwierdzono stanowisk rzadkich, zagrożonych i chronionych gatunków roślin, a ze względu na sąsiedztwo istniejących dróg miejsce to nie jest atrakcyjne także dla zwierzyny. Przejście przez lasy jest minimalizowane poprzez wytyczenie drogi po istniejącym przebiegu ul. Junaków i Tczewskiej, a przejście przez lasy poza pasami tych dróg dotyczy tylko odcinka długości ok. 600 metrów. Poza tym przy wykorzystaniu istniejących dróg nie zwiększa się istotnie fragmentacja kompleksu leśnego.

W obszarze opracowania występują typowo wykształcone ekosystemy leśne oraz słabo i nietypowo wykształcone siedliska łąkowe:

1. Wykształcone w sposób rozpoznawalny łągi olszowe Fraxino-Alnetum (siedlisko o kodzie 91E0-3) nad Żołnierską Strugą - siedlisko priorytetowe. Tworzą one płat o powierzchni ok. 3,8 ha na lewym brzegu Żołnierskiej Strugi na północ od ul. Tczewskiej (stan C – siedlisko zdegenerowane, zaburzone i silnie zagrożone). Siedlisko to przecięte jest projektowaną ul. Nowoprzestrzenną.

2. Grąd subatlantycki Stellario-Carpinetum (kod 9160-1) wykształcający się w sposób typowy, zajmujący niewielką powierzchnię (0,3 ha) na skarpie po wschodniej stronie doliny Żołnierskiej Strugi, na północ od ul. Tczewskiej [stan B]. Tuż przy granicach tego siedliska zaprojektowano przebieg dróg dojazdowych do węzła na drodze A3.

Lasy zlokalizowane w niecce między Żołnierską Strugą, ul. Tczewską i Autostradą pomimo występowania olszy czarnej i brzozy, nie posiadają charakteru aluwialnego, gdyż podsadzone zostały bukami i świerkami, a runo zostało zdegenerowane. Z tego też względu nie kwalifikują się do oznaczenia jako siedlisko przyrodnicze

Siedliska łąkowe wykształcone są w tym rejonie nietypowo ze względu na brak ekstensywnego użytkowania kośnego, co stanowić ma cechę charakterystyczną siedliska przyrodniczego o nazwie „niżowe łąki świeże ekstensywnie użytkowane” (kod 6510). Nie występuje tu jednak takie bogactwo florystyczne, które charakteryzuje takie siedlisko przyrodnicze. Tym niemniej skład i struktura roślinności zbiorowisk tworzą płaty łąk świeżych stanowiące zespół rajgrasu wyniosłego lub rzadziej zbiorowisko kostrzewy czerwonej i wiechlina łąkowej. Występują one na ok. 9 ha powierzchni otoczonej z trzech stron lasami Parku Leśnego Dąbie i przeciętego ul. Junaków. Siedlisko występuje w mozaice ze zbiorowiskami trzcinnika piaskowego i nawłoci kanadyjskiej.

Na południe od planowanej inwestycji, w odległości ok. 200 m na południowy wschód od węzła drogowego na S3, znajduje się granica proponowanego zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Dolina Płoni”. Celem ochrony tego obszaru ma być zachowanie i odtwarzanie walorów przyrodniczych doliny rzeki Płoni, posiadającej wiele cech naturalnych. Proponowany ZPK stanowi mozaika zróżnicowanych zbiorowisk roślinnych zarówno leśnych (lasy łęgowe, buczyny, łozowiska), jak i terenów otwartych, tj. wilgotnych łąk oraz napiaskowych muraw. Na terenie ZPK występują liczne stanowiska chronionych, zagrożonych i rzadko spotykanych zwierząt (m.in. bóbr europejski, wydra, dzięcioł czarny, pliszka górską, pluszcz) oraz roślin (kalina koralowa, paprotka zwyczajna, wiciokrzew pomorski). Ponadto teren proponowanego ZPK jest ważnym miejscem występowania ryb, motyli i ważek.

Na analizowanym terenie stwierdzono występowanie gatunków chronionych roślin i zwierząt.

Stwierdzono występowanie 3 gatunków roślin naczyniowych pod ścisłą ochroną prawną, 9 gatunków roślin naczyniowych pod ochroną częściową, jeden gatunek mszaka pod ochroną częściową i co najmniej jeden gatunek porostu pod ochroną częściową.

Gatunki pod ochroną ścisłą to:

- **Kruszczyk szerokolistny (*Epipactis helleborine*)** – 2 stanowiska kolidujące bezpośrednio z projektowaną trasą, 1 na przydrożu przy ul. Junackiej stanowiącej drogę dojazdową do przyszłego placu budowy, 1 w bezpośrednim sąsiedztwie na północnym skraju łęgu po zachodniej stronie Żołnierskiej Strugi. Na stanowiskach rosną pojedyncze rośliny od 2 (w łęgu przy Żołnierskiej Strudze), poprzez kilka na przydrożach do kilkunastu na przydrożu ul. Junackiej kolidującym bezpośrednio z trasą inwestycji. Gatunek rozpowszechniony w rejonie Szczecina i w skali województwa, jedyny gatunek ekspansywny (słabo) wśród krajowych storczyków. Poza rejonem inwestycji licznie rośnie np. na przydrożach śródleśnych wzdłuż ul. Tczewskiej.
- **Paprotka zwyczajna (*Polypodium vulgare*)** – pojedyncze stanowisko z dużą kępą roślin na skraju boru sosnowego, na skarpie drogi gruntowej przy wyjeździe z ul. Tczewskiej. Stanowisko bezpośrednio koliduje z projektowanym węzłem drogowym na przecięciu z drogą A6. Gatunek rozproszony w okolicznych lasach, rozpowszechniony w rejonie Szczecina i w skali województwa.

- **Wiciokrzew pomorski (*Lonicera peryclimenum*)** – pojedyncze stanowisko, kilkanaście roślin w drzewostanie sosnowym przy ul. Junaków. Koliduje bezpośrednio z projektowaną inwestycją. Gatunek rozproszony w okolicznych lasach, rozpowszechniony w rejonie Szczecina i w północnej części województwa.

Gatunki pod ochroną częściową to:

- **Kalina koralowa (*Viburnum opulus*)** – 5 stanowisk w rejonie inwestycji, z czego 3 kolidują bezpośrednio z projektowaną inwestycją. Na wszystkich stanowiskach występują młode rośliny w fazie wegetatywnej, z wyjątkiem okazałego, owocującego krzewu rosnącego przy brzegu Żołnierskiej Strugi (w miejscu, gdzie przebiegać ma projektowana trasa). Gatunek rozpowszechniony w okolicy (w dolinie Płoni), w obrębie Szczecina i w skali województwa.
- **Konwalia majowa (*Convallaria majalis*)** – pojedyncze, obfite stanowisko w lesie przynajmniej częściowo kolidujące bezpośrednio z projektowaną inwestycją. Gatunek rozpowszechniony w okolicy, w obrębie Szczecina i w skali województwa.
- **Turzyca piaskowa (*Carex arenaria*)** – dwa stanowiska. Jedno z kilkudziesięcioma roślinami na przydrożu śródleśnym przy ul. Junaków, kolidujące bezpośrednio z planowaną inwestycją, drugie z masowo rosnącą turzycą piaskową znajduje się na skraju lasu po północnej stronie linii kolejowej Szczecin-Goleniów. Przynajmniej częściowo koliduje z projektowaną inwestycją. Gatunek pospolity w okolicznych borach i na ich obrzeżach, rozpowszechniony w rejonie Szczecina – często i licznie w borach, zwłaszcza na ich obrzeżach, pod liniami elektroenergetycznymi.
- **Kocanki piaskowe (*Helichrysum arenarium*)** – cztery stanowiska na murawach świeżych łąk i na obrzeżach borów w rejonie ul. Junaków, z czego tylko jedno z kilkunastoma roślinami koliduje bezpośrednio z projektowaną inwestycją. Gatunek pospolity w okolicy, w skali gminy i województwa.
- **Kruszyna pospolita *Frangula alnus*** – 3 stanowiska kolidujące bezpośrednio z projektowaną inwestycją, poza tym jedno w łągu przy Żołnierskiej Strudze w pobliżu projektowanej trasy. W miejscach występowania gatunek średnio liczny (w sumie na trasie inwestycji rośnie ok. 20 roślin), w okolicy gatunek rozpowszechniony, pospolity w rejonie Szczecina i województwa.
- **Wilżyna rozłogowa (*Ononis regens*)** – pojedyncze stanowisko z pojedynczą rośliną na obrzeżu zadrzewienia między drogą A6 i linią energetyczną w obrębie projektowanego węzła drogowego. Gatunek rozpowszechniony w obrębie Szczecina i w województwie.
- **Rokietnik pospolity (*Pleurozium schreberi*)** – występujący licznie po wschodniej stronie drogi A6 w obrębie projektowanego węzła drogowego, oraz w borach przy ul. Junaków.

W rejonie inwestycji stwierdzono występowanie **klonu polnego (*Acer campestre*)**, który jest gatunkiem wymienionym w regionalnej czerwonej księdze roślin zagrożonych (w regionalnej liście gatunek ten oznaczono jako rzadki, potencjalnie zagrożony). Rośnie on na przydrożach i na skraju lasu w rejonie wiaduktu ul. Tczewskiej nad drogą A6. Stanowisko to bezpośrednio koliduje z projektowanym węzłem drogowym. Gatunek ten występuje także w pobliżu projektowanej trasy, przy ul. Zdrowej w pobliżu skrzyżowania z ul. Goleniowską. Na obu stanowiskach klon polny rośnie jako gatunek w przeszłości sztucznie nasadzony (najstarsze drzewa rosną w szpalerze klonów przy ul. Zdrowej lub pojedynczo na wiadukcie nad drogą A6). Wycinka drzew tego gatunku kolidujących z inwestycją nie wpłynie znacząco na perspektywy populacji klonu polnego w rejonie Prawobrzeżnego Szczecina. W sąsiednich lasach, na prawobrzeżu Szczecina, podobnie sadzone i dziczejące klony nie są rzadkością. Wykazują one w tym rejonie słabe tendencje do ekspansji ze względu na sztuczną introdukcję.

Na trasie projektowanej inwestycji nie znajdują się żadne okazy drzew objętych ochroną w formie pomników przyrody lub reprezentujące szczególnie okazałe, wyjątkowe pod względem krajobrazowym lub biocenotycznym okazy drzew.

Pojedyncze, okazałe drzewa rosną w lesie w północnej części projektowanej inwestycji, między linią kolejową Szczecin – Goleniów i polaną przy ul. Junaków (Trzebusz). Przy ul. Junaków na trasie projektowanej inwestycji eksponowany jest dąb szypułkowy (*Quercus robur* L.) o obwodzie 300 cm (otoczony płotkiem z usuniętym podszytem dookoła). Drzewo to nie osiąga jednak rozmiarów pomnikowych i znajduje się w kiepskiej kondycji porażone chorobami grzybowymi. Przy skrzyżowaniu dróg leśnych 130 m NW od ww. dębu rośnie równie okazała topola biała (*Populus alba*). Także to drzewo koliduje bezpośrednio z projektowaną inwestycją. Dęby o obwodzie ok. 300 cm rosną także wzdłuż skarpy po wschodniej stronie Żołnierskiej Strugi w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanych dróg dojazdowych (ul. Tczewska, Nowoprzestrzenna) do węzła z drogą S3.

Na skraju lasu na południe od strony linii kolejowej Szczecin – Goleniów stwierdzono występowanie porostów - chrobotka gwiazdkowatego (*Cladonia uncialis*). Jest to pospolity w całym kraju gatunek rosnący w borach, na przydrożach i wydmach. Wykaz gatunków porostów objętych obecnie w Polsce ochroną gatunkową ścisłą i częściową zawiera Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 lipca 2004 r. w sprawie gatunków dziko występujących grzybów objętych ochroną (Dz. U. Nr 168, poz. 1765). W wykazie tym nie występuje chrobotek gwiazdkowaty. Gatunek ten nie jest, więc objęty ochroną gatunkową.

Na terenie planowanego przebiegu drogi oraz w bezpośrednim sąsiedztwie w raporcie wskazano na występowanie ptaków ujętych w Załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG (Dyrektywy Ptasiej) odnotowano występowanie trzech gatunków: derkacza (*Crex crex*), lerki (*Lullula arborea*) i gąsiorka (*Lanius collurio*).

Derkacz (1 osobnik) stwierdzony został na wtórnym siedlisku, tj. na nieużytkach w rejonie skrzyżowania dróg gruntowych (ulic Zdrowej i Śnieżnej). Jego występowanie odnotowane w 2009 r. mogło być incydentalne, ponieważ nie występował tu w latach 2001-2008 (zgodnie z informacją podaną w raporcie), a w miejscu, gdzie ptak był stwierdzony brak dla niego siedlisk lęgowych.

Gąsiorek (1 para) występuje na terenach otwartych w rejonie ul. Junaków, Śnieżnej i Opolskiej – na skrajach zadrzewień. Występowaniu gąsiorka sprzyja zaniechanie uprawy gruntów rolnych w rejonie obszaru opracowania, czego następstwem jest zarastanie terenów otwartych krzewami.

Lerka (1 para) występuje w zadrzewieniu równoległym do zadrzewienia z gąsiorkiem. Warunkiem podstawowym zachowania tego gatunku jest utrzymanie kępy drzew (nie koliduje ona bezpośrednio z projektowaną inwestycją) wraz z terenami otwartymi w sąsiedztwie. O ile projektowana droga nieznacznie zmieni krajobraz w pobliżu stanowisk lerki i gąsiorka, o tyle projektowana strefa ekonomiczna w tym obszarze raczej uniemożliwi występowanie tu tych gatunków.

W pobliżu planowanej inwestycji odnotowano w minionych latach występowanie czterech innych gatunków priorytetowych, tj. zimorodka (*Alcedo atthis*), dzięcioła czarnego (*Dryocopus Martusi*), bociana czarnego (*Ciconia nigra*) i sokoła wędrownego (*Falco peregrinus*). Zimorodek spotykany jest przez cały rok. Pobliska dolina Płoni stanowi dla niego miejsce żerowiskowe, natomiast lęgi znane są znad rzeki na południe od obszaru opracowania oraz znad Chelszczącej. W obszarze oddziaływania inwestycji potencjalnym terenem żerowiskowym zimorodka jest Żołnierska Struga. Dzięcioł czarny spotykany jest również przez cały rok. Jedna para tego gatunku przystępuje corocznie do lęgów w sąsiedztwie Bobrowego Stawu. Bocian czarny i sokół wędrowny zalatują

sporadycznie. Wszystkie wymienione wyżej lęgowe gatunki ptaków priorytetowych podlegają ścisłej ochronie gatunkowej, a ponadto derkacz, zimorodek i dzięcioł czarny wymagają stosowania zabiegów ochrony czynnej.

Ponadto, z ptaków chronionych związanych ze środowiskami wodno-błotnymi na terenie przylegającym do opracowania, odnotowano łęgi łożówki *Acrocephalus palustris*, pokląskwi (*Saxicola rubetra*) – para na linii przebiegu drogi oraz para na terenie przyległym. W rejonie Szczecina obserwuje się stosunkowo liczne łęgi pokląskwy na większych obszarowo nieużytkach. Ptaki drapieżne reprezentowane są przez zalatujące na teren opracowania pojedynczo oraz mające tu swoje żerowiska: jastrzębia (*Accipiter gentili*), myszołowa (*Buteo buteo*) i myszołowa włochatego (*Buteo lagopus*).

Tereny leśne w obszarze opracowania i na terenie bezpośrednio przyległym zasiedlają gatunki typowo leśne, związane z borami i lasami mieszanymi. Są to gatunki pospolite i szeroko rozpowszechnione. Nie odnotowano na ww. terenach gatunków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Z uwagi na dużą powierzchnię terenów leśnych odnotowano jedynie ich występowanie, bez ustalania liczebności dla poszczególnych gatunków. W lasach tych odnotowano występowanie jako lęgowych następujących gatunków ptaków, objętych ścisłą ochroną gatunkową: krętogłów (*Jynx torquilla*), dzięcioł zielony (*Picus viridis*), pleszka (*Phoenicurus phoenicurus*), szpak (*Sturnus vulgaris*), dzięcioł duży (*Dendrocopos major*), muchołówka żałobna (*Ficedula hypoleuca*), modraszka (*Parus caeruleus*), bogatka (*Parus major*), sosnowka (*Parus ater*) oraz kowalik (*Sitta europaea*).

Gatunki lęgające się na ziemi oraz na drzewach i krzewach to: świstunka leśna (*Phylloscopus sibilatrix*), myszołów (*Buteo buteo*), kukułka (*Cuculus canorus*), świergotek drzewny (*Anthus trivialis*), strzyżyk (*Troglodytes troglodytes*), rudzik (*Erithacus rubecula*), kos (*Turdus merula*), śpiewak (*Turdus philomelos*), kapturka (*Sylvia atricapilla*), pierwiosnek (*Phylloscopus collybita*), piecuszek (*Phylloscopus trochilus*), mysikrólik (*Regulus regulus*), raniuszek (*Aegithalos caudatus*), wilga (*Oriolus oriolus*), sójka (*Garrulus glandarius*), zięba (*Fringilla coelebs*) oraz trznadel (*Emberiza citrinella*). Nieużytki z kępami zadrzewień, znajdujące się między drogami gruntowymi (ul. Opolska, ul. Śnieżna) a ścianą lasu stanowią miejsca lęgowe wilgi (*Oriolus oriolus*) oraz słowika szarego (*Luscinia luscinia*).

Jedynym gatunkiem terenów otwartych, który lęgnię się w sąsiedztwie obszaru objętego opracowaniem jest skowronek (*Alauda arvensis*).

Możliwe jest również występowanie na terenach zadrzewionych, szczególnie na przelotach gatunku łownego, wpisanego na Czerwoną listę zwierząt ginących i zagrożonych w Polsce, tj. słonki (*Scolopax rusticola*).

Ptaki objęte ochroną częściową reprezentowane są przez zalatującą na Żołnierską Strugę czaplę siwą (*Ardea cinerea*), oraz pojawiające się na całym terenie srokę (*Pica pica*), wronę (*Corvus corone*) i kruka (*Corvus corax*). Z gatunków łownych do lęgów na terenie w bezpośrednim sąsiedztwie opracowania może przystępować krzyżówka (*Anas platyrhynchos*). Niewykluczone są również łęgi obserwowanych tu bażanta (*Phasianus colchicus*) i grzywacza (*Columba palumbus*).

W obszarze opracowania i na terenach bezpośrednio przyległych nie odnotowano stanowisk lęgowych płazów. W lasach nad Żołnierską Strugą obserwowano jedynie pojedyncze wędrujące żaby brunatne i zielone *Rana* sp.

Tereny piaszczystych nieużytków w sąsiedztwie torów kolejowych oraz przy ul. Junaków stanowią odpowiednie biotopy do bytowania jaszczurek zwinki (*Lacerta agilis*) i żyworodnej (*Lacerta vivipara*). Obydwa gatunki podlegają ścisłej ochronie gatunkowej. Ponadto, w rejonie Żołnierskiej Strugi również prawdopodobne jest występowanie

zaskrońca (*Natrix natrix*), objętego ścisłą ochroną gatunkową. Autor raportu stwierdza jednak, że w 2009 r. nie zaobserwowano tych gatunków.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia stwierdzono występowanie ssaków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Na terenie Bobrowego Stawu i w zadrzewieniach bezpośrednio do niego przyległych odnotowano liczne ślady przebywania bobrów (*Castor fiber*). Ponadto, rejon stawu stwarza optymalne warunki do występowania wydry *Lutra lutra*. Obydwa ww. gatunki podlegają ochronie gatunkowej częściowej.

Planowany przebieg drogi może stanowić dla wydry i bobra barierę i zagrożenie podczas ich wędrówek w poszukiwaniu nowych terenów do zasiedlenia.

Warunkiem zachowania wydry i bobra jest utrzymanie rozległych, zróżnicowanych, ekstensywnie użytkowanych przez człowieka kompleksów zbiorników wodnych i obszarów podmokłych oraz zapewnienie im bezpiecznego przejścia pod szlakami komunikacyjnymi – stąd konieczność wykonania przepustu przy przebiegu drogi nad Żołnierską Strugą.

Ponadto, na podstawie raportu oraz Waloryzacji przyrodniczej miasta Szczecina (BKP, 2007 r.) na obszarze tym występują m.in.:

- ssaki owadożerne reprezentowane przez jeża (*Erinaceus europaeus*), kreta (*Talpa europaea*), ryjówkę aksamitną (*Sorex araneus*) oraz zębiełka karliczka (*Crocidura suaveolens*),
- gryzonie: wiewiórkę pospolitą (*Sciurus vulgaris*) oraz nornicę rudą (*Clethrionomys glareolus*),
- drapieżniki: lis (*Vulpes vulpes*), kuna leśna (*Martes marten*) i tchórz (*Mustela putorius*) oraz prawdopodobnie jenot (*Nyctereutes procyonoides*),
- parzystokopytne: dzik (*Sus strofa*), sarna (*Capreolus capreolus*).

Spośród ww. gatunków ścisłą ochroną są objęte jeż, ryjówka aksamitna, zębiełek karliczek, wiewiórka pospolita, natomiast ochronie częściowej podlega kret.

Na terenie planowanej inwestycji i w bezpośrednim jej sąsiedztwie stwierdzono występowanie kilku gatunków pospolitych motyli: polowiec szachownica (*Melanargia Galatea*), przestrojnik jurtina (*Maniola jurtina*), osadnik egeria (*Pararge egeria*), bielinek kapustnik (*Pieris brassicae*), bielinek bytomkowca (*Pieris napi*) i zorzynek rzeżuchowiec (*Anthocharis cardamines*). Na terenach leśnych opisywanego obszaru znajduje się, co najmniej kilkadziesiąt mrowisk. Nie ustalono przynależności gatunkowej występujących tu mrówek. Zgodnie z zapisami art. 30 ust. 1 pkt 11 ustawy z dnia 28 września 1991 r. o lasach, mrowiska w lesie podlegają ochronie. Z pozostałych owadów odnotowano występowanie pospolitych i rozpowszechnionych gatunków jak: nartnik no. (*Geris sp.*), szerszeń (*Vespa carbo*), trzmiel (*Bombus sp.*) oraz żuk gnojowy (*Geotrupes stercorarius*).

Ponadto występują tu mięczaki: ślimak winniczek (*Helix pomatia*) objęty ochroną częściową, wstężyk gajowy (*Cepaea nemoralis*) i wstężyk ogrodowy (*Cepaea hortensis*).

W skali lokalnej teren ten nie ma charakteru węzłowego ze względu na małe zróżnicowanie warunków siedliskowych, brak układów ekologicznych o unikatowym i naturalnym charakterze, niewielkie zróżnicowanie gatunkowe flory i fauny. Wyróżnić tu można tu dwa korytarze ekologiczne o różnej randze i znaczeniu:

- pasmo lasów przecięte planowaną inwestycją rozciągające się między Puszcza Bukową i Puszcza Goleniowską; lasy te już obecnie pocięte jest jednak liniami komunikacyjnymi (droga krajowa S6, ul. Tczewska, Szosa Stargardzka, linia kolejowa Szczecin-Stargard Szczeciński). Istniejące drogi stanowią obecnie niebezpieczną, lecz nie zupełną barierę ekologiczną dla większych zwierząt. W celu zadbania o możliwość migracji dużych zwierząt w osi północ-południe równoległe do

doliny Odry należy w tej sytuacji zadbać w szczególności o odpowiednią możliwość przekraczania przez zwierzęta drogi krajowej S10 na odcinku między osiedlem Struga w Szczecinie i Morzyczynem.

- Mniejsze, lokalne znaczenie dla powiązań ekologicznych ma rynna Żołnierskiej Strugi łącząca siedliska aluwialne doliny Płoni z Chęlszcą i dalej z niecką jeziora Dąbie. Znaczenie tego korytarza jest jednak bardzo małe ze względu na przekształcenia rowów i terenów między nimi w rejonie Trzebusza i Cieszyc.

W trakcie inwestycji zniszczona zostanie pokrywa roślinna oraz wypłoszone zostaną zwierzęta i zniszczone zostaną ich siedliska w pasie terenu obejmującym ok. 2,5 km nowej ul. Nowoprzestrzennej, przebudowanej ul. Tczewska na długości 1 km oraz w obrębie dwóch węzłów drogowych w pasach terenu pod nowe drogi dojazdowe o długości 2 do 3 km (w zależności od wariantu). Docelowo trasa ma mieć dwie jezdnie po 7 m szerokości rozdzielone pasem zieleni o szerokości 5 m (drogi dojazdowe w obrębie węzłów komunikacyjnych będą miały odmienne charakterystyki). Ze względu na skalę budowy węzłów drogowych w ich obrębie na powierzchniach wynoszących po ok. 10 ha, także zniszczona zostanie pokrywa roślinna i siedliska zwierząt.

Bezpośrednia kolizja inwestycji drogowej dotyczyć będzie na długości ok. 1550 m terenów leśnych, dodatkowo na długości ponad 800 m poszerzona zostanie ul. Tczewska przecinająca tereny leśne. Na długości ok. 300 m nastąpi kolizja z łąkami świeżymi w rejonie ul. Junaków. Przejście przez łąki i szuwary w dolinie Żołnierskiej Strugi ma 110 m długości. W pozostałych miejscach inwestycja przecina siedliska synantropijne.

Inwestycja nie ingeruje w granice i nie stwarza zagrożeń dla przedmiotów ochrony żadnej z powierzchniowych form ochrony przyrody. Koliduje jednak ze stanowiskami gatunków roślin objętych ochroną gatunkową, a także z siedliskami przyrodniczymi. Stwierdzono bezpośrednią kolizję projektowanej inwestycji z 4 stanowiskami 3 gatunków pod ochroną ścisłą roślin oraz 10 stanowisk 6 gatunków roślin pod ochroną częściową. Dodatkowo dwa dalsze stanowiska gatunków chronionych znajdują się na przydrożu śródleśnym przy ul. Junackiej, która będzie wykorzystywana jako droga dojazdowa na teren inwestycji. Wszystkie gatunki roślin, których stanowiska kolidują z projektowaną inwestycją należą do rozpowszechnionych w rejonie Szczecina i w skali regionalnej – kolizja stanowisk z inwestycją nie stwarza istotnego zagrożenia dla ich trwałości zarówno w skali lokalnej, jak i szerszej. Z wyjątkiem klonu - gatunku w przeszłości sztucznie wprowadzonego nie występują w obrębie inwestycji gatunki roślin zagrożonych i rzadko spotykanych.

Projektowana trasa zbliża się bezpośrednio do niewielkiego płatu łąki subatlantyckiego. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie jednak powodowała ingerencji w to siedlisko (zostaną zachowane lasy i warunki występowania łąki). Natomiast siedlisko lasów łąkowych zostanie przecięte projektowaną inwestycją na długości ok. 150 m. Zachowanych zostanie ok. 50% powierzchni tego siedliska. Siedlisko to wykształca się kadłubowo jako porolne nasadzenie olszy przy rowie (Żołnierskiej Strudze). Zidentyfikowano je jako siedlisko zdegenerowane, zaburzone i silnie zagrożone - stan C. Nie posiada ono znaczenia w zakresie kształtowania sieci powiązań ekologicznych ze względu na izolowane położenie w obniżeniu odwadnianym przez ciek zmeliorowany i przecinający na dalszym biegu plantacje świerka i otwarty teren rolniczy (projektowana strefa zabudowy przemysłowo-usługowej) oraz istniejącą zabudowę wraz z rozległymi terenami porolnymi opanowanymi przez zbiorowiska roślin inwazyjnych (północno amerykańskie nawłocie). Od doliny Płoni jest ono odcięte także pasmem drzewostanów sosnowych i nieużytkowanych łąk oraz pasmem komunikacyjnym ul. Tczewskiej wraz z zabudową osiedla Rudnik. Ze względu na niewielki areal, izolowane położenie, sposób wykształcenia i porolny charakter płat ten nie pełni żadnej roli w zakresie funkcjonowania

sieci obszarów Natura 2000, nie spełnia kryteriów kwalifikujących do ochrony w formie obszaru Natura 2000 i nigdy nie był kwalifikowany do ochrony. Ponieważ siedlisko to znajduje się poza granicami obszaru Natura 2000 i nie odgrywa roli w kształtowaniu sieci powiązań ekologicznych sieci Natura 2000 - nie podlega ochronie prawnej.

W tej sytuacji realizacja inwestycji nie spowoduje ingerencji w obszary cenne przyrodniczo, w tym objęte ochroną w ramach przepisów Dyrektywy Siedliskowej.

W zasięgu oddziaływania inwestycji stwierdzono 3 gatunki chronionych ściśle ptaków wymienionych w załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG. Sposób ich występowania i zajmowane przez nie biotopy nie są zagrożone projektowaną inwestycją i dla ich perspektyw istotniejsze znaczenie ma pośrednie oddziaływanie inwestycji – związane z udostępnieniem komunikacyjnym terenów do zagospodarowania inwestycyjnego. Poza tym na trasie inwestycji stwierdzono 30 kolejnych gatunków chronionych ptaków (łęgowych lub prawdopodobnie łęgowych) – są to w ogromnej większości pospolite lub częste gatunki związane z siedliskami leśnymi. Rejon Żołnierskiej Strugi stanowi miejsce obserwacji wędrujących gatunków chronionych płazów i potencjalnie jednego gatunku chronionego gada (brak biotopów łęgowych). Rejon Żołnierskiej Strugi jest również szlakiem migracji dwóch gatunków ssaków wymienionych w Załączniku II Dyrektywy Rady 92/43/EWG (bobra i wydry). Poza tym w rejonie inwestycji występują cztery gatunki ssaków chronione ściśle i jeden częściowo. W sąsiedztwie planowanej inwestycji stwierdzono także chronionego mięczaka – ślimaka winniczka.

Skutkiem prawnym występowania gatunków chronionych jest konieczność uzyskania zezwolenia na ich usunięcie lub przesadzenie w przypadku nieuniknionej kolizji inwestycji ze stanowiskami wymienionych wyżej roślin. Odpowiednie zezwolenie na ingerencję w stanowiska gatunków pod ochroną częściową wydaje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska na podstawie art. 56 ustawy o ochronie przyrody, a w przypadku gatunków pod ścisłą ochroną gatunkową – Dyrektor Generalny Ochrony Środowiska.

Natomiast w celu ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze niezbędne jest realizowanie i projektowanie przedsięwzięcia pod warunkami o charakterze zarówno organizacyjnym, jak też techniczno-technologicznym. Niezbędne również jest prowadzenie monitoringu przyrodniczego. Zalecenia takie zostały określone w niniejszej decyzji.

Zabytki, znaleziska archeologiczne i krajobraz.

Z raportu wynika, iż w rejonie planowanej inwestycji nie występują znajdują się zabytki i znaleziska archeologiczne oraz walory istotne dla krajobrazu kulturowego.

Najbliżej przedsięwzięcia, przy linii kolejowej na wysokości węzła Tczewska, znajduje się potencjalna strefa B ochrony zachowanych elementów historycznej struktury przestrzennej. Ponadto teren inwestycji znajduje się częściowo w strefie VIII ograniczonej ochrony archeologiczno-konserwatorskiej. Na terenie tej strefy odpuszczona jest działalność inwestycyjna uzależniona od spełnienia obowiązków inwestora w kwestii ochrony zabytków, zgodnie z ustawą z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162 poz. 1568 ze zm.).

Prace budowlane na całej długości trasy powinny być prowadzone z uwzględnieniem wymogów tej ustawy, w tym w przypadku odkrycia obiektów archeologicznych, konieczne będzie podjęcie prac zabezpieczających dane stanowisko oraz wykonanie prac dokumentacyjnych.

Wybudowanie drogi na powierzchni działek spowoduje zmiany w krajobrazie z powodu wycięcia roślinności w pasie prowadzonych robót oraz wprowadzenie nowego

obiektu drogowego. Z tego też względu planowane jest w maksymalnym stopniu zachowanie istniejących drzew i krzewów oraz nasadzenia rekompensujące straty w zieleni. Również wprowadzenie pasów zieleni może spowodować złagodzenie skutków wizualnego pogorszenia walorów krajobrazowych, szczególnie w terenie niezagospodarowanym, cennym przyrodniczo.

Oddziaływania elektromagnetyczne

Z raportu wynika, że budowa i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie jest związana z zapotrzebowaniem na energię elektryczną w ilościach warunkujących budowę nowych źródeł energetycznych. Wobec tego planowane przedsięwzięcie nie będzie stwarzać zagrożeń wystąpienia emisji promieniowania elektromagnetycznego.

Oddziaływania na środowisko w zakresie emisji gazów i pyłów do powietrza

Z danych przedstawionych w raporcie, realizacja przedsięwzięcia spowoduje przejściowy wzrost uciążliwości związanej z emisjami substancji zanieczyszczających do powietrza. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany. Czas oddziaływania na środowisko będzie ograniczony i przemijający. Ograniczenie emisji w czasie prowadzenia budowy nastąpi poprzez dobór właściwego sprzętu i pojazdów oraz prawidłową ich eksploatację, jak również poprzez prawidłową organizację pracy. Na etapie realizacji inwestycji największa intensywność oddziaływania emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będzie miała podczas prac związanych z przemieszczaniem mas ziemi, wykonywaniem głębszych wykopów i budowy wiaduktu. W fazie realizacji należy liczyć się z występowaniem następujących negatywnych oddziaływań:

- zwiększoną emisją zanieczyszczeń gazowych, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie (zarówno na samej drodze, jak i w przyległym rejonie - pojazdy dostarczające niezbędne materiały),
- zwiększoną ilością pyłów, związaną z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów po terenie budowy,
- emisją niewielkich ilości węglowodorów i substancji zapachowo-czynnych, co jest związane z wykładaniem gorących mieszanek mineralno-bitumicznych (asfaltowych) nawierzchni drogi.

W czasie robót budowlanych wystąpi emisja zanieczyszczeń powstająca podczas pracy silników wysokoprężnych napędzanych olejem napędowym. Będzie to dwutlenek siarki, azotu, tlenek węgla i pył zawieszony. Będzie to emisja niezorganizowana. W raporcie wskazano, że badania oddziaływania na powietrze atmosferyczne takiej emisji przeprowadzone bezpośrednio w czasie realizacji na obiektach o większej koncentracji sprzętu budowlanego wykazały, że największym problemem była emisja dwutlenku azotu szczególnie występująca podczas pracy agregatu prądotwórczego. Przekroczenia dopuszczalnych norm występowały w odległości kilkunastu metrów od miejsca pracy urządzeń. Po zakończeniu prac budowlanych emisja ta nie będzie występowała. Na terenie budowy istnieją źródła energii elektrycznej i w związku z tym można zakładać, że nie zajdzie potrzeba zastosowania na budowie agregatu prądotwórczego, a tym samym ograniczy się emisję zanieczyszczeń dwutlenku azotu do powietrza. Poza tym lokalizacja robót jest korzystna biorąc pod uwagę oddziaływanie rozprzestrzeniania się tych zanieczyszczeń i nie powinna być w znacznym stopniu odczuwalna.

W fazie eksploatacji – oddziaływanie na środowisko związane będzie z natężeniem ruchu samochodowego poruszającego się po drodze. W raporcie przedstawiono obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń do powietrza

przeprowadzone wg rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu, w którym określono referencyjne metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu (zał. nr 4, Dz. U. Nr 1 z 2003 r., poz. 12). W związku z utratą, z dniem 20 sierpnia 2009 r., mocy prawnej ww. rozporządzenia, Departament Zmian Klimatu i Ochrony Atmosfery Ministerstwa Środowiska wydał dnia 23 września 2009 r. „Komunikat” informując, iż utrata mocy tego rozporządzenia nie stanowi przeszkody w podejmowaniu odpowiednich rozstrzygnięć, a obliczanie poziomów substancji w powietrzu może być nadal wykonywane (w myśl art. 12 ustawy Prawo ochrony środowiska) według metodyki modelowania określonej do niedawna jako referencyjna w dotychczasowym rozporządzeniu z dnia 5 grudnia 2002 r. Nowy akt prawny, tj. rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (zał. nr 3, Dz. U. z 2010 r. Nr 16 poz. 87) nie wprowadza zmian do metodyki modelowania poziomów substancji w powietrzu. W analizach uwzględniono „tło” określone przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Szczecinie – pismo z dnia 29.11.2009 r., znak: WM-6750/1-172/09. Z analiz tych wynika, iż w czasie eksploatacji przedsięwzięcia nie wystąpią przekroczenia standardów jakości powietrza poza pasami drogi.

W niniejszej decyzji określono warunki, w tym o charakterze organizacyjnym i porządkowym, które wpłyną na ograniczenie uciążliwości związanej z emisją pyłów i gazów w fazie budowy. Z uwagi na perspektywiczny wzrost natężenia ruchu samochodowego na planowanej drodze, w niniejszej decyzji zobowiązano do przedstawienia właściwemu organowi ochrony środowiska analizy porealizacyjnej wyniki, której wskażą rzeczywiste oddziaływanie drogi w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego oraz konieczność wprowadzenia ewentualnych zabezpieczeń.

Oddziaływanie w zakresie emisji hałasu.

Obszarami chronionymi przed hałasem są tereny wyszczególniane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826). Dla terenów takich jak łąki, pola czy lasy nie określono wielkości dopuszczalnych. Planowany przebieg projektowanej inwestycji, poprowadzony został tak, że generalnie przebiega w oddaleniu od terenów podlegających ochronie akustycznej.

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują tereny podlegające ochronie przed hałasem. Najbliższe tereny chronione akustycznie zlokalizowane są w odległości ok. 300 m na południowy zachód od projektowanego skrzyżowania ulic: Goleniowskiej, Lubczyńskiej i Nowoprzestrzennej (zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna) oraz na północ od projektowanego odcinka u. Nowoprzestrzennej przy ul. Wolińskiej (zabudowa mieszkaniowo-usługowa).

Dla terenów zabudowy mieszkaniowej, jednorodzinnej poziomy hałas w środowisku nie powinny przekraczać:

- 55 dB w porze dnia,
- 50 dB w porze nocy.

Dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej poziomy hałas w środowisku nie powinny przekraczać:

- 60 dB w porze dnia,
- 50 dB w porze nocy.

W trakcie budowy przeprawy wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Sprzęt, jaki użyty zostanie do robót drogowych to m.in.: spycharki, koparki, równiarki, walce wibracyjne, zespoły do układania mas bitumicznych, ubijaki mechaniczne i frezarki. Jest on źródłem emisji wysokiego poziomu hałasu, np.:

- koparka hydrauliczna - 100 – 108 (L_{Aeq} dB),
- walec wibracyjny - 92 – 110 (L_{Aeq} dB),
- dźwig samochodowy – 100 (L_{Aeq} dB).

Oddziaływanie to obejmie krótki okres czasu związany z inwestycją, a przestrzenny zasięg oddziaływania hałasu emitowanego przez zgrupowanie pracujących maszyn drogowych i pojazdów dowożących budulec, przy planowanym do realizacji zakresie prac ziemnych będzie uzależniony od zastosowanych działań ochronnych.

W celu zapobieganiu negatywnym oddziaływaniom na środowisko, w czasie prowadzenia prac budowlanych w raporcie i aneksach wskazano na działania ochronne, takie jak:

- stosowanie najmniej uciążliwej akustycznie technologii prac, w tym rozbiórkowych i przygotowujących teren, szczególnie w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej,
- stosowanie sprawnego technicznie sprzętu odpowiadający współczesnemu stanowi techniki,
- lokalizowanie zaplecza budowlanego, w tym bazy sprzętu, w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych,
- przygotowywanie aktualnych informacji dla okolicznych użytkowników terenów o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach związanych z ich prowadzeniem,
- zapewnienie odpowiedniej organizacji ruchu pojazdów,
- prowadzenie prac w rejonie zabudowy mieszkaniowej wyłącznie w porze dziennej.

Powyższe warunki uwzględniono w niniejszej decyzji.

Po zakończeniu projektowanej inwestycji i rozpoczęciu jej eksploatacji nastąpi długookresowa zmiana klimatu akustycznego, związana z przeniesieniem ruchu komunikacyjnego na nowy odcinek układu komunikacyjnego.

Eksploatacja projektowanego układu komunikacyjnego nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Przy planowaniu zagospodarowania terenów sąsiadujących z planowaną drogą należy jednak uwzględnić zasięg oddziaływania akustycznego i zapewnić lokalizację nowych budynków i obiektów chronionych akustycznie poza zasięgiem oddziaływania uciążliwego hałasu.

W celu określenia rzeczywistego zasięgu hałasu na środowisko, po oddaniu drogi do użytkowania, w ramach analizy porealizacyjnej, niezbędne będzie wykonanie pomiarów poziomu hałasu na terenach w rejonie najbliższych istniejących i planowanych terenów i obiektów chronionych akustycznie. Ocena wyników pomiarów, biorąc pod uwagę rzeczywiste natężenia ruchu, umożliwi ustalenie, czy wraz z prognozowanym wzrostem natężenia ruchu, w latach następnych będą konieczne dodatkowe zabezpieczenia akustyczne. Jeżeli z analizy porealizacyjnej wynikać będzie, że mimo zastosowania innych dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych czy organizacyjnych nie będą mogły być dotrzymane w latach następnych standardy jakości środowiska w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasu, niezbędne będzie utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Po zapoznaniu się z wynikami raportu organ stwierdził, co następuje. W raporcie przedstawiono ocenę zmian klimatu akustycznego w rejonie planowanej inwestycji. Analiza dotycząca uciążliwości i zasięgu hałasu emitowanego z terenu planowanego przedsięwzięcia, przeprowadzona została zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem

Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826), przy uwzględnieniu perspektywnego wzrostu natężenia ruchu samochodowego na drogach. Warunki, które wpłyną na ograniczenie uciążliwości związanej z emisją hałasu w fazie budowy i po oddaniu drogi do użytkowania zostały określone w niniejszej decyzji. Z uwagi na perspektywny wzrost natężenia ruchu samochodowego na planowanej drodze, w niniejszej decyzji zobowiązano do przedstawienia właściwemu organowi ochrony środowiska analizy porealizacyjnej.

Oddziaływania skumulowane.

W raporcie uwzględnione zostały i przeanalizowane zagadnienia związane z możliwością wystąpienia skumulowanego oddziaływania.

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie:

- ulicy Nowoprzeźstrzennej na odcinku od ul. Goleniowskiej do autostrady A6,
 - połączenia ul. Nowoprzeźstrzennej z ul. Goleniowską i ul. Lubczyńską,
 - połączenia ul. Nowoprzeźstrzennej ze strefą inwestycyjną Trzebusza,
- oraz na przebudowie ul. Tczewskiej na odcinku od autostrady A-6 do skrzyżowania z drogą prowadzącą do strefy inwestycyjnej Unikowo.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 13 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), przedsięwzięcia powiązane technologicznie kwalifikuje się jako jedno przedsięwzięcie, także jeżeli są one realizowane przez różne podmioty.

W przedmiotowej sprawie wystąpiła taka sytuacja. Analiza przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko uwzględniła cały planowany do realizacji układ komunikacyjny.

Wskazano na możliwość łącznego oddziaływania na środowisko w fazie budowy oraz wskazano na sytuację, gdy wystąpi pokrycie się harmonogramu prac innych ewentualnych przedsięwzięć realizowanych w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponadto odniesiono się również do oddziaływania skumulowanego w fazie eksploatacji. Przejmując ruch z ul. Tczewskiej projektowana inwestycja zmniejszy oddziaływanie na funkcjonowanie ekosystemu leśnego w rejonie doliny Płoni między Duninowem i Dąbiem (mniejszy hałas i emisje zanieczyszczeń do powietrza, zmniejszenie kolizji zwierząt z pojazdami). Również przejście części ruchu tranzytowego, prowadzonego obecnie przez dzielnicę Dąbie, przez ul. Nowoprzeźstrzenną wpłynie na zwiększenie płynności ruchu oraz poprawę klimatu akustycznego na terenach zabudowy mieszkaniowej w centralnej części dzielnicy.

W analizach emisji zanieczyszczeń do powietrza uwzględniono „tło” określone przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (tj. aktualny stan jakości powietrza w zakresie następujących zanieczyszczeń: dwutlenek siarki, dwutlenek azotu, pył zawieszony i tlenek węgla) na obszarze przedsięwzięcia, tj. w rejonie ul. Tczewskiej w Szczecinie. W obliczeniach uwzględniono istniejące natężenie ruchu oraz zmiany perspektywiczne do 2026 r., co znalazło odzwierciedlenie w analizach rozprzestrzeniania się emisji zanieczyszczeń do środowiska.

Efektom skumulowanego oddziaływania na środowisko przyrodnicze w rejonie inwestycji będzie zmniejszenie zasobów lokalnych populacji roślin. Są to gatunki nierzadkie, posiadające bogate i niezagrożone populacje w okolicy. Nie wystąpi więc zagrożenie dla zachowania jakiegokolwiek gatunku w skali lokalnej. Nie wystąpi

również zagrożenie dla zachowania jakiegokolwiek gatunku w skali regionalnej lub krajowej.

Oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii.

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

Analizowane przedsięwzięcie, uwagi na swój charakter, nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii, w rozumieniu art. 248 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150) Prawa ochrony środowiska.

Niezależnie od powyższego w raporcie przeanalizowano możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych. Poważne awarie dla środowiska w związku z eksploatacją dróg mogą zaistnieć na skutek awarii lub wypadku z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Sytuacje w wyniku, których nastąpić może rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych występują na drogach rzadko, ale ich konsekwencje ekologiczne mogą być bardzo groźne. Podczas katastrof komunikacyjnych może wystąpić rozlanie się substancji niebezpiecznych, np. zawierających węglowodory, stwarzających zagrożenie dla wód powierzchniowych i podziemnych. Na wielkość zagrożenia wpływają czynniki chemiczne, tj.: ilość uwolnionej substancji, długość czasu uwolnienia, stan fizyczny uwolnionej substancji oraz jej toksyczność. Istotne znaczenie mają także czynniki lokalne związane z: warunkami topograficznymi meteorologicznymi, lokalizacją terenów zamieszkałych, wrażliwością poszczególnych komponentów środowiska czy przygotowaniem do reagowania w sytuacji zagrożenia. W przypadku analizowanego odcinka drogi mamy do czynienia w części z wrażliwym środowiskiem wodnym. Ze względu na potencjalne zagrożenie dla wód powierzchniowych oraz wód podziemnych niezbędne jest wykonanie wszystkich wskazanych w raporcie zabezpieczeń środowiska gruntowowodnego. W związku z powyższym przewidziano i przedstawiono w raporcie rozwiązania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa eksploatacji przedsięwzięcia.

Możliwość wystąpienia oddziaływań w kontekście transgranicznym.

W raporcie przedstawiono analizę przedsięwzięcia w odniesieniu do uwarunkowań lokalizacyjnych, jak i środowiskowych. Wynika z niej, iż przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest do realizacji na terenie miasta Szczecina, w odległości ok. 17 km od granicy polsko-niemieckiej.

W przedstawionym raporcie przeprowadzono szczegółową analizę potencjalnych oddziaływań przedsięwzięcia na środowisko na wszystkie komponenty środowiska. Z analizy tej wynika, iż oddziaływanie to będzie miało charakter lokalny, ograniczony jedynie do rejonu przedsięwzięcia i jego najbliższego otoczenia. W związku z tym oddziaływanie przedsięwzięcia nie powinno wywoływać skutków transgranicznych.

W ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określono i przeanalizowano oraz oceniono m.in. następując aspekty

1. bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko oraz zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki oraz wzajemne oddziaływanie między tymi elementami,
 2. możliwości oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
 3. wymagany zakres monitoringu,
 4. oddziaływanie przedsięwzięć na obszary Natura 2000, biorąc pod uwagę także skumulowane oddziaływanie przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami
- zgodnie z art. 62 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.).

W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska. **W celu kontroli realizacji tych działań w fazie realizacji, podczas której wystąpi największa ingerencja w środowisko**, w niniejszej decyzji określono zalecenia do monitoringu, w związku z art. 82 ust. 1 pkt 2 ppkt b ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.). Monitorowaniem m.in. objęto oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne, oddziaływanie na klimat akustyczny w rejonie zabudowy mieszkaniowej oraz oddziaływanie na środowisko przyrodnicze.

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy nałożono obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej, której celem będzie ocena rzeczywistego oddziaływania na środowisko oraz sprawdzenie skuteczności zaproponowanych działań i środków m.in. w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających takiej ochrony oraz wpływ na zasoby podziemnych wód stanowiących rezerwuar zaopatrzenia w wodę dla miasta.

Po analizie przedłożonych dokumentów środowiskowych, można stwierdzić, że:

1. posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływanie na środowisko,
2. ze względu na rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia oraz jego powiązania z innymi przedsięwzięciami nie stwierdzono możliwość kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
3. nie wystąpi oddziaływanie przedsięwzięcia na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Tym samym brak jest przesłanek wskazujących na zobowiązanie do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199 poz. 1227 ze zm.).

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska ochrona środowiska gruntowo-wodnego, powietrza atmosferycznego oraz klimatu akustycznego polega między innymi na zapewnieniu jak najlepszej jakości tych komponentów środowiska poprzez:

- zmniejszenie ryzyka zanieczyszczenia wód podziemnych poprzez ograniczenie oddziaływania na obszary ich zasilania,
- stosowanie rozwiązań, które ograniczą zmianę stosunków wodnych do obowiązujących przepisów i rozmiarów niezbędnych ze względu na specyfikę przedsięwzięcia,
- utrzymywanie poziomów substancji w powietrzu poniżej dopuszczalnych dla nich poziomów lub, co najmniej na tych poziomach, lub zmniejszaniu poziomów substancji co najmniej do poziomu dopuszczalnego, gdy nie są dotrzymane,
- utrzymaniu poziomu hałasu poniżej dopuszczalnego lub, co najmniej na tym poziomie lub zmniejszaniu poziomu hałasu co najmniej do dopuszczalnego, gdy nie jest on dotrzymany.

Zdaniem organu analizy przedstawione w dokumentacji przedstawionej w postępowaniu w sprawie ocen oddziaływania na środowisko wskazują, że przy zastosowaniu wskazanych rozwiązań chroniących środowisko oraz przy uwzględnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji ww. wymogi ustawy nie zostaną naruszone.

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

1. nie będzie występowało oddziaływanie na środowisko w kontekście transgranicznym, z uwagi na jego lokalizację oraz ograniczony czasowo i przestrzennie charakter wpływu na środowisko,
2. zaproponowane działania ograniczające wpływ na środowisko w zakresie ochrony hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, gospodarki odpadowej i wodno-ściekowej, ograniczają wpływ przedsięwzięcia na środowisko i warunki życia ludzi,
3. planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na funkcjonowanie obszarów Natura 2000 oraz nie wpłynie na spójność integralność obszarów Natura 2000.
4. realizacja i eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z możliwością negatywnego oddziaływania na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000,
5. przedsięwzięcie nie będzie wpływać na zabytki, dobra materialne i krajobraz kulturowy,
6. dla inwestycji nie zachodzi konieczność tworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Na podstawie obowiązujących przepisów ochrony środowiska Inwestor zobowiązany jest m.in. do:

- uregulowania stanu formalno-prawnego w zakresie gospodarki odpadami, zgodnie z obowiązkami określonymi w przepisach ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2007 r. Nr 39, poz. 257 ze zm.),
- prowadzenia ewidencji ilościowej i jakościowej wytwarzanych odpadów w fazie budowy i eksploatacji, w oparciu o dokumenty określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 lutego 2006 r. w sprawie wzoru dokumentów stosowanych na potrzeby ewidencji odpadów (Dz. U. Nr 30, poz. 213),
- uzyskania pozwoleń wodnoprawnych na wykonanie urządzeń wodnych i odprowadzanie wód deszczowych do odbiornika, zgodnie z ustawą z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.),

- uzyskania decyzji ustalającej linię brzegu w związku z projektowaną korektą cieków Żołnierska Struga, zgodnie z ustawą Prawo wodne,
- uzyskania zgody na wycinkę drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. Nr 92, poz. 880 ze zm.).
- uzyskania zezwoleń na odstąpienie od zakazów w odniesieniu do gatunków chronionych, co do których istnieje możliwość kolizji planowanej inwestycji z ich stanowiskami, w trybie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220).

Rozpatrując wniosek, zgodnie z art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu w ramach, którego przeprowadzana jest ocena oddziaływania na środowisko. Zgodnie z art. 33 ust. 1 pkt 1 ww. ustawy, do publicznej wiadomości została przekazana informacja o toczącym się postępowaniu, możliwości zapoznania się z dokumentacją i wniesienia uwag. W celu umożliwienia społeczeństwu aktywnego włączenia się w postępowanie, obwieszczenie informujące społeczeństwo zostało przekazane do publicznej wiadomości na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 26.02.2010 r. do dnia 24.03.2010 r.) oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 26.02.2010 r. do dnia 22.03.2010 r.). Ponadto, obwieszczenie informujące społeczeństwo zostało przekazane do publicznej wiadomości na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Szczecinie w dniach od 02.03.2010 r. do 30.03.2010 r.

W toku prowadzonego postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko, jeden z uczestników postępowania z udziałem społeczeństwa wniósł następujące uwagi i wnioski:

1. lokalizowanie węzła Tczewska na zalesionym terenie jest niekorzystne, gdyż rosnący tu las mieszany z dużą różnorodnością drzew jest cenniejszy od monokultury zlokalizowanej w sąsiedztwie,
2. przepływająca rzeczka Żołnierska Struga uatrakcyjnia przyrodniczo ten obszar i przyciąga zwierzynę, a więc lokalizowanie węzła w tym obszarze jest niekorzystne,
3. lokalizowanie węzła w tym obszarze spowoduje skierowanie ruchu ciężarowego na ulicę Tczewską, po której kursuje autobus komunikacji miejskiej, a droga jest uczęszczana przez rowerzystów i spaceruje tu dużo pieszych; w rejonie tym brak jest ścieżki rowerowej,
4. zlokalizować węzeł na północ, na skraju lasu, co spowoduje, że okolice wiaduktu na Tczewskiej pozostaną nienaruszone i tylko realizacja drogi na wschód od węzła do terenów przemysłowych w Dunikowie będzie wymagała dodatkowej wycinki,
5. zachować ulicę Tczewską i wiadukt do celów lokalnego ruchu.

Natomiast Stowarzyszenie Przedsiębiorców Wielgowa zwróciło się o odrzucenie powyższych uwag zgłoszonych w postępowaniu z udziałem społeczeństwa stwierdzając, że nie ma żadnych opracowań, które wskazywałyby na jakąkolwiek szkodliwość dla fauny czy flory związaną z obecnymi zamierzeniami projektowymi, a zaniechanie przedsięwzięcia nie spowoduje efektu ekonomicznego.

Wniesione uwagi i wnioski zgłoszone przez społeczeństwo zostały rozważone w ramach postępowania decyzyjnego dotyczącego przedsięwzięcia. Zagadnienia dotyczące zagadnień ekonomicznych lub zmiany przeznaczenia drogi powiatowej, jaką jest ul. Tczewska, na drogę o ruchu lokalnym, w tym rowerowym i spacerowym nie dotyczą

zagadnień ochrony środowiska, które są przedmiotem prowadzonego postępowania. W związku z tym nie były one przedmiotem dalszej analizy.

Natomiast odnosząc się do pozostałych uwag i wniosków dotyczących zagadnień środowiskowych wniesionych w postępowaniu rozważono ich zasadność i wezwano wnioskodawcę do wniesienia uzupełnień i wyjaśnień do sporządzonego raportu uwzględniając również wnioski i uwagi społeczeństwa. Odpowiadając na wezwanie, wnioskodawca pismem z dnia 12.04.2010 r. i z dnia 15.06.2010 r. przedłożył wyjaśnienie i uzupełnienie, z którego wynika co następuje.

W rejonie planowanego węzła ul. Tczewskiej z drogą krajową S-6 znajdują się drzewostany:

- lasów komunalnych (po stronie zachodniej drogi), wśród których dominują drzewostany sosnowo-brzozowe z podszytem leszczynowym, świadczącym o niezgodności doboru gatunków w drzewostanie do potencjału siedliskowego,
- lasów państwowych (po stronie wschodniej drogi), składające się z młodych drzewostanów sosnowych (głównie druga klasa wieku).

Dawne wyrobisko w północno-zachodniej części planowanego węzła obsadzone jest drzewostanem olszowo-brzozowym. Wszystkie drzewa w rejonie planowanego węzła pochodzą ze sztucznych odnowień. Drzewa te mają typowo gospodarczy charakter i ograniczone walory biocenotyczne. Nie stwierdzono tu występowania stanowisk rzadkich, zagrożonych i chronionych gatunków roślin, za wyjątkiem zastępczych stanowisk na przydrożach. Ze względu na sąsiedztwo istniejących dróg miejsce to nie jest atrakcyjne dla zwierzyny.

Aktualne zagospodarowanie terenów w rynn timerki Żołnierska Struga ogranicza rolę tego korytarza, poprzez założoną uprawę świerkowa i ogrodzoną pasiekę. Ponadto, dawne łąki na północ od rynny Żołnierskiej Strugi opanowane zostały przez inwazyjne nawłocie, co znacznie zmniejszyło różnorodność biologiczną tych terenów i funkcję korytarza ekologicznego. Planowane zagospodarowanie terenów w rejonie Trzebusza spowoduje dalsze zmniejszenie funkcji tego korytarza ekologicznego. Realizacja inwestycji pozwoli na zachowanie funkcji lokalnego korytarza ekologicznego w rynn timerki Żołnierska Struga, poprzez planowany przepust z przejściem dla zwierząt.

Wyprowadzenie węzła Tczewska poza kompleks leśny wbrew pozorom nie spowoduje znacznego ograniczenia w wycince drzew. Wnioskowany wariant wytycza drogę po istniejącym przebiegu ul. Junaków i ul. Tczewskiej, a przejście przez lasy, poza pasami tych dróg, dotyczy odcinka ok. 600 m. Przy wykorzystaniu istniejących dróg nie zwiększy się w sposób istotny fragmentacja kompleksu leśnego, co miałoby miejsce przy wytyczeniu nowej trasy, wskazanej w postępowaniu z udziałem społeczeństwa, łączącej przesunięty na północ węzeł z ul. Tczewską. Realizacja dodatkowego wydłużonego przejścia drogą przez lasy po wschodniej stronie drogi krajowej, na odcinku ok. 1 km, wymagałaby wytyczenia przejścia dużo szerszego niż istniejące, o kilkumetrowej szerokości dukty leśne. W konsekwencji wiązałoby się to z wycinką drzew o skali porównywalnej do wnioskowanego wariantu oraz z dużo większą fragmentacją kompleksu leśnego.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarach, które w dokumentach planistycznych przeznaczone są pod układy komunikacyjne miasta.

Organ prowadzący postępowanie po uzyskaniu uzupełnienia uwzględnił nowe informacje i po ich przeanalizowaniu nie stwierdził przesłanek do odrzucenia wariantu wnioskowanego.

Uznano, że przedstawione w raporcie i wyjaśnieniach analizy i informacje są wystarczające do podjęcia niniejszego rozstrzygnięcia.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia we wnioskowanym wariantcie spełniać będzie wymogi ochrony środowiska, przy uwzględnieniu warunków realizacyjnych, projektowych i eksploatacyjnych określonych w niniejszej decyzji.

W związku ze złożeniem przez inwestorów wniosków w maju 2010 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie ponownie podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia. W celu umożliwienia społeczeństwu ponownego włączenia się w postępowanie, obwieszczenie informujące społeczeństwo zostało przekazane do publicznej wiadomości na stronie internetowej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 30.06.2010 r. do dnia 26.07.2010 r.) oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie (od dnia 30.06.2010 r. do dnia 23.07.2010 r.). Obwieszczenie zamieszczone było również na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Szczecin od 23.08.2010 r. do dnia 15.09.2010 r. W tym okresie, zgodnie z 21-dniowym terminem i procedurą formalną wynikającą z ww. ustawy, nie zostały zgłoszone uwagi wnioski społeczeństwa.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 20 osób. W związku z powyższym i stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), strony postępowania zawiadomione zostały o wszystkich czynnościach organu prowadzącego postępowanie na zasadach określonych w art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.) w drodze obwieszczenia. W toku postępowania strony miały możliwość zapoznania się z dokumentami i uczestniczenia w postępowaniu. Strony nie wniosły jednak żadnych wniosków i uwag. Ponadto, umożliwiono stronom czynny udział w postępowaniu i wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem decyzji. Strony nie wniosły uwag lub zastrzeżeń w przedmiotowej sprawie.

Podstawą do rozstrzygnięcia sprawy była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 75 § 1, 77 § 1 i art. 80 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.).

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

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

Niniejszą decyzję wydano w oparciu przepisy ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199, poz. 1227 ze zm.) uwzględniając:

- wyniki opinii organu inspekcji sanitarnej, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i uzupełnieniach oraz analizę oddziaływań transgranicznych, zgodnie z zapisami art. 80,
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa,
- zakres merytoryczny i formalny, jaki powinien zostać określony w decyzji, zgodnie z art. 82 i 85.

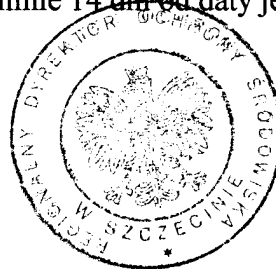
Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Integralną częścią decyzji jest załącznik Nr 1 - Charakterystyka całego przedsięwzięcia.

POUCZENIE

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

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



p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA
 OCHRONY ŚRODOWISKA
 w Szczecinie
 dr Przemysław Łagodźko

Otrzymują:

1. Gmina Miasto Szczecin - pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie
 ul. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin
3. Pan Ryszard Kowalski - Pracownia Dróg i Mostów „DIM”
 ul. Sosnowa 6a/wejście E, 71-468 Szczecin
4. Pozostałe strony za pośrednictwem obwieszczenia, zgodnie z art. 49 oraz art. 10 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.)

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie
 ul. Wincentego Pola 6, 71-342 Szczecin

Załącznik Nr 1 - do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia października 2010 r., znak RDOŚ-32-WOOS.TŚ-6613/42-29/09/at.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotowa inwestycja polegać będzie na budowie węzła Tczewska na przecięciu autostrady A6 z istniejącą ulicą Tczewską oraz projektowaną ulicą Nowoprzestrzenną, stanowiących ciąg drogi powiatowej klasy G w Szczecinie.

Inwestycja rozpoczyna się w rejonie skrzyżowania ul. Lubczyńskiej z ul. Goleniowską (w prawobrzeżnej części miasta, w rejonie osiedle Dąbie), a następnie idąc częściowo po śladzie ul. Zdrowej i Junaków kieruje się na południowy wschód do ul. Tczewskiej, gdzie w rejonie dotychczasowego wiaduktu nad autostradą A6 projektowany jest węzeł typu WB (półkończyna).

Inwestycja zlokalizowana będzie na terenach rolnych (o niskiej klasie bonitacyjnej), częściowo leśnych oraz na terenach nieużytków pomiędzy ul. Goleniowską i autostradą A6. Są to tereny pozostające głównie, jako niezainwestowane, w użytkowaniu leśnym i rolniczym. Równoległe do ulicy Goleniowskiej przebiega linia kolejowa Szczecin-Świnoujście (E59) obsługująca ruch pasażerski dalekobieżny i ruch towarowy. Linia kolejowa stanowi barierę komunikacyjną oddzielającą osiedle Dąbie od jego południowej części. Na sieć drogową w rozpatrywanym obszarze składają się ulice klasy Z, tj. ul. Goleniowska i ul. Lubczyńska (zlokalizowane w północnej części osiedla Dąbie) oraz ul. Tczewska łącząca osiedle Dąbie z osiedlem Wielgowo. Oprócz lokalnego układu ulic w części wschodniej analizowanego terenu przebiega autostrada A6 rozdzielająca obszar osiedli Dąbie i Wielgowo. Ulica Goleniowska wyprowadza ruch samochodowy w kierunku drogi S3 i Goleniowa. Ulica Lubczyńska łączy ul. Goleniowską z osiedlem Załom i miejscowościami leżącymi we wschodniej części powiatu goleniowskiego. Połączenie terenów leżących po obu stronach autostrady umożliwi ul. Tczewska, która przecina autostradę bezkolizyjnie poprzez wiadukt.

Projektowane obiekty drogowe.

1. Węzeł „Tczewska”.

Projekt budowy węzła „Tczewska” przewiduje możliwość komunikacji, za pomocą łącznic dla wszystkich relacji z drogi krajowej A6 do ulicy Nowoprzestrzennej – Tczewskiej. Ulicę Tczewską projektuje się jako ulicę klasy głównej (G). W miejscu istniejącego wiaduktu w km 90+753 autostrady projektuje się węzeł typu WB „Tczewska”. Istniejący wiadukt w ciągu ul. Tczewskiej wymagać będzie rozbiórki.

1. Ulica Nowoprzestrzenna.

Ulicę Nowoprzestrzenną zaprojektowano jako ulicę klasy G o dwóch jezdniach po dwa pasy ruchu szerokości 3,5 m każdy. Założono prędkość projektową 60 km/h. Jednak parametry geometryczne umożliwiają oznakowanie ulicy na prędkość 70 km/h. Wymagania wobec klasy ul. Nowoprzestrzennej (klasa G) narzucają następujące ograniczenia w dostępności do drogi:

- powiązania z drogami nie niższej klasy niż L,
- odstępy między skrzyżowaniami nie mniejsze niż 500 m (na terenie zabudowy),
- ograniczona liczba i częstość zjazdów przez zapewnienie dojazdu z innych dróg niższych klas.

W wyniku tych wymagań obecne ulice Śnieżna i Opolska będą obsługiwane poprzez projektowane skrzyżowania z drogami dojazdowymi do terenów inwestycyjnych w km 0+960 oraz 1+460. Dojazd do ul. Zdrowej oraz ul. Wolińskiej będzie zapewniony poprzez skrzyżowanie z ul. Nowoprzestrzenną w km 1+460. Zlikwidowany zostanie przejazd kolejowy w ciągu ul. Zdrowej.

Przewidziano możliwość etapowania budowy ul. Nowoprzestrzennej na odcinku pomiędzy projektowanym wiaduktem WD-1 i WD-3. W drugim etapie przewiduje się budowę drugiej jezdni

7,0 m w układzie 2 pasów po 3,5 m (jezdni wschodnia ul. Nowoprzeźrzennej. W docelowym układzie dwie jezdnie oddzielone będą pasem zieleni o szerokości 5,0 m. Taka szerokość umożliwi budowę dodatkowych pasów ruchu w pasie zieleni bez konieczności poszerzania ulic na zewnątrz. Km 0+000 ul. Nowoprzeźrzennej założono na przecięciu z osią autostrady A6. Linię kolejową Szczecin Dąbie-Świnoujście ulica pokonuje w górnym poziomie za pomocą wiaduktu WD-3. Skrzyżowanie ulic Nowoprzeźrzennej z ul. Lubczyńską i Goleniowską zaprojektowano jako czterowłotowe dwupasowe duże rondo z wyspami kanalizującymi na wlotach.

Zaprojektowano nowe odcinki ulic w celu dowiązania wylotów ronda do istniejących przebiegów ul. Lubczyńskiej i Goleniowskiej.

Parametry geometryczne ronda:

- średnica zewnętrzna ronda 90 m,
- średnica wyspy środkowej 70 m,
- szerokość wlotu/wylotu ul. Lubczyńskiej 2x3,5 m,
- szerokość wlotu ul. Goleniowskiej 3,75 m,
- szerokość wylotu ul. Goleniowskiej 4,50 m,
- szerokość wlotu/wylotu ul. Nowoprzeźrzennej 2x3,5 m.

Założono następującą skrajnię pionową nad przeszkodami:

- nad autostradą (droga klasy A) 4,70 m,
- nad linią kolejową (linia zelektryfikowana, obiekt ciężki) 5,70 m.

Z uwagi na planowaną modernizację linii kolejowej E59 na odcinku Poznań-Szczecin-Świnoujście w latach 2015-2020 i związane z tym podniesienie niwelety linii kolejowej, przewidziano w projekcie zwiększoną skrajnię pionową nad linią kolejową.

Połączenie ul. Nowoprzeźrzennej z drogami prowadzącymi do terenów inwestycyjnych w Trzebuszu zaprojektowano jako skrzyżowania skanalizowane w km 0+960 i 1+460. Dla ułatwienia zjazdu z drogi głównej zaprojektowano pasy wyłączeń dla relacji prawo i lewoskrętnych na skrzyżowaniach.

Na skrzyżowaniach z ul. Nowoprzeźrzenną w km 0+960 i km 1+460 przewiduje się lokalizację zatok autobusowych w obu kierunkach w celu zapewnienia niezbędnej infrastruktury dla prowadzenia komunikacji miejskiej. Wzdłuż ul. Nowoprzeźrzennej zaprojektowano ciąg rowerowy, który przebiegać będzie równoległe do ulicy Nowoprzeźrzennej, na całym odcinku, po jej południowej stronie. Dalej ciąg będzie się łączył z ciągiem rowerowym wzdłuż nowoprogjektowanych odcinków ul. Goleniowskiej oraz ul. Lubczyńskiej.

Całkowita długość ul. Nowoprzeźrzennej wynosi 2,270 km.

3. Ulica Tczewska.

Początek planowanej przebudowy ul. Tczewskiej przyjęto w miejscu początku ul. Nowoprzeźrzennej, czyli na przecięciu z osią autostrady A6. Oś trasy ma przebieg prostoliniowy z jednym łukiem poziomym o promieniu $R_1=300\text{m}$ z krzywymi przejściowymi w formie kłotoidy w rejonie skrzyżowania ze zjazdem do obszarów inwestycyjnych na Dunikowie. Połączenie ul. Tczewskiej z drogą prowadzącą do terenów inwestycyjnych zaprojektowano jako skrzyżowania skanalizowane w km 0-780. Dla ułatwienia zjazdu z drogi głównej zaprojektowano pasy wyłączeń dla relacji prawoskrętnej na skrzyżowaniu.

W celu zmniejszenia ostrego kąta skrzyżowania „podgięto” wlot drogi z terenów inwestycyjnych Dunikowo do ul. Tczewskiej. Za skrzyżowaniem następuje zmiana przekroju dwujezdniowego ul. Tczewskiej na jednojezdniowy (koniec w km 0-990).

Wzdłuż ul. Tczewskiej zaprojektowano ciąg rowerowy. Ciąg rowerowy przebiegać będzie równoległe do ulicy na odcinku od starej ul. Tczewskiej do końca opracowania.

Całkowita długość ul. Tczewskiej wynosi 0,990 km.

4. Węzeł WB i łącznice.

Na przecięciu ul. Nowoprzestrzennej z autostradą A6 relacji Kołbaskowo-Szczecin zaprojektowano węzeł WB. Na węzeł składać się będą:

- wiadukt drogowy WD-1,
- cztery łącznice P1,
- pasy włączeń i wyłączeń do autostrady

Zaprojektowano łącznice typu P1 o następującej geometrii:

- szerokość pasa ruchu 4,50 m + poszerzenie na łuku poziomym,
- szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m,
- szerokość opaski zewnętrznej 1,0 m,
- szerokość poboczy gruntowych 1,50 m (pobocze lewe) i 1,70 m (pobocze prawe - ze względu na ewentualną lokalizację w poboczu wewnętrznym lamp oświetleniowych).

Na odcinku równoległego przebiegu łącznic oddzielono je pasem dzielącym o szerokości 3,0 m

Pasy włączenia i wyłączenia.

Zaprojektowano pasy włączania i wyłączania z autostrady. Będą one posiadały szerokość 3,50 m każdy oraz:

- prędkość projektowa na autostradzie 110 km/h,
- prędkość projektowa łącznicy 40 km/h.

Obiekty inżynieryjne.

1. Rozbiórka istniejącego wiaduktu drogowego.

Przewidziano rozbiórkę istniejącego wiaduktu drogowego. Wiadukt ten stanowi bezkolizyjny przejazd istniejącej ulicy Tczewskiej nad autostradą A6.

2. Wiadukt WD -1.

Obiekt WD-1 stanowi bezkolizyjny przejazd projektowanej ulicy Nowoprzestrzennej nad autostradą A6. Wiadukt przewidziano jako dwie konstrukcje pod każdą z jezdni projektowanej ulicy Nowoprzestrzennej. Przewidziano zastosowanie konstrukcji płytowej, dwuprzęsłowej. Całkowita długość obiektu (wraz ze skrzydłami) wynosi 56,2 m. Podpory obiektu stanowią: dwa przyczółki (P1 i P3) o konstrukcji żelbetowej ze skrzydłami równoległymi i filar żelbetowy (F2) słupowy, umiejscowiony w pasie rozdziału autostrady A6.

W I etapie realizacji inwestycji przewidziano wykonanie wiaduktu WD-1P.

3. Wiadukt WD -3.

Obiekt WD-3 stanowi bezkolizyjny przejazd projektowanej ulicy Nowoprzestrzennej nad zelektryfikowaną linią kolejową nr 401 (odcinek Szczecin Dąbie-Świnoujście Port) wraz z drogami technicznymi PKP. Wiadukt przewidziano jako dwie konstrukcje pod każdą z jezdni projektowanej ulicy Nowoprzestrzennej. Całkowita długość obiektu (wraz ze skrzydłami) wynosi 29,6 m. Podpory obiektu stanowią: dwa przyczółki (P1 i P2) o konstrukcji żelbetowej ze skrzydłami prostopadłymi.

4. Przepust P-2.

Obiekt P-2 jest to przepust nad ciekim „Żołnierska Struga” w ciągu projektowanej ulicy Nowoprzestrzennej. Przewidziano wykonanie podatnej konstrukcji powłokowo-gruntowej z rur z blachy falistej. Rura stalowa typu „Supercore” posadowiona będzie na ławie żwirowej w ściankach szczelnych, obsypana zasypką piaskowo-żwirową. U wlotu i wylotu przepustu przewidziano wykonanie fundamentu betonowego, a także gzymsu żelbetowego i umocnienia na kamienia polnego. Szerokość przepustu wynosi 4,8 m, długość (wynikająca z szerokości korony ulicy Nowoprzestrzennej) 33m. W ramach wykonania niniejszego przepustu należy wykonać korektę

cieku na długości około 75m. Elementy drogi na przepuszczenie będą wykonane w technologii takiej, jak dla pozostałego odcinka drogi.

5. Odprowadzanie ścieków opadowych.

Planowane miejsca odprowadzenia wód opadowych to Żołnierska Struga lub zbiornik odparowujący.

Powierzchnie zlewni na podstawie, których określono ilości wód opadowych, kształtują się następująco:

- Zlewnia 1 (PT do węzła) 20655 m² - zbiornik odparowujący
- Zlewnia 2 (węzeł Tczewska) 15400 m² - zbiornik odparowujący
- Zlewnia 3 16551 m² - Żołnierska Struga
- Zlewnia 4 35775 m² - Żołnierska Struga
- Zlewnia 5 28452 m² - Żołnierska Struga

Łączna powierzchnia zlewni wynosi 116 833 m² = 11,68 ha. Ilość wód deszczowych odprowadzanych z terenu drogi wynosi:

- $Q_{max} = 1366$ l/s,
- $Q_d = 1299,9$ m³/d (przy $t_d = 15$ min).

Planowane są systemy oczyszczania ścieków opadowych do parametrów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2008 r. Nr 137. poz. 984).

26.10.10 r.
REGIONALNA DYREKCJA
OCHRONY ŚRODOWISKA
ul. Jagiellońska 32
70-382 Szczecin

p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie
dl. Przemysław Łagodzki