



**WOJEWÓDZA
ZACHODNIOPOMORSKI**

SR-Ś-4/6613/6-23/2007

Szczecin, dnia 22 lipca 2008r.

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art.104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 – kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 ze zm.), art. 46, ust. 1, art. 46a, ust. 7, pkt. 1, lit. „a”, „tiret pierwsze”, art. 48, ust 1, art. 53, art. 56 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Ryszarda Kowalskiego z Pracowni Projektowej Dróg i Mostów DIM w Szczecinie, występującego z upoważnienia Inwestora tj. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: **budowa obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6,**

o r z e k a m

uzgodnić realizację przedsięwzięcia pn.: **budowa obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6, według wariantu I,** określając następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia:

- I. Na podstawie rozpoznanych warunków hydrogeologicznych zaprojektować, zrealizować i eksploatować przedsięwzięcie w sposób wykluczający przedostawanie się jakichkolwiek zanieczyszczeń, szczególnie ropopochodnych, do środowiska gruntowo-wodnego.
- II. Przedsięwzięcie nie może powodować zmian lub ograniczeń wielkości przepływu w ciekach powierzchniowych i w wodach podziemnych oraz zmian kierunków i prędkości przepływu wód.
- III. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:
 1. 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.
 2. Zaplecza budowlano-materiałowe, lokalizować poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.
 3. Przy wyznaczaniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla budowy projektowanej drogi należy wykluczyć jej lokalizację w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczyste - żwirowe, sandry itp.) oraz w pobliżu cieków i systemów melioracyjnych. Nie należy lokalizować jej również w pobliżu miejsc skrzyżowań z ciekami powierzchniowymi.
 4. Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej. Zaplecze budowy wyposażać w

- sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
5. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
 6. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
 7. 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.
 8. Należy zdjąć wierzchnią warstwę ziemi organicznej, odpowiednio ją zdeponować i ponownie wykorzystać po zakończeniu budowy.
 9. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem legowym ptaków.
 10. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi.
 11. W bezpośrednim zasięgu koron drzew, w tym pomnikowych, nie powinny być lokalizowane place składowe i drogi dojazdowe.
 12. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
 13. Podjąć maksymalne działania w celu zachowania siedlisk roślin i zwierząt gatunków chronionych.
 14. Realizacja inwestycji na obszarach cennych przyrodniczo oraz na terenach podmokłych, powinna przebiegać z uwzględnieniem poniższych warunków:
 - a. wszelkie prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym specjalisty, w sposób jak najmniej ingerujący w siedliska roślin i zwierząt,
 - b. rozpoczęcie prac prowadzić poza okresem rozrodczym płazów i gadów oraz poza sezonem legowym ptaków,
 - c. dalsze prowadzenie prac uzależnione będzie od opinii osoby prowadzącej nadzór przyrodniczy,
 - d. w przypadku, gdy osoba sprawująca nadzór przyrodniczy stwierdzi negatywny wpływ na siedliska roślin i zwierząt, to inwestor zobowiązany jest do natychmiastowego wstrzymania prac, powiadomienia Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody oraz ustalenia dalszego trybu postępowania.
 15. Ograniczać do niezbędnego minimum wielkości wykopów i nasypów, które prowadzą do zmian naturalnego ukształtowania terenu.
 16. W przypadku przerwania robót wykopy należy zabezpieczyć (prowizoryczne wypełnienie lub przykrycie matami) tak, aby zapewnić korzeniom drzew ciągłą dostateczną wilgotność.
 17. W trakcie realizacji inwestycji nie zabijać dziko występujących zwierząt, nie niszczyć ich nor i legowisk i innych schronień i miejsc rozrodu.
 18. Podczas wykonywania prac ziemnych i wykopów, w przypadku zwierząt, które dostały się wykopów umożliwić im bezstresowe opuszczenie wykopu.
 19. W granicach projektowanego przedsięwzięcia oczyszczać istniejące kanały i rowy melioracyjne.
 20. Prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach 6.00-22.00).
 21. Uważnie ładować materiały sypkie na samochody, przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy to również

ziemi z wykopów), ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych transportujących w rejonie budowy, w celu ograniczenia emisji pyłów do powietrza z terenu i dróg dojazdowych.

22. Ograniczać czas pracy wysokoprężnych silników spalinowych w celu ograniczenia uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zanieczyszczenia powietrza.
23. Zapewnić właściwą organizację pracy ograniczającą możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji.
24. Utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza, stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie.
25. Prowadzić prace budowlane w sposób uwzględniający ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych.
26. W celu zabezpieczenia obiektów archeologicznych przeprowadzić wyprzedzające badania archeologiczne, a w trakcie prowadzenia robót ziemnych prowadzić stały nadzór archeologiczny.

IV. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych w miejscach, które podlegają ochronie akustycznej, na następujących odcinkach:
 - od ok. km 0+100 do ok. km 0+950 po stronie lewej,
 - od ok. km 4+400 do ok. km 4+700 po stronie lewej,
 - od ok. km 6+200 do ok. km 6+400 po stronie lewej,
 - od ok. km 8+400 do ok. km 8+700 po stronie prawej,
 - od ok. km 8+600 do ok. km 9+100 po stronie lewej,
 - od ok. km 9+150 do ok. km 9+250 po stronie prawej.
2. Sposoby odwadniania opierające się na systemie kanalizacji deszczowej oraz systemie odkrytych rowów trawiastych. Wody opadowe spływające z analizowanej drogi odprowadzać poprzez rowy trawiaste oraz kanalizację deszczową do zbiorników odparowujących oraz do istniejących cieków wodnych i do ziemi. Przed odprowadzeniem do cieków wodnych bądź ziemi należy zastosować osadniki piasku oraz separatory substancji ropopochodnych.
3. Skierowanie wód opadowych z odcinka drogi w rejonie jeziora Nowogardzkiego do rowów posiadających pod dnem warstwę mieszanki mineralno-organicznej o miąższości 0,5m, w celu zabezpieczenia poziomu wodonośnego.
4. Ze względu na przebieg trasy obwodnicy przez fragment strefy ochronnej pośredniej komunalnego ujęcia wód podziemnych w Nowogardzie ul. Kościuszki
 - a. zastosowanie systemu odwodnienia drogi przy wykorzystaniu zamkniętej kanalizacji deszczowej; ścieki opadowe przed wprowadzeniem do wód lub do ziemi oczyszczają w osadnikach i separatorach;
 - b. wyloty oczyszczonych ścieków opadowych wyprowadzić poza granice strefy ochronnej ujęcia.
5. Budowę przepustów dla zwierząt w miejscach, gdzie obwodnica przecina ciek, w tym rzekę Dobrzycę i rowy melioracyjne.
6. Wygradzenie drogi siatką o odpowiedniej wielkości oczek na terenach leśnych, przed możliwością wejścia na nią dzikich i domowych zwierząt.
7. Obsadzenie pasa drogowego zielenią w celu zmniejszenia zanieczyszczenia gruntów i pokrywy glebowej przez substancje zawarte w spalinach.
8. Następujące warunki ochrony środowiska przyrodniczego w odniesieniu do obszarów i obiektów chronionych i cennych:
 - a. południowo-wschodni brzeg obszaru chronionego krajobrazu „Las Czernicki”

(teren pomiędzy drogą Nowogard – Otręby i Nowogard – Miętno: grunty orne użytkowane rolniczo):

- budowa i funkcjonowanie obwodnicy nie może mieć negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze znajdujące się poza granicami przebiegu obwodnicy,
 - budowa i funkcjonowanie obwodnicy nie może powodować zmiany stosunków wodnych poza granicami przebiegu obwodnicy,
 - ochrona gruntów rolnych przed antropogenicznym wpływem fazy budowy poprzez wyeliminowanie zaplecza budowy oraz poruszania się ludzi i sprzętu poza granicami przebiegu obwodnicy;
- b. obszary cenne przyrodniczo OC – 5:
- budowa i funkcjonowanie obwodnicy nie może mieć negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze znajdujące się poza granicami przebiegu obwodnicy,
 - budowa i funkcjonowanie obwodnicy nie może powodować zmiany stosunków wodnych poza granicami przebiegu obwodnicy,
 - zminimalizować wycinkę drzew i krzewów,
 - wprowadzić pasy zieleni izolacyjnej po obu stronach projektowanego przedsięwzięcia na odcinku przecinającym teren OC-5,
 - należy wprowadzić odpowiednie zagęszczenie zieleni w celu osłabienia oddziaływania inwestycji na otoczenie hałasu oraz innych uciążliwości towarzyszących komunikacji drogowej,
 - ewentualną wycinkę drzew i krzewów wykonać poza sezonem lęgowym ptaków tj. poza 1 marca – 31 lipca, →
- c. południowy skraj lasu w granicach OCH „Las Czermnicki” (kompleksy leśne Nadleśnictwa Nowogard, pomiędzy drogą łączącą drogę Nowogard – Miętno oraz drogą gruntową łączącą Nowogard z m. Drzysław):
- z uwagi na fakt, iż są to lasy ochronne wszelkie prace związane z budową obwodnicy uzgodnić z Nadleśnictwem Nowogard, —
 - zapewnić maksymalną ochronę gruntów leśnych przed antropogenicznym wpływem fazy budowy poprzez wyeliminowanie zaplecza budowy oraz poruszania się ludzi i sprzętu poza granicami przebiegu obwodnicy,
 - zminimalizować wycinkę drzew i krzewów,
 - ewentualną wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. poza 1 marca – 31 lipca,
 - wprowadzić pasy zieleni izolacyjnej po obu stronach projektowanego przedsięwzięcia gatunkami drzew i krzewów zgodnymi z obecnym siedliskiem,
 - projektowana inwestycja nie może zmienić stosunków wodno-gruntowych kompleksów leśnych Nadleśnictw Nowogard;
- d. środkowa część nieużytku w granicach OCH „Las Czermnicki” (po wschodniej stronie drogi Nowogard – Miętno);
- zminimalizować wycinkę drzew i krzewów,
 - wprowadzić pasy zieleni izolacyjnej po obu stronach projektowanego przedsięwzięcia,
 - zapewnić odpowiednie zagęszczenie zieleni w celu osłabienia oddziaływania inwestycji na otoczenie hałasu oraz innych uciążliwości towarzyszących

- komunikacji drogowej,
- ewentualną wycinkę drzew i krzewów wykonać poza sezonem lęgowym ptaków tj. poza 1 marca – 31 lipca.
- e. użytki zielone przecinane rzeką Dobrzycą i rowami melioracyjnymi:
- zachowanie naturalnego koryta rzeki Dobrzycy,
 - budowa mostu nad rzeką w celu utrzymania funkcji rzeki jako korytarza ekologicznego,
 - budowa przejść dla średnich i małych zwierząt,
 - projektowana inwestycja nie może zmienić stosunków wodno-gruntowych użytków zielonych znajdujących się poza przebiegiem obwodnicy,
- f. Rowy melioracyjne, które przetnie planowana inwestycja:
- wykonać typowe przepusty rurowe, które będą pełnić funkcje przejść ekologicznych dla płazów i małych ssaków
- g. Projektowany zespół przyrodniczo – krajobrazowy ZPK „Jezioro Nowogardzie” (południowo-zachodni skraj – grunty orne pozostawione odłogiem):
- budowa i funkcjonowanie inwestycji nie może pogorszyć środowiska wodno-gruntowego Jeziora Nowogardzkiego,
 - wzdłuż drogi od strony jeziora Nowogard wybudować typowe ogrodzenia z siatki w celu wyeliminowania kolizji zwierząt z pojazdami mechanicznymi,
- h. Jezioro koło Karska:
- wprowadzenie zieleni izolacyjnej szerszej niż 10 m wzdłuż przebiegu obwodnicy od strony jeziora i miejscowości Karska
- V. (W okresie eksploatacyjnym należy prowadzić monitoring zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i uzyskanymi decyzjami (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. 2007 nr 192 poz. 1392).
- VI. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W przypadku, kiedy standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
- VII. W przypadku konieczności zniszczenia gatunków chronionych, jeśli w trakcie prac zostaną stwierdzone, uzyskać zezwolenie wojewody bądź Ministra Środowiska.

Uzasadnienie

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, wnioskiem z dnia 22.03.2007r. znak DIM US/4/03/2007 (za pośrednictwem pełnomocnika DDM-Pracownia Projektowa Dróg i Mostów z siedzibą w Szczecinie), wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Do wniosku załączono:

1. Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: budowa obwodnicy m. Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6, opracowany przez zespół w składzie: mgr inż. P. Molenda, mgr inż. H. Molenda, mgr inż. W. Zakrzewski, dr inż. W. Paterkowski, mgr inż. Z. Wiśniowski (Szczecin, wrzesień - listopad 2006r.),
2. Kopie mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wnioski oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
3. Pełnomocnictwo dla Pana mgr inż. R. Kowalskiego z Pracowni Projektowej Dróg i Mostów „DIM” w Szczecinie, z dnia 21.03.2007r., wydane przez GDDKiA Oddział w Szczecinie.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego wnioskodawca złożył materiały uzupełniające:

1. pismem z dnia 02.04.2007r. - Informację o braku miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, dla terenu inwestycji (pismo Urzędu Miejskiego w Nowogardzie z dnia 29.03.2007r. znak ABPP 7328/z/38/2007),
2. pismem z dnia 02.04.2007r. - wypisy z rejestrów gruntów (budowa obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6),
3. pismem z dnia 11.02.2008r. Aneks do Raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn.: budowa obwodnicy m. Nowogard opracowany przez zespół w składzie: mgr inż. P. Molenda, mgr inż. W. Zakrzewski, mgr inż. A. Bochińska (Szczecin, październik 2007r. - styczeń 2008r.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego uzyskano uzgodnienia:

1. Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, postanowieniem z dnia 10.09.2007r. znak WS-N.NZ-401-1623/07.
2. Ministra Środowiska, postanowieniem z dnia 06.03.2008r. znak DOOŚ-150D/5944/2008/EB.

Wydając niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia uwzględniono uzgodnienia ww. organów.

Rozpatrując wnioski GDDKiA Oddział w Szczecinie w sprawie jw., zgodnie z art. 53 Prawo ochrony środowiska zapewniono możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska do publicznej wiadomości została przekazana informacja o toczącym się postępowaniu, możliwości zapoznania się z dokumentacją oraz możliwości wniesienia uwag.

Zgodnie z art. 61 §1 oraz art. 10 §1 k.p.a. zawiadomiono wszystkie strony w sprawie. Obwieszczenia zamieszczone były na tablicy ogłoszeń Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego w Szczecinie, Urzędu Miasta i Gminy Nowogard, w sołectwach: Olchowo, Karsko, Wojcieszyn i Miętno oraz Starostwa w Golcniowic. Informacja zamieszczona była również na stronie internetowej Zachodniopomorskiego Urzędu Wojewódzkiego.

W terminie 21 dni od dnia ukazania się informacji nie wniesiono żadnych uwag i wniosków w trybie art. 32, ust. 1 pkt. 1 Prawa Ochrony środowiska.

Nie wpłynęły również uwagi, zastrzeżenie lub wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie od stron postępowania.

Projektowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć zakwalifikowanych zgodnie z art. 51 ust. 1 pkt. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska w związku z § 2 ust. 1 pkt. 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz.U.Nr 257, poz. 2573 ze zm.),

do mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport wykonuje się obligatoryjnie.

Projekt zlokalizowany jest na terenie województwa zachodniopomorskiego, powiatu Goleniowskiego, na terenie gminy Nowogard. Budowa obwodnicy Nowogardu pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego, szczególnie ciężkich pojazdów typu TIR, poza centrum miasta Nowogard. Przyczyni się także do zwiększenia dostępności ekonomicznej i komunikacyjnej regionu, poprzez skrócenie czasu podróży oraz zwiększy bezpieczeństwo ruchu przy jednoczesnym uwzględnieniu wymogów ochrony środowiska i zrównoważonego rozwoju.

Obecnie droga krajowa Nr 6 przebiega przez centrum Nowogardu, w bezpośrednim sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem. Najbliższe budynki mieszkalne znajdują się w odległości 10-12m od jezdni. Dobowe natężenie ruchu jest bardzo duże, wynosi 9102 pojazdów, natomiast stan nawierzchni jest zły, występują nierówności i ubytki. Ruch tranzytowy, szczególnie ciężkich pojazdów typu TIR, przez centrum miasta, w dłuższej perspektywie czasowej jest nie do zaakceptowania, gdyż jest powodem ciągłych skarg mieszkańców. Niepodejmowanie przedsięwzięcia spowoduje dalszy wzrost obciążenia drogi, co przyczyni się do pogłębienia utrudnień w przemieszczaniu się. Zaniechania budowy oznacza pogorszenie warunków ruchu większe zatłoczenie, mniejsze prędkości, występowanie krótszych i dłuższych przerw w ruchu pojazdów.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia analizowano dwa warianty przebiegu obwodnicy omijające miasto Nowogard od strony północno-zachodniej. W początkowym odcinku droga poprowadzona jest po tym samym śladzie. W rejonie miejscowości Olchowo, łagodnym łukiem w kierunku północnym, trasa obwodnicy odsuwa się od terenów istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Tereny najbliższej zabudowy mieszkalnej w Olchowie znajdować się będą w odległości 30-80m od krawędzi jezdni. Oba warianty tras za miejscowością Olchowo skręcają na północ, omijając jezioro Nowogardzkie od strony zachodniej. Po wschodniej stronie tej miejscowości zaplanowano bezkolizyjny wjazd i zjazd na obwodnicę. W tym rejonie zabudowa mieszkaniowa będzie częściowo ekranowana przez istniejące tereny zadrzewień. Od miejscowości Karsk trasa zostanie poprowadzona przez tereny pól, łąk i pastwisk, skrajem terenów leśnych. W rejonie miejscowości Karsk zaplanowano węzeł komunikacyjny, z drogą wojewódzką nr 111. W wariantcie I odległość drogi od najbliższej zabudowy mieszkaniowej wyniesie ok. 100-120m, natomiast w wariantcie II odległość ta wyniesie 150-160m. Według wariantu I trasa obwodnicy zostanie poprowadzona na północ i łagodnym łukiem w rejonie miejscowości Otręby skręca w kierunku zachodnim. Obwodnica włączy się w dotychczasowy przebieg drogi krajowej Nr 6 na wysokości miejscowości Wojcieszyn. W tym rejonie przewidywana jest budowa węzła komunikacyjnego z bezkolizyjnym wjazdem i zjazdem. Przy realizacji wariantu II, od węzła komunikacyjnego w rejonie miejscowości Karsk, trasa obwodnicy skręca na zachód i włącza się w dotychczasowy przebieg drogi krajowej Nr 6, w rejonie skrzyżowania z drogą na Miętno. W tym rejonie planuje się wybudowanie bezkolizyjnego wjazdu i zjazdu z obwodnicą. Do realizacji wybrano wariant I, będący najlepszym i przyszłościowym rozwiązaniem komunikacyjnym obwodnicy dla miasta Nowogard. Przy wyborze najkorzystniejszego wariantu brano pod uwagę uwarunkowania przyrodnicze, uwarunkowania hydrogeologiczne oraz oddziaływanie drogi na tereny zabudowane i warunki życia mieszkańców. O wyborze wariantu zdecydowało przede wszystkim usytuowanie poszczególnych wariantów w stosunku do terenów zabudowanych oraz oddziaływanie hałasu komunikacyjnego i innych

uciaźliwości drogowych na tereny zabudowane. Skala kolizji i oddziaływania poszczególnych wariantów na środowisko przyrodnicze w miejscu ich lokalizacji oraz znajdujące się w otoczeniu, jest porównywalne.

Teren, na którym zlokalizowane będą bazy materiałowo- sprzętowe, zostanie odpowiednio zabezpieczony. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. Po zakończeniu prac budowlanych teren zajęty pod place budowy i ich zaplecza zostanie zrekultywowany. Odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.

W trakcie eksploatacji drogi, wytwarzane będą odpady w urządzeniach do oczyszczania ścieków opadowych. Będą to odpady stałe z piaskowników i separatorów. Powstaną także odpady organiczne z utrzymania rowów trawiastych, pasa dzielącego i pasów zieleni. Odpady te będą regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty.

Obowiązki w zakresie gospodarowania odpadami, wynikają z przepisów ustawy z dnia 27.04.2001r. o odpadach (Dz. U. Nr 62, poz. 628 ze zmianami).

Roboty budowlane mogą spowodować zaburzenia stosunków wodnych w rejonie inwestycji oraz pogorszenie wód powierzchniowych. Możliwość zmian stosunków wodnych stwarzają prace związane z wykopami pod drogą, planowaniem w czasie budowy obiektów inżynierskich, regulacja stosunków wodnych w rejonie trasy. Uciążliwości te ustąpią wraz z zakończeniem realizacji przedsięwzięcia. Niekorzystnie wpływającym czynnikiem na stosunki wodne jest ukształtowanie spadków hydraulicznych pod wpływem drenującej roli jeziora Nowogardzkiego. Wszystkie przepływy z rejonu projektowanych tras skierowane są do jeziora poprzez obszary zasobowe obu komunalnych ujęć wód podziemnych. W celu zabezpieczenia poziomu wodonośnego wody opadowe należy skierować do rowów posiadających pod dnem warstwę mieszanki mineralno-organicznej o miąższości 0,5m. Wody opadowe przed zrzutem ich do cieków powierzchniowych powinny być oczyszczone zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ścieki opadowe po oczyszczeniu muszą być wyprowadzone poza granicę strefy ochrony pośredniej.

W granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia w Warnkowie i w Nowogardzie znajduje się część projektowanego węzła komunikacyjnego, po stronie północno-wschodniej drogi Nowogard-Karsk. Przebieg odcinka drogi wg wariantu I został poprowadzony tylko przez niewielki fragment tej strefy. Pierwszy poziom wód gruntowych nie ma naturalnych warstw chroniących. Dlatego też może łatwo ulec zanieczyszczeniu ściekami lub substancjami. Druga warstwa wodonośna jest chroniona nakładem glin i piasków gliniastych o grubości ok. 30m. W obrębie geodezyjnym Olchowo przebieg projektowanej obwodnicy znajduje się poza granicą strefy ochrony pośredniej wewnętrznej ujęcia wód podziemnych w Olchowic. W obrębie geodezyjnym Mętno, przebieg drogi wg wariantu I, nie znajduje się w granicach stref ochronny pośredniej ujęć wód podziemnych w Warnkowie i Nowogardzie. Poldery w dolinie Dobrzycy wykorzystywane są intensywnie gospodarczo dla produkcji masy zielonej. Dlatego też cały system wodny w dolinie powinien być chroniony i pieczołowicie konserwowany.

W granicach obrębu geodezyjnego Wojcieszyn nie ma ujęć wód podziemnych i stref ochronnych wyznaczonych dla takich ujęć. Wariant I projektowanej obwodnicy drogowej m. Nowogard nie znajduje się w granicach stref ochronnych ujęć wód podziemnych.

Tak więc, oba warianty przebiegu obwodnicy m. Nowogard przebiegają przez strefę ochrony pośredniej komunalnego ujęcia wód podziemnych. Wariant I jednak od km 4-960 przebiega około 1 km bardziej na północ od przebiegu drogi w wariantcie II i w terenie o nieco lepszej izolacji użytkowego poziomu wodonośnego. Tym samym wg analizy przedłożonej w Raporcie trasa obwodnicy wg wariantu I tylko na niewielkim odcinku przebiega przez teren tej strefy. Decyzją w sprawie ustanowienia stref ochronnych ujęcia przy ul. Kościuszki w Nowogardzie wprowadzono zakaz wprowadzania ścieków do gruntu, wód powierzchniowych i podziemnych. Z tego też względu ścieki opadowe po oczyszczeniu muszą być wyprowadzone poza granice strefy ochrony pośredniej. Ścieki opadowe odprowadzane do wód i do ziemi muszą spełnić warunki określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24.07 lipca 2006r. 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). Na wprowadzenie ścieków opadowych do wód i ziemi, wykonanie urządzeń wodnych wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego zgodnie z wymogami ustawy z dnia 18 lipca 2001r. Prawo wodne (Dz.U. z 2005r. Nr 239, poz. 2019 ze zm.).

W trakcie budowy drogi wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Sprzęt użyty do robót drogowych jest zawsze źródłem emisji hałasu. Najlepszym rozwiązaniem ograniczającym hałas w czasie budowy jest obniżanie go u źródła przez stosowanie nowoczesnych maszyn wyposażonych w elementy zmniejszające emisję hałasu do środowiska. Prace w rejonach zabudowy mieszkaniowej powinny być prowadzone w porze dziennej. Natomiast w celu ograniczenia oddziaływania hałasu powstającego w trakcie eksploatacji drogi zostaną wprowadzone zabezpieczenia w postaci ekranów akustycznych oraz dodatkowe nasadzenia w formie pasów zieleni izolacyjnej. Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku określa Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. (Dz. U. Nr 120, poz. 826).

Budowa drogi wiąże się z powstawaniem zanieczyszczeń powietrza. W fazie realizacji należy liczyć się z występowaniem negatywnych oddziaływań związanych w emisją zanieczyszczeń przez poruszające się drogą pojazdy, zwiększoną emisją zanieczyszczeń gazowych zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie. Wystąpi także zwiększona ilość pyłów, węglowodorów i substancji zapachowo-czynnych. Uciążliwości te są typowe dla okresu budowy i znikną one wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych. Dla etapu eksploatacji wykonano obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim jest dwutlenek azotu. Badania te wykazują niewielkie przekroczenia na odcinku – łuku północnego projektowanej trasy w okolicy miejscowości Otręby. Biorąc jednak pod uwagę, że zostaną wprowadzone pasy zieleni izolacyjnej można przyjąć, iż przedmiotowe przekroczenia nie wystąpią poza granicami pasa drogowego.

Budowa obwodnicy wiąże się z koniecznością ingerencji w zieleń łąską, wycinkę drzew i krzewów w miejscach ich występowania, pracami ziemnymi oraz przejściem przez pras użytków zielonych w rejonie rzeki Dobrzyicy oraz występujących tam rowów melioracyjnych. Prace ziemne będą prowadzone w taki sposób, aby w jak największym stopniu chronić pozostające drzewa i krzewy. Wycinka drzew i krzewów zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. W celu zrekompensowania strat spowodowanych

wycinką zostaną wykonane nasadzenia uzupełniające oraz pasy zieleni, które zminimalizują ubytki w szacie roślinnej i pozwolą wkomponować obiekt drogowy w otoczenie, a jednocześnie ograniczą oddziaływanie drogi na tereny sąsiednie. Drzewa i krzewy wchodzące w skład pasa zieleni przydrożnej będą dobrane gatunkowo (odporne na zanieczyszczenia, mrozoodporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni), dzięki czemu przedsięwzięcie będzie lepiej wkomponowane w otoczenie.

Planowana inwestycja przetnie następujące obszary cenne przyrodniczo występujące w gminie Nowogard:

1. południowo- wschodni brzeg obszaru chronionego krajobrazu „Las Czernicki”,
2. obszary cenne przyrodniczo OC – 5,
3. południowy skraj lasu w granicach OCH „Las Czernicki”,
4. korytarz ekologiczny: rzeka Dobrzyca,
5. południowo- zachodni skraj projektowanego zespołu przyrodniczo - krajobrazowy ZPK „Jezioro Nowogardzkie” ,

Przedstawione wyniki raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z aneksem wskazują jednak, że planowana inwestycja przetnie w/w tereny w miejscu o niewielkich wartościach przyrodniczych. Trasa obwodnicy przetnie brzegowy fragment obszaru chronionego krajobrazu „Las Czernicki”. Teren projektowanego przedsięwzięcia został wyznaczony prawie po granicy tej formy ochrony przyrody w miejscu o niewielkiej wartości przyrodniczej. W miejscu przecięcia występują grunty orne całkowicie użytkowane rolniczo. Nie ma tam siedlisk wymagających szczególnej ochrony z przyrodniczego punktu widzenia oraz nie ma wartościowych zasobów szaty roślinnej. Następnym miejscem gdzie droga przetnie obszar chronionego krajobrazu jest nieużytek oraz fragment siedliska leśnego, po stronie wschodniej drogi Nowogard - Miętno. Planowana obwodnica przetnie południowo-zachodni fragment zaproponowanego do utworzenia Zespołu Przyrodniczo-Krajobrazowego „Jezioro Nowogardzkie”. Fragment ten to niewielkie śródpolne obniżenie terenu, mogące być okresowo wypełnione wodą. Strefa brzegowa Jeziora Nowogardzkiego będzie oddalona o ok. 330m od drogi i będzie wyizolowana pasem zieleni wysokiej. W związku z tym będzie to wystarczająca zieleń izolacyjna dla ochrony warunków bytowania i rozrodu fauny wodno-lądowej, związanej z jeziorem.

Obwodnica będzie powodować zjawisko występowania bariery ekologicznej, dlatego też na rowach melioracyjnych, które przetnie obwodnica zostaną wykonane przepusty rurowe pełniące funkcję przejść dla płazów oraz małych ssaków. W celu ograniczenia kolizji zwierząt z pojazdami w miejscach gdzie obwodnica przetnie lasy, zostaną zaprojektowane ogrodzenia z siatki wzdłuż ścian lasów, które uniemożliwią przechodzenie zwierząt przez drogę.

Projektowana obwodnica miasta Nowogard nie znajduje się w granicach obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. W rejonie miejscowości Olchowo obwodnica znajduje się w odległości ok. 5 km w linii prostej od obszaru „Ostoja Goleniowska” PLH 320013, natomiast do obszaru „Ostoja Ińska” PLB 320008 jest w odległości około 18,5 km. Z powodu dużego oddalenia przestrzennego nie wystąpi jakiegokolwiek negatywny wpływ budowanej obwodnicy na obszary Natura 2000.

Na trasie planowanej obwodnicy występują stanowiska archeologiczne, które będą narażone na zniszczenie w związku z budową drogi. W celu ich zabezpieczenia zostaną przeprowadzone wyprzedzające badania archeologiczne. Dodatkowo w trakcie prowadzenia robót ziemnych wymagany będzie stały nadzór archeologiczny.

Z przedstawionego Raportu wynika, że:

- W związku z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia nie stwierdza się transgranicznego oddziaływania na środowisko planowanej budowy obwodnicy m. Nowogard.
 - Ograniczenie wpływu na środowisko jest uzależnione od sprawności działania wszystkich zaproponowanych urządzeń proekologicznych oraz realizacji ewentualnych ograniczeń eksploatacyjnych drogi wynikających z ustalonych dla niej warunków korzystania ze środowiska.
- Dla przedsięwzięcia należy przeprowadzić analizę porealizacyjną, która zweryfikuje pomiarowo przedstawione w raporcie zasięgi i zakres oddziaływania na środowisko, w zależności od wyników analizy rozważyć konieczność i możliwości wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Zarządzający drogą ma obowiązek prowadzenia okresowych pomiarów w środowisku substancji i energii wprowadzanych w wyniku jej eksploatacji. Zakres, metodykę i częstotliwość 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. z 2007r. nr 192 poz. 1392)

Obowiązki Inwestora w związku z prowadzeniem prac budowlanych w sposób uwzględniający ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych, wynikają z art. 75 ustawy z dnia 27.04.2001r. Prawo ochrony środowiska. Natomiast konieczność zapewnienia oszczędnego korzystania z terenu z art. 74 tej ustawy.

Możliwość narzucenia obowiązku monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika z art. 56, ust. 4 pkt. 1 ustawy z dnia 27.04.2001r. Prawo ochrony środowiska.

Możliwość narzucenia obowiązku przedłożenia analizy porcalizacyjnej wynika z art. 56, ust. 4, pkt.2 ustawy z dnia 27.04.2001r. Prawo ochrony środowiska.

W raporcie przeanalizowano oddziaływanie na środowisko projektowanej budowy obwodnicy m. Nowogardu w zakresie: oddziaływania akustycznego, oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne, zagrożenia odpadami, zagrożenia gleb, powierzchni ziemi oraz świata roślinnego i zwierzęcego, zanieczyszczenia powietrza. Na podstawie tych analiz, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte m.in. w ww. dokumentacji zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

Pan Eugeniusz Komel u przedstawiciel „Stowarzyszenia na Rzecz Ochrony Środowiska w Goleniowie” skierował do Wojewody Zachodniopomorskiego wniosek, z dnia 13 maja 2008r., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: budowa obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6.

Stowarzyszenie zgłosiło swoje uwagi i wnioski kilka miesięcy po upływie terminu 21 dni określonych w ustawie Prawo ochrony środowiska. Jednak uwagi odnoszące się do zagadnień ochrony środowiska, wchodzące w procedurę ocen oddziaływania na środowisko, zostały zbadane w kontekście informacji i analiz przedłożonych przez GDDKiA - inwestora przedmiotowej inwestycji.

W postępowaniu w sprawie ocen oddziaływania na środowisko, w raporcie o oddziaływaniu na środowisko powinna znaleźć się analiza możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem. Ponieważ raport wykonany został w 2006r. analiza możliwych konfliktów społecznych nie obejmowała zagadnień

poruszanych we wniosku Stowarzyszenia, które wyniknęły podczas konsultacji społecznej przeprowadzonej w listopadzie 2007r. Wojewoda nie posiadał na ten temat wcześniejszych informacji, w związku z tym zwrócono się o dodatkowe informacje uzupełniające do GDDKiA, jako wnioskodawcy w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

GDDKiA Oddział w Szczecinie, pismem z dnia 19.06.2008r. wyjaśniła, iż w dniu 25.10.2007r. przeprowadziła w Nowogardzkim Domu Kultury konsultacje społeczne dotyczące budowy obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6. Z wyjaśnień tych wynika, iż przedstawiciele GDDKiA omówili zgromadzonym dwa warianty obwodnicy omijające miasto od strony północnej. Mieszkańcy Nowogardu w większości zaakceptowali przebieg trasy wg wariantu I. Kilka osób pytało o wariant południowy, uwzględniany w pierwszej koncepcji programowej obejścia m. Nowogard z 1992r. Zakładał on przecięcie dwukrotnie linii kolejowej, korytarza ekologicznego i obszaru cennego przyrodniczo oraz przebiegałby w terenie charakteryzującym się złymi warunkami gruntowymi, co wymagałoby znacznej ingerencji w naturalne podłoże m.in. torfowe. Z tego też względu wariant ten został odrzucony w 2000r. na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy Generalnym Dyrektorsie GDDKiA.

Na tym spotkaniu poruszane były również kwestie stref ochronnych ujęcia wody dla Nowogardu. Pan Komeluk protestował przeciwko północnemu przebiegowi trasy sugerując, że przecina ona strefy ochronne ujęcia i grozi ich funkcjonowaniu. Przedstawiciele GDDKiA wyjaśnili, że wybrany wariant I przechodzi jedynie przez obszar ochrony pośredniej ujęcia. Ponadto zaprojektowane są zabezpieczenia tj.:

- rowy posiadające pod dnem warstwę mieszanki mineralno-organicznej o miąższości 0,5m,
- zamknięta kanalizacja deszczowa,
- osadniki piasku,
- Separatory substancji ropopochodnych.

Wg wyjaśnień GDDKiA pozostali mieszkańcy uczestniczący w konsultacjach nie wnieśli żadnych uwag co do przebiegu trasy, nie poruszyli tematów ochrony przyrody występującej w granicach obszaru wyznaczonego pod planowaną inwestycję, są zainteresowani jak najszybszą budową obwodnicy.

Tut. organ w przeprowadzonym postępowaniu, przeanalizował zagadnienia związane z ochroną środowiska gruntowo-wodnego, w tym ujęć wód. Z analizy dokumentów wynika, iż oba wnioskowane warianty przebiegu obwodnicy m. Nowogard przebiegają przez strefę ochrony pośredniej komunalnego ujęcia wód podziemnych. Wariant I jednak od km 4+960 przebiega około 1 km bardziej na północ od przebiegu drogi w wariantcie II i w terenie o nieco lepszej izolacji użytkowego poziomu wodonośnego. Tym samym wg analizy przedłożonej w raporcie trasa obwodnicy wg wariantu I tylko na niewielkim odcinku przebiega przez teren tej strefy. Decyzją w sprawie ustanowienia stref ochronnych ujęcia przy ul. Kościuszki w Nowogardzie wprowadzono zakaz wprowadzania ścieków do gruntu, wód powierzchniowych i podziemnych. Z tego też względu ścieki opadowe po oczyszczeniu muszą być wyprowadzone poza granice strefy ochrony pośredniej. W decyzji dotyczącej ustanowienia stref ochronnych dla komunalnego ujęcia, dla strefy ochrony pośredniej nie określono żadnych warunków, które uniemożliwiłyby realizację przedsięwzięcia. W niniejszej decyzji narzucono w tym zakresie szereg warunków, zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska i Prawo wodne.

W piśmie Stowarzyszenia znalazły się również wnioski, które wykraczają poza postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko i co, do których Wojewoda nie jest organem kompetentnym.

Stowarzyszenie wnioskowało o unieważnienie postanowienia Ministra Środowiska (z dnia z dnia 06.03.2008r. znak DOOŚ-150D/5944/2008/EB) i postanowienia PWIS (dnia 10.09.2007r. znak WS-N.NZ-401-1623/07) oraz wyjaśnienie, czy organy te uzgadniając przedsięwzięcie wiedziały o zagrożeniach jak i istnieniu stref ochronnych ujęć wód w obrębie przebiegu obwodnicy. Kserokopie wniosku Stowarzyszenia zostały przekazane do tych organów, jednocześnie zwrócono się do nich z prośbą o rozeznanie zagadnienia i zajęcia stanowiska w sprawie.

Minister Środowiska, postanowieniem z dnia 8.07.2008r. znak DONOŚ-150D/2845/08/EB odmówił wszczęcia postępowania w sprawie stwierdzenia nieważności ww. postanowienia (z dnia z dnia 06.03.2008r. znak DOOŚ-150D/5944/2008/EB), zgodnie z art. 155 kpa, gdyż organizacja „Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Środowiska” nie uczestniczyła na prawach strony w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie, pismem z dnia 23.06.2008r. znak WS-N.NZ-401-881/08, poinformował, iż podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w postanowieniu (dnia 10.09.2007r. znak WS-N.NZ-401-1623/07). Wszystkie strony w sprawie zostały poinformowane o wydanym postanowieniu, a w ustawowym terminie nie wpłynęło na nie żadne zażalenie.

Wnioskowane przez Stowarzyszenie przeprowadzenie przez Wojewodę Zachodniopomorskiego szczególnej kontroli dokumentów „Przedsiębiorstwa Usług Wodnych i Sanitarnych sp. z o.o. w Nowogardzie, na które powołuje się „raport” tj.:

- Decyzja wodnoprawna na pobór wody podziemnej z ujęć komunalnych w Nowogardzie z dnia 31.12.2002r. znak WAiOŚ.K.K. 6223-68-04/2002.
- Decyzja w sprawie stref ochronnych ujęć w Nowogardzie, znak OSB-7/6226/2/96 z 22.02.2006r.
- mapa poglądowa zasięgu stref ochronnych”

oraz zweryfikowania tych dokumentów wykracza poza postępowanie w sprawie ocen oddziaływania na środowisko. Wojewoda nie posiada również kompetencji do kontroli spółek działających na zasadach prawa handlowego, a taki status prawny posiada Przedsiębiorstwo Usług Wodnych i Sanitarnych sp. z o.o. w Nowogardzie.

Również zagadnienia związane z brakiem reakcji Burmistrza na wnoszone do organu gminy dokumenty dotyczące obwodnicy tj. brak z jego strony odpowiedzi i nie przekazanie zastrzeżeń z urzędu do toczącej się procedury administracyjnej w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczą oceny pracy tego organu.

Stowarzyszenie na Rzecz Ochrony Środowiska w Golcniowie otrzymało wyjaśnienia od Wojewody Zachodniopomorskiego (pismem z dnia 16.06.2008r. znak SR-Ś-4/6613/6-20/2007).

Na podstawie analizy w/w materiałów można stwierdzić, że:

- uwzględnienie w projekcie budowlanym, przedstawionych i preferowanych w w/w raporcie oddziaływania na środowisko, rozwiązań techniczno-technologicznych i warunków realizacji i eksploatacji inwestycji,
- dostosowanie tych rozwiązań i warunków do dodatkowych wymagań podanych w niniejszej decyzji oraz zastosowanie ich w projektowaniu, budowie i eksploatacji, powinno zabezpieczyć środowisko przed ewentualnym wpływem, ze strony planowanego przedsięwzięcia.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

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

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 46. ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska.

Załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji jest Charakterystyka przedsięwzięcia.

Lokalizacja przedsięwzięcia przedstawiona jest na załączniku nr 2 do niniejszej decyzji.

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie złożone za pośrednictwem Wojewody Zachodniopomorskiego do Ministra Środowiska, w terminie 14 dni od daty jego doręczenia.

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Szczecinie
Al. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin

Za pośrednictwem

Pełnomocnika Pana Ryszarda Kowalskiego
DIM-Pracownia Projektowa Dróg i Mostów
Ul. Sosnowa 6a, 71-468 Szczecin

2. Pozostałe Strony postępowania, na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zmianami) w związku z art. 46a ust. 5 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006r. Nr 129, poz. 902- tekst jednolity), zawiadomiono w drodze obwieszczenia.
3. a/a



Z up. WOJEWODY ZACHODNIOPOMORSKIEGO

dr Przemysław Łagodźki
ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia
do Decyzji Wojewody Zachodniopomorskiego o środowiskowych
uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, z dnia 22 lipca 2008r.
znak: SR-Ś-4/6613/6-23/2007.

Planowane przedsięwzięcie dotyczy budowy obwodnicy Nowogardu w ciągu drogi krajowej nr 6.

Lokalizacja inwestycji zgodnie z przebiegiem przedstawionym na Załączniku nr 2 do niniejszej decyzji - Mapa orientacyjna planowanej inwestycji.

Parametry techniczne drogi:

- prędkość projektowa 100 km/h,
- dwie jezdnie o szerokości 7,0 m,
- pasy awaryjne o szerokości 2,5m,
- pobocza gruntowe 2x0,75m,
- pas dzielący o szerokości 4,5 m (w tym opaski prowadzące 2x0,5m),
- obciążenie nawierzchni (ruch bardzo ciężki) 1000 kN/oś,
- szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczenia min. 40m.

Obiekty inżynierskie:

- wiadukty drogowe – 10 szt,
- dwupoziomowe węzły drogowe -- 3 szt.
- obiekty mostowe nad ciekami
- osiatkowanie obrzeży drogi.

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie przebudowy następujących urządzeń melioracyjnych:

- regulacja cieków wodnych krzyżujących się z trasą drogi, tj. rzeki. Dobrzyicy i rowów melioracyjnych,
- przełożenie i oczyszczenie istniejących kanałów i rowów melioracyjnych,
- przebudowa rozciętych przez trasę systemów melioracyjnych, w tym budowa przepustów w miejscach skrzyżowań.

W ramach inwestycji planowane są:

- odwodnienia powierzchni pasa drogowego,
- wykonanie kanalizacji deszczowej, rowów odwadniających, zespołów oczyszczających ścieki opadowe.

Przewidziano nasadzenia w pasie drogowym pasów zieleni spełniającej funkcje ochronne przed hałasem z ruchu drogowego oraz budowę ekranów akustycznych w rejonach chronionych akustycznie oraz gdzie istniejąca zabudowa występuje w niewielkiej odległości od projektowanego przebiegu drogi nr 6.

Z up. WOJEWODY ZACHODNIOPOMORSKIEGO

dr Przemysław Łagodźki
 ZASTĘPCA DYREKTORA
 Wydziału Geodezji i Rolnictwa

22.07.2008 r.

ZACHODNIOPOMORSKI URZĄD WOJEWÓDZKI
 ul. Waty Chrobrego 4
 70-502 Szczecin