



WOJEWODA

ZACHODNIOPOMORSKI

K-SR-P-2/6618/9-2/08

F/0/43

W P Ł Y N Ę Ł O

Data ..... 2008-08-04

Kp.

Koszalin, dnia 08 lipca 2008 r.

**DECYZJA nr 3/08**

Na podstawie:

- art. 46 ust. 1 oraz art. 46a ust. 7 pkt. 1b ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (jednolity tekst ustawy Dz. U. Nr 25 z 2008 r., poz. 150 z późn. zm.),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst Dz. U. Nr 98 z 2000 r. poz. 1071 z późn. zm.).

Po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miasto Kołobrzeg z dnia 17.04.2007 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na poprawie dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej),

działając w oparciu o:

1) opinie:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kołobrzegu z dnia 01.06.2007 r. znak PS-N.NZ-407-04-26/07,

2) uzgodnienia:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kołobrzegu z dnia 26.05.2008 r. znak PS-N.NZ-401-01-11/08,
- Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 14.05.2008 r. znak NP-K-60/16/08,

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia**

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

Przedsięwzięcie - poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej), obejmuje:

- budowę nowego przebiegu ulicy na odcinku od ulicy Portowej do skrzyżowania ulic: Warzelniczej, Solnej, Zygmuntowskiej,
- budowę mostu drogowego nad rzeką Parsętą,
- przebudowę przejazdu kolejowego jednotorowego ze zmianą jego kategorii,
- przebudowę skrzyżowania ulic: Warzelniczej, Solnej, Zygmuntowskiej,
- przebudowę odcinka ulicy Solnej, między istniejącym mostem nad rzeką Parsętą, a istniejącym mostem nad Kanałem Drzewnym,
- budowę ciągu ulic (częściowo w pasie ulic: Solnej, Żurawiej i Toruńskiej) od istniejącego mostu nad Kanałem Drzewnym do skrzyżowania z ulicą Grzybowską, Obozową i Starynowską oraz od nowoprojektowanego skrzyżowania z ulicą Toruńską do ulicy VI Dywizji Piechoty,
- budowę nowego mostu drogowego nad Kanałem Drzewnym (w miejsce istniejącego, przeznaczonego do rozbiórki).

Przedsięwzięcie obejmuje działki nr:

- obręb 3 – 5/2, 10, 11, 12;
- obręb 4 – 177, 176/2, 166/2, 166/1, 176/1, 174/4, 167, 174/5, 173/2, 173/1, 171, 168, 139/2, 139/1, 163/2, 138, 137/2, 99/1, 109, 48/2, 136, 123, 4/61, 113, 162/13, 174/1;
- obręb 9 – 570/1, 569, 571, 572/1, 572/2, 573, 574/2, 574/1, 572/4, 566, 686, 685/2, 782, 687, 685/1, 780, 781/1, 781/2;
- obręb 10 – 2, 1/2, 56/1, 140, 145/1, 139, 16, 23/13, 24/2, 25/1, 26, 140;
- obręb 11 – 413, 412, 49, 29/1, 47/2, 417, 51/13, 50, 51/14, 135, 133, 162, 141, 145, 4/7, 4/8, 27, 28, 132/1, 132/2, 134, 139, 140, 142, 143, 144/11, 144/12, 144/7, 144/9, 146/1, 147, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174/1, 175/13, 175/14, 175/15, 175/18, 175/19, 391, 392, 417;
- obręb 17 – 48/6, 47, 63/3, 66/1, 46/3, 45/2, 38/1, 37, 36, 16, 35, 18, 19, 20, 21, 9, 10/1, 103/5, 1/3, 1/2, 2/3, 2/2, 2/7, 3/3, 3/2, 3/8, 10/2, 30, 1/5, 4, 17, 28, 29/1, 29/2, 38/1, 63/1, 63/2, 64, 65, 67;
- obręb 18 – 7, 3, 68/2, 68/1, 71, 72/4, 72/5, 72/2, 72/6, 10/3, 10/6, 73/2, 74/1, 74/2, 77, 76/13, 76/12, 80/2, 76/5, 76/4, 81, 82/3, 1, 89/2, 88, 87, 86, 84/4, 76/3, 83, 84/6, 101, 102, 97, 75, 108/6, 108/5, 108/26, 26, 108/22, 4, 5, 6, 8, 32, 53, 54, 55, 56, 69, 70/3, 76/11, 80/1, 84/1, 84/7, 84/8, 84/9, 84/10, 85/2, 89/1, 90, 91, 92, 93, 94, 98, 99/1, 99/2, 99/3, 100, 102, 116, 119.

Działki nr: 49 i 412 obręb 11 stanowią teren zamknięty (teren PKP).

Powierzchnia zabudowy wynosi 115000 m<sup>2</sup>.

Projektowana inwestycja obejmuje budowę nowego układu drogowego ulic wraz z niezbędnymi obiektami inżynierskimi, oświetleniem, odwodnieniem i przebudową kolidującej infrastruktury technicznej.

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

- prace należy prowadzić w taki sposób, aby istniejące zadrzewienie nie uległo zniszczeniu, natomiast usunięcie drzew kolidujących z inwestycją możliwe jest po wcześniejszym uzyskaniu zgody organu właściwego do wydania zezwolenia na wycinkę,
- winno się unikać lokalizacji placów składowych i dróg dojazdowych w obrębie zasięgu koron drzew,
- systemy korzeniowe i pnie drzew należy zabezpieczać przed uszkodzeniami mechanicznymi,
- w zamian za wycięte drzewa i krzewy oraz tereny biologicznie czynne (roślinność zielna) należy przewidzieć nasadzenia zastępcze, dostosowane do roślinności rodzimej,
- prace należy prowadzić w sposób, który nie spowoduje zniszczenia istniejących w pobliżu planowanej lokalizacji inwestycji, proponowanych do ochrony pomników przyrody – topoli kanadyjskiej oraz jesionu wyniosłego,

- należy ograniczać wielkość prac terenowych, które prowadzą do zmian naturalnego ukształtowania terenu,
- prace należy prowadzić z wykluczeniem środków chemicznych letalnych dla ryb i innych organizmów wodnych,
- ograniczać do minimum stosowanie środków do odładzania jezdni w granicach obszaru Natura 2000,
- w obrębie obszaru Natura 2000 wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 lipca,
- wszelkie prace przy budowie przeprawy na rzece Parsęcie prowadzić poza okresem tarła ryb – łososia atlantyckiego i troci wędrowniej, tj. poza okresem od 1 października do 31 stycznia,
- w rejonie zbiorników i cieków wodnych prace ziemne prowadzić poza okresem masowych migracji płazów, tj. poza okresem od 1 marca do końca czerwca i od połowy września do połowy października,
- w trakcie realizacji i eksploatacji należy stosować rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne chroniące środowisko,
- należy prowadzić prace w sposób, który nie spowoduje zanieczyszczenia środowiska gruntowego, szczególnie substancjami ropopochodnymi w trakcie prowadzenia robót,
- wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migracje wodną do czasu zakończenia budowy wyścielić materiałami izolacyjnymi,
- odpady powstające podczas budowy segregować i przechowywać w odpowiednich pojemnikach zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnionych odbiorców, natomiast odpady niebezpieczne oddzielać i wywozić do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją,
- w celu zapewnienia warunków komfortu akustycznego należy zrealizować ekrany akustyczne o łącznej długości ok. 690 m,
- ekrany akustyczne muszą zapewniać ograniczanie wystąpienia kolizji z ptakami.

### **3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:**

- zaprojektować urządzenia podczyszczające przed wprowadzeniem wód opadowych z nawierzchni drogi przed wprowadzeniem do odbiornika zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, ze szczególnym uwzględnieniem wymagań 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,
- należy przewidzieć najnowocześniejsze rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, które pozwolą chronić środowisko pod względem hałasu, ochrony powietrza i gleby,
- w projekcie budowlanym ekranów akustycznych należy uwzględnić wszystkie tereny chronione akustycznie i uszczegółowić proponowane ekrany akustyczne w km drogi 0+000 ÷ 0+180 (ul. Szkolna), 1+918 ÷ 0+190 (nowa ul. Toruńska), 0+210 ÷ 0+500 (nowa ul. Toruńska),
- na terenach chronionych akustycznie należy zaprojektować cichą nawierzchnię drogi.

### **4. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych:**

Rozwiązanie nie stanowi ryzyka wystąpienia awarii przemysłowej.

### **5. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

Nie stwierdzono transgranicznego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

### **6. Wymogi w sprawie stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania:**

Nie stwierdza się konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

### **Uzasadnienie**

Pismem z dnia 17.04.2007 r. Gmina Miasto Kołobrzeg wystąpiła z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na poprawie dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej).

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację planowanego przedsięwzięcia wnioskodawca załączył:

- 1) „Informację o planowanym przedsięwzięciu” sporządzoną na podstawie art. 49 ust. 3 ustawy POŚ.
- 2) Mapę sytuacyjno – wysokościową w skali 1:1000.

W związku z faktem, iż przesłane materiały nie dały możliwości zajęcia stanowiska w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pismem z dnia 25.04.2007 r. znak K-SR-Ś-7,11-6613/37/07 wezwano do usunięcia braków m.in. o wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony oraz określenie na mapie planowaną lokalizację inwestycji w odniesieniu do obszarów Natura 2000 i innych cennych siedlisk przyrodniczych. Uzupełnienie otrzymano w dniu 22.05.2007 r.

Działki nr: 139/1 i 139/2 obręb 4 w Kołobrzegu objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Pozostałe działki, na których planowana jest inwestycja nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W myśl ustawy POŚ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wystąpiono pismem z dnia 23.05.2007 r. znak K-SR-Ś-7,11-6613/37-2/07 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kołobrzegu, z zapytaniem o opinię co do konieczności sporządzenia raportu oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia i jego ewentualnego zakresu. Postanowieniem z dnia 01.06.2007 r. znak PS-N.NZ-407-04-26/07 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kołobrzegu nałożył obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w pełnym zakresie.

W związku z tym Wojewoda Zachodniopomorski postanowieniem z dnia 08.06.2007 r. znak K-SR-Ś-11-6613/37-3/07 stwierdził obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z art. 52 ustawy POŚ.

Pismem z dnia 22.11.2007 r. znak K-SR-Ś-7,11-6613/37-4/07 wystąpiono do Inwestora o podanie informacji na temat podjętych działań w sprawie sporządzania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Stosowne wyjaśnienia otrzymano w dniu 30.11.2007 r.

W dniu 03.03.2008 r. do Wojewody Zachodniopomorskiego wpłynął raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z materiałami do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia - opracowane przez mgr K. Jarosz, mgr inż. E. Pawlak, mgr inż. W. Kolesniak, mgr K. Pawelczyk i mgr A. Kozak oraz poświadczoną przez właściwy organ kopią mapy ewidencyjnej w skali 1:2000.

Pismem z dnia 18.03.2008 r. znak K-SR-P-1/6650/59/08 wezwano do uzupełnienia raportu m.in. o wskazanie miejsc odprowadzania ścieków opadowych z poszczególnych odcinków drogi oraz przedstawienie wariantów lokalizacyjnych dla odcinków 1 i 6. Uzupełnienie otrzymano w dniu 21.04.2008 r.

Następnie wystąpiono pismem z dnia 24.04.2008 r. znak K-SR-P-1/6650/59-2/08 do Dyrektora Urzędu Morskiego w Słupsku oraz pismem z dnia 24.04.2008 r. znak K-SR-P-1/6650/59-3/08 do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kołobrzegu o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia.

W dniu 16.05.2008 r. do tut. Urzędu wpłynęło postanowienie Urzędu Morskiego w Słupsku z dnia 14.05.2008 r. znak NP-K-60/16/08 uzgadniające bez uwag przedmiotowe przedsięwzięcie. W dniu 28.05.2008 r. otrzymano również od Państwowego Powiatowego Inspektoratu Sanitarnego w Kołobrzegu pozytywne uzgodnienie planowanego przedsięwzięcia.

Z uwagi na fakt, że nałożono obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przeprowadzono postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z udziałem społeczeństwa - poprzez wywieszenie informacji o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, na tablicach ogłoszeń w tut. Urzędzie oraz w Urzędzie Miasta Kołobrzeg na okres 21 dni oraz zamieszczenie na stronie internetowej BIP. Uwagi i wnioski w ww. sprawie nie wpłynęły.

Przedmiotowa inwestycja częściowo zlokalizowana jest w granicach Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk pn. „Dorzecze Parsęty” (kod PLH 320007) oraz w pobliżu Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków pn. „Zatoka Pomorska” (kod PLB 990003) i Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk pn. „Trzebiatowsko – Kołobrzski Pas Nadmorski” (kod PLH 320017). Ponadto przedsięwzięcie przechodzi przez Obszar Chronionego Krajobrazu pn. „Koszaliński Pas Nadmorski”. Z waloryzacji przyrodniczej gminy Kołobrzeg wynika, że na terenie objętym inwestycją nie występują gatunki rzadkie i chronione, stąd przedsięwzięcie polegające na poprawie dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej), nie będzie znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000 oraz nie pogorszy stanu siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt oraz gatunków, dla których ochrony ustanowiono Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk - „Dorzecze Parsęty” i „Trzebiatowsko – Kołobrzski Pas Nadmorski” oraz Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków – „Zatoka Pomorska”.

Projektowana inwestycja znajduje się w obszarze zurbanizowanym, silnie przekształconym przez człowieka, co w konsekwencji oznacza, że występujące elementy faunistyczne i florystyczne nie stanowią istotnej wartości z punktu widzenia przyrodniczego. W miejscu budowy mostu, przedsięwzięcie koliduje z rzeką Parsętą. Z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że budowa mostu nad rzeką Parsętą wykonana będzie w miejscu oddalonym o ok. 150 m od terenów portowych i występują tu jedynie grupy zadrzewień reprezentowanych przez pospolite gatunki, tj.: wierzby, brzozy i olsze. Na analizowanym terenie nie stwierdzono żadnych obszarów leśnych.

Inwestycja zakwalifikowana jest do § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 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 z późn. zm.).

Celem inwestycji jest wykonanie nowego połączenia drogowego do terenu portu, wpływającego na odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego miasta Kołobrzeg. Z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przebieg planowanej inwestycji w znacznej części pokrywa się z istniejącą infrastrukturą drogową, stąd nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko oraz zdrowie ludzi.

**Biorąc powyższe pod uwagę – orzekam jak w sentencji.**

Od niniejszej decyzji służy Stronie prawo wniesienia odwołania do Ministra Środowiska za pośrednictwem Wojewody Zachodniopomorskiego w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 46 ust. 4 ustawy POŚ oraz do zgłoszenia, o którym mowa w art. 46 ust. 4a ww. ustawy. Złożenie wniosku albo dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

W przypadkach określonych w art. 46 ust. 4c ustawy termin może być przedłużony o kolejne dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Załącznikiem do niniejszej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.



z up. WOJEWODY ZACHODNIOPOMORSKIEGO

mgr m. Barbara Wójcik  
Dyrektor  
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

**Otrzymują:**

1. Gmina Miasto Kołobrzeg  
78-100 Kołobrzeg, ul. Ratuszowa 13
2. Scott Wilson Ltd Sp. z o.o.  
Oddział w Polsce, Biuro w Gdańsku  
80-305 Gdańsk, ul. Noakowskiego 3
3. Strony postępowania:
  - na podstawie art. 46a ust. 5 ustawy POŚ, w związku z art. 49 Kpa, informacja o planowanym przedsięwzięciu została podana do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie na tablicach ogłoszeń oraz zamieszczenie na stronie internetowej BIP.

**Decyzja niniejsza jest ostateczna  
w związku z art. 129 § 2 Kpa  
z dnem 28.04.2008 r.**

podpis 

**Do wiadomości:**

1. Państwowy Powiatowy Inspektor  
Sanitarny w Kołobrzegu  
78-100 Kołobrzeg, ul. Waryńskiego 8
2. Urząd Morski w Słupsku  
76-200 Słupsk, Al. Sienkiewicza 18

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 08 lipca 2008 r. znak K-SR-P-2/6618/9-2/08 na podstawie art. 56 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (jednolity tekst ustawy Dz. U. Nr 25 z 2008 r., poz. 150 z późn. zm.).

### CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem planowanej inwestycji jest poprawa dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej), która obejmuje:

- budowę nowego przebiegu ulicy na odcinku od ulicy Portowej do skrzyżowania ulic: Warzelniczej, Solnej, Zygmuntońskiej,
- budowę mostu drogowego nad rzeką Parsętą,
- przebudowę przejazdu kolejowego jednotorowego za zmianą jego kategorii,
- przebudowę skrzyżowania ulic: Warzelniczej, Solnej, Zygmuntońskiej,
- przebudowę odcinka ulicy Solnej, między istniejącym mostem nad rzeką Parsętą, a istniejącym mostem nad Kanałem Drzewnym,
- budowę ciągu ulic (częściowo w pasie ulic: Solnej, Żurawiej i Toruńskiej) od istniejącego mostu nad Kanałem Drzewnym do skrzyżowania z ulicą Grzybowską, Obozową i Starynowską oraz od nowoprojektowanego skrzyżowania z ulicą Toruńską do ulicy VI Dywizji Piechoty,
- budowę nowego mostu drogowego nad Kanałem Drzewnym (w miejsce istniejącego, przeznaczonego do rozbiórki).

Działki nr: 49 i 412 obręb 11 stanowią teren zamknięty (teren PKP).  
Powierzchnia zabudowy wynosi 115000 m<sup>2</sup>.

Projektowana inwestycja obejmuje budowę nowego układu drogowego ulic wraz z niezbędnymi obiektami inżynierskimi, oświetleniem, odwodnieniem i przebudową kolidującej infrastruktury technicznej.

Przyjęto następujące podstawowe parametry techniczne:

**- odcinek od skrzyżowania z ulicą Portową do nowoprojektowanego mostu na Parsęcie:**

Klasa drogi – ulica zbiorcza Z 1/2

Prędkość projektowa –  $V_p = 40$  km/h

Prędkość miarodajna (dla klasy Z) –  $V_m = 40$  km/h

Szerokość jezdni – 7,0 m

Szerokość obustronnych chodników – 2,0 m

Szerokość lewostronnej dwukierunkowej ścieżki rowerowej – 2,5 m

Kategoria ruchu – KR 5

**- odcinek od nowoprojektowanego mostu na Parsęcie do skrzyżowania ulic Solna, Zygmuntońska, Warzelnicza oraz ul. Solna:**

Klasa drogi – ulica główna G 1/2

Prędkość projektowa –  $V_p = 50$  km/h

Prędkość miarodajna –  $V_m = 70$  km/h

Szerokość jezdni – 7,0 m

Kategoria ruchu – KR 5

**- odcinek trasy w ciągu ulic Solna, Żurawia, Toruńska (do skrzyżowania z nowoprojektowaną):**

Klasa drogi – ulica główna G 2/2

Prędkość projektowa –  $V_p = 60$  km/h

Prędkość miarodajna (dla klasy G) –  $V_m = 70$  km/h

Szerokość jezdni –  $2 \times 7,0$  m

Szerokość obustronnych chodników – 2,0 m

Szerokość jednostronnej dwukierunkowej ścieżki rowerowej – 2,5 m

Kategoria ruchu – KR 5

**- odcinek nowoprojektowany od ul. Toruńskiej do ul. VI Dywizji Piechoty:**

Klasa drogi – ulica główna G 2/2

Prędkość projektowa –  $V_p = 60$  km/h

Prędkość miarodajna (dla klasy G) –  $V_m = 70$  km/h

Szerokość jezdni –  $2 \times 7,0$  m

Szerokość obustronnych chodników – 2,0 m

Szerokość jednostronnej dwukierunkowej ścieżki rowerowej – 2,5 m

Kategoria ruchu – KR 5

**- odcinek nowoprojektowany od skrzyżowania z ul. Toruńską do skrzyżowania z ulicami Grzybowską, Starynowską, Obozową:**

Klasa drogi – ulica zbiorcza Z 2/1

Prędkość projektowa –  $V_p = 50$  km/h

Prędkość miarodajna –  $V_m = 60$  km/h

Szerokość jezdni –  $2 \times 4,5$  m

Kategoria ruchu – KR 4

**- odcinek ul. Grzybowskiej, Starynowskiej, Obozowej:**

Klasa drogi – ulica zbiorcza Z

Prędkość projektowa –  $V_p = 50$  km/h

Prędkość miarodajna –  $V_m = 60$  km/h

Szerokość jezdni –  $2 \times 3,5$  m

Kategoria ruchu – KR 4

**- odcinek ul. Jasnej:**

Klasa drogi – ulica lokalna L

Prędkość projektowa –  $V_p = 40$  km/h

Prędkość miarodajna –  $V_m = 60$  km/h

Szerokość jezdni –  $2 \times 3,5$  m

Kategoria ruchu – KR 4

**- odcinek ul. Matejki:**

Klasa drogi – ulica lokalna L

Prędkość projektowa –  $V_p = 40$  km/h

Prędkość miarodajna –  $V_m = 60$  km/h

Szerokość jezdni –  $2 \times 3,0$  m

Kategoria ruchu – KR 3.

Przedmiotowa inwestycja częściowo zlokalizowana jest w granicach Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk pn. „Dorzecze Parsęty” (kod PLH 320007) oraz w pobliżu Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków pn. „Zatoka Pomorska” (kod PLB 990003) i Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk pn. „Trzebiatowsko – Kołobrzski Pas Nadmorski” (kod PLH 320017). Ponadto przedsięwzięcie przechodzi przez Obszar Chronionego Krajobrazu pn. „Koszaliński Pas Nadmorski”. Z waloryzacji przyrodniczej

gminy Kołobrzeg wynika, że na terenie objętym inwestycją nie występują gatunki rzadkie i chronione, stąd przedsięwzięcie polegające na poprawie dostępności do portu Kołobrzeg od strony lądu (drogi i kolej), nie będzie znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000 oraz nie pogorszy stanu siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt oraz gatunków, dla których ochrony ustanowiono Specjalne Obszary Ochrony Siedlisk - „Dorzecze Parsęty” i „Trzebiatowsko – Kołobrzesci Pas Nadmorski” oraz Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków – „Zatoka Pomorska”.

Projektowana inwestycja znajduje się w obszarze zurbanizowanym, silnie przekształconym przez człowieka, co w konsekwencji oznacza, że występujące elementy faunistyczne i florystyczne nie stanowią istotnej wartości z punktu widzenia przyrodniczego. W miejscu budowy mostu, przedsięwzięcie koliduje z rzeką Parsętą. Z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że budowa mostu nad rzeką Parsętą wykonana będzie w miejscu oddalonym o ok. 150 m od terenów portowych i występują tu jedynie grupy zadrzewień reprezentowanych przez pospolite gatunki, tj.: wierzy, brzozy i olsze. Na analizowanym terenie nie stwierdzono żadnych obszarów leśnych.

W trakcie realizacji inwestycji spełnione będą następujące warunki w zakresie ochrony środowiska oraz infrastruktury technicznej i komunalnej:

1. Wszystkie odpady powstające w fazie budowy będą odpowiednio segregowane i zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.
2. Ewentualna wycinka istniejącej zieleni będzie przeprowadzana według obowiązujących przepisów.

W celu poprawy warunków klimatu akustycznego na terenach przyległych do omawianej inwestycji zaproponowano realizację ekranów akustycznych:

1. Pierwszy ekran zaproponowano po stronie wschodniej projektowanej drogi – początek ekranu w km 0+000, koniec ekranu w km 0+180. Proponowana długość ekranu - 180 m, wysokość - 4,0 m. Proponowany ekran ma na celu ochronę budynku i terenów szkolnych (Gimnazjum nr 1), zlokalizowanych w tym rejonie.
2. Drugi ekran zaproponowano wzdłuż nowoprojektowanej ul. Solnej, początek ekranu w km 1+918, koniec ekranu w km 0+190 (nowoprojektowana ul. Toruńska). Proponowana długość ekranu - 219 m, wysokość - 4,5 m.
3. Trzeci ekran zlokalizowano wzdłuż nowoprojektowanej ul. Toruńskiej, początek ekranu w km 0+210, koniec w km 0+500. Proponowana długość ekranu - 290 m, wysokość - 4,5 m. Ze względu na fakt, iż proponowana inwestycja będzie w dużym stopniu po starym śladzie obecnego układu drogowego (dotyczy to zwłaszcza ul. Solnej i Żurawiej), w związku z tym nie ma możliwości zapewnienia odpowiednich warunków klimatu akustycznego zabudowie mieszkaniowej zlokalizowanej wzdłuż tych ulic.

Ponadto z raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wynika, że prace budowlane podczas realizacji inwestycji będą miały znikomy wpływ na jakość powietrza. Oddziaływanie emitowanych zanieczyszczeń pyłowo – gazowych powinno ograniczyć się do terenu budowy.

Projektuje się odwodnienie ulicy poprzez system wpustów deszczowych i kanalizacji deszczowej, z której wody opadowe po oczyszczeniu w separatorach zostaną odprowadzone do rzeki Parsęty.

Celem inwestycji jest wykonanie nowego połączenia drogowego do terenu portu, wpływającego na odciążenie istniejącego układu komunikacyjnego miasta Kołobrzeg. Budowa przedmiotowej drogi wpłynie korzystnie na układ drogowy miasta, poprzez stworzenie dalszego ciągu alternatywnej trasy, łączącej port przez drogę wojewódzką nr 102 (ul. VI Dywizji Piechoty) z drogą krajową nr 11 i wojewódzką nr 163, odciążającą centrum Kołobrzegu. Nowoprojektowana ulica będzie zatem pełniła ważną rolę drogi dojazdowej do portu i jego okolic. Projektowana ulica powinna zapewniać swobodną komunikację pojazdów (głównie ponadgabarytowych) z terenami portowymi.

z up. WOJEWODY ZACHODNIOPOMORSKIEGO

*mgr inż. Barbara Wójcik*  
DYREKTOR  
Wydziału Srodkowiska i Rolnictwa