



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W SZCZECINIE**

WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.32

Szczecin, dnia 28 sierpnia 2018 r.

**DECYZJA NR 38/2018  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 oraz 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 ze zm.) - zwanej dalej K.p.a., w związku z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a „tj. pierwsze”, 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. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) - zwanej dalej ustawą OOS oraz § 2 ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. - Dz. U. z 2016 r., poz. 71), po przeanalizowaniu wniosku z dnia 22.12.2017 r. przedłożonego przez Pana Mariusza Mierzwę Zastępcę Dyrektora Oddziału w Szczecinie ds. inwestycji Dyrektora Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Szczecin w sprawie wydania decyzji o środowiskowych dla przedsięwzięcia pn. **Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście –Troszyn**

**orzekam**

- A. **ustalić środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia pn. Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście –Troszyn wg wnioskowanego wariantu, tj. wariantu 4 i jednocześnie określam poniższe warunki realizacji przedsięwzięcia.**

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

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi krajowej nr 3 o parametrach drogi ekspresowej na odcinku Świnoujście – Troszyn. Przedsięwzięcie realizowane będzie na odcinku o długości ok. 32,96 km, od km 0+000.00 do km 32+953.26, zlokalizowanym na terenie województwa zachodniopomorskiego, na terenie następujących gmin: Miasto Świnoujście, Międzyzdroje oraz Wolin.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa drogi ekspresowej, dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu dla każdej jezdni.

Planowana droga częściowo wykorzystuje ślad istniejącej drogi krajowej nr 3, a częściowo przebiega po nowym śladzie. Na odcinkach, na których droga ekspresowa zaprojektowana została po nowym śladzie, istniejąca droga krajowa służyć będzie jako droga dojazdowa.

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

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

1. Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj. zapewnić nadzór specjalisty w zakresie ochrony flory i fauny (botanika, ornitologia, chireptorologia, ichtiologia, entomologia, zoologa w zakresie pozostałych grup zwierząt), celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac związanych z: wycinką drzew i krzewów, w tym na terenie stref

GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD Oddział w Szczecinie S E K R E T A R I A T	
otrzymano	28.08.2018
Zal.	9129
Nr	
Skierowano do	

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin  
2022-07-19  
RADCA PRAWNY  
Elżbieta Grzybewska



ochrony bielika, usuwaniem pokrywy glebowej, lokalizacją zaplecza budowy, budową dróg tymczasowych i dojazdowych, przekroczeniem cieków, metaplantacji kruszczyka rdzawoczerwonego oraz widłaka goździstego, odtworzeniem siedliska 4030, odtworzeniem strefy ekotonowej w leśnych siedliskach przyrodniczych (2180, 9110, 9190\_91E0, 91D0), przeniesieniem martwych kłód dębowych z owocnikami drewnowca popekanego i konieczności wskazania terminu oraz sposobu prowadzenia tych prac w odniesieniu do walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego.

2. Przed rozpoczęciem prac budowlanych, w obszarze oddziaływania inwestycji prowadzony nadzór przyrodniczy powinien zweryfikować możliwość wystąpienia gatunków chronionych, ze szczególnym uwzględnieniem drzew planowanych do usunięcia na terenie Wolińskiego Parku Narodowego, a przypadku stwierdzenia ich występowania, uzyskania stosownego zezwolenia na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków chronionych, wydawanego na podstawie ustawy o ochronie przyrody.
3. W związku z kolizją inwestycji ze stanowiskami kruszczyka rdzawoczerwonego (ok. 200 egz. w ok. km: 1+550; 1+800; 4+100; 4+700; 12+800; 13+100- 14+800; 16+350) oraz widłaka goździstego *Lycopodium clavatum* (ok. 1 m<sup>2</sup> w ok. km 12+700) należy wykonać metaplantację, tj. przeniesienie stanowiska tych gatunków na inne stanowisko zastępcze o podobnych warunkach siedliskowych.
4. Podjąć działania mające na celu objęcia ochroną aktywną siedliska 2180 na terenie obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 poprzez efektywne usunięcie z tego siedliska gatunków obcych geograficznie i ekologicznie, przy czym powierzchnia objęta tymi działaniami nie powinna być mniejsza od trzykrotności powierzchni która ulegnie zniszczeniu.
5. Podjąć działania mające na celu objęcia ochroną aktywną siedliska 91D0 zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji poprzez efektywne usunięcie z jego obszaru świerka, olszy oraz nadmiernej ilości brzozy która przy dużym zagęszczeniu zwiększa straty wody jak również wprowadzeniu rozwiązań uniemożliwiających zmianę warunków wodnych na jego terenie.
6. Zaprojektować pasowe nasadzenia krzewów w dolnej części lub u podstawy nasypów drogowych w odległości do 100 m od brzegów cieśniny Dziwny stanowiącej siedlisko 1130, w celu stworzenia bariery biogeochemicznej oraz lokalizować zaplecze budowy w odległości nie mniejszej niż 50 m z każdej strony od brzegów wód tego cieku.
7. Odtworzyć siedlisko 4030, na odcinku od węzła LNG do węzła Łunowo w obrębie pasa drogowego na powierzchni co najmniej równej zniszczonej;
8. Odtworzyć strefę ekotonową w leśnych siedliskach przyrodniczych (2180, 9110, 9190\_91E0, 91D0), kolidujących z inwestycją, poprzez wprowadzenie nasadzeń zagęszczających odsłonięte ściany drzewostanów.
9. Wykonać nasadzenia zieleni średniej i wysokiej w pasie zieleni przydrożnej w odległości do 30 m od skraju siedliska – 2330.
10. Podjąć działania mające na celu przeniesienie martwego drewna z owocnikami drewnowca popekanego *Xylobolus frustulatus* kolidującego z inwestycją w km ok. 14+100 oraz czyrzenia sosnowego *Phellinus pini* kolidującego z inwestycją w km ok. 12+400 poza strefę oddziaływania planowanej inwestycji.
11. Lokalizować zaplecze budowlane, miejsca składowe, place manewrowe, drogi dojazdowe poza obszarem siedlisk przyrodniczych.
12. Stosować do zadarniania pasa drogowego standardowe, wysokowydajne mieszanki traw (cechujące się wysoką produkcją biomasy), celem umożliwienia renaturalizacji roślinności muraw w pasie zieleni i ograniczenia wabienia zwierzyny do pasa drogowego,
13. W stosunku do obszaru Wolińskiego Parku Narodowego oraz jego otuliny:
  - a) z uwagi na doprowadzenie do bezpowrotnego zniszczenia fragmentów Wolińskiego Parku Narodowego, nie później niż w terminie 2 lat od uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zabezpieczyć celem włączenia w obszar tego Parku grunty o powierzchni nie mniejszej niż trzykrotność (kompensacja powierzchniowa w wielkości 1:3+) gruntów niszczonych w wyniku realizacji inwestycji, przy czym grunty włączane powinny posiadać:

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

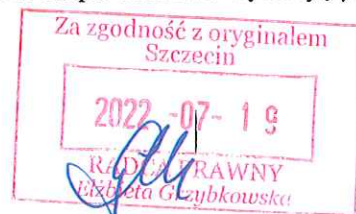
RACJA PRAWNY  
Elżbieta Grzybkowska



- h) w trakcie projektowania i realizacji inwestycji należy wykonać rowy szczelne odprowadzające wody z korony drogi wraz z separatorami umożliwiającymi podczyszczenie wód opadowych oraz umożliwiającymi ograniczanie skutków ewentualnych awarii;
  - i) w stosunku do zwierząt migrujących pomiędzy częścią zachodnią i wschodnią Wolińskiego Parku Narodowego, w tym także korzystających z gruntów na których wyznaczono otulinę, należy zachować trasy migracji oraz korytarze ekologicznych pomiędzy Wolińskim Parkiem Narodowym oraz terenami sąsiadującymi, a w szczególności nie pogorszenia ich trwałości;
  - j) lokalizować zaplecze budowy (tj. zaplecze socjalno-bytowe, magazynowe oraz maszynowe) poza obszarem Wolińskiego Parku Narodowego.
14. Wprowadzić nasadzenia naprowadzające nietoperze, przy następujących projektowanych przejściach dla zwierząt w następującym km drogi:
    - ok. km 12+733 - przejście duże górne, Woliński Park Narodowy,
    - ok. km 12+858-12+899 - przejście dolne zespolone z drogą . Woliński Park Narodowy;
    - ok. km 14+234- przejście dolne duże. Granica Wolińskiego Parku Narodowego
    - ok. km 16+300 - przejście górne duże. Nadleśnictwo Międzyzdroje,
    - ok. km 21+700 - przejście górne duże,
    - ok. km 31+050 - przejście duże górne,
    - ok. km 31+866 - przejście – rzeka Grzybnica,
  15. Wprowadzić działania eliminujące i ograniczające ryzyko ingerencji w schronienia naturalne nietoperzy, tj. borowców wielkich oraz karlików, np. poprzez budowę schronów dla tych ssaków.
  16. Obiekty służące migracji zwierząt w zakresie stosowanych materiałów, wkomponowywania w otoczenie oraz dostosowania do wymogów zwierząt, zaprojektować i zrealizować w oparciu o doświadczenia ekspertów i istniejące wytyczne w tym zakresie
  17. Zastosować szczelny system odwodnienia drogi m. in. na: odcinkach przejścia przez strefy ochrony wód podziemnych w Świnoujściu: „Odra” i „Na wydmach”, ujęcie wód „Kodrąbek”, doliny cieków (m.in. takich jak: Dziwna, Grzybnica, Stary Zdrój), Woliński Park Narodowy, siedliska przyrodnicze 91E0 i 91D0, w sąsiedztwie ujęcia wód w gminie Wolin.
  18. W celu zwiększenia skuteczności przejść dla dużych i średnich zwierząt, należy wykonać wygradzenia naprowadzające, dobrane długością do warunków lokalnych. Wygradzenie należy wykonać na całej długości trasy po obu jej stronach, z wyłączeniem terenu zabudowanego.
  19. Prowadzić prace w sposób uniemożliwiający zaburzenie reżimu hydrologicznego i hydrogeologicznego obszaru objętego planowanym przedsięwzięciem, w tym odwodnienie i likwidację zbiorników śródpolnych, torfowisk, zastoisk wodnych i obszarów bagiennych - zlokalizowanych w sąsiedztwie obszaru wód morskich.
  20. Plac budowy należy w miarę możliwości wygradzić lub zastosować inne metody zapobiegające przedostawaniu się zwierząt, a w szczególności płazów na teren budowy.
  21. W celu wykonania przejść nad ciekami i rowami (przepustów, mostów) oraz przełożenia koryt należy przestrzegać zasad zachowania istniejącego reżimu przepływów w sieci hydrograficznej.
  22. Uwzględnić w zakresie prowadzonych prac, działania podjęte w przypadku wystąpienia katastrofy ekologicznej oraz zmian powodujących przyspieszenie procesu erozji w obszarze nadbrzeżnym.
  23. Przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowlane, bazę materiałowo-sprzętową i miejsca składowania odpadów wykluczyć ich lokalizację:
    - a) w miejscach płytkiego występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, zatorfionych obniżeniach, w bliskim sąsiedztwie cieków, dolin rzecznych, zbiorników wodnych i systemów melioracyjnych oraz strefach ochronnych ujęć wód,



- na nie mniej niż 1/3 powierzchni, walory przyrodnicze co najmniej zbliżone pod względem wartości siedliskowej i zachowania do gruntów niszczonej (kompensacja jakościowa w wielkości 1:1+),
  - łączność gruntową z gruntami Wolińskiego Parku Narodowego;
- przy czym poprzez „zabezpieczenie celem włączenia” należy rozumieć czynność skutkującą ustanowieniem własności Skarbu Państwa w wieczystym użytkowaniu Wolińskiego Parku Narodowego na gruntach włączanych, w tym w szczególności wykup gruntów o ile grunty te w chwili wytypowania nie należą do Skarbu Państwa, oraz uzyskanie zgód samorządów na powiększenie Wolińskiego Parku Narodowego, przy czym proces powiększenia odbędzie się w myśl art. 7 ust. 1 i art. 10 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody w drodze właściwego postępowania legislacyjnego, na bazie gruntów zabezpieczonych przez Inwestora do włączenia do Wolińskiego Parku Narodowego;
- b) obiekty inżynierskie służące migracji zwierząt (zielone przejścia) zlokalizowane w Wolińskim Parku Narodowym powinny być:
- wkomponowane w przestrzeń w taki sposób, by w minimalnym stopniu wyróżniały się przyrodniczo i krajobrazowo, nie powodując płoszenia zwierząt,
  - w przypadku przejść górnych, ograniczane osłonowo-izolacyjnymi wałami ziemnymi oraz ekranami antyolśniewowymi, wykonanymi z materiałów naturalnych w największym możliwym technicznie stopniu, a także zagospodarowane z udziałem roślinności osłonowa- naprowadzającej zgodnej z gatunkami flory występującymi w miejscach posadowienia tych przejść,
  - odpowiednio wyprofilowane w zakresie najść oraz posiadające kąt rozszerzania powierzchni najść przejść górnych w stosunku do efektywnej szerokości przejścia 45°,
  - w przypadku przejść dolnych, dostosowane do wymagań biologii zwierząt, dla których się je projektuje, w szczególności powinny uwzględniać obecność okien doświetleniowych,
- c) w okresie 5 lat od dnia zakończenia inwestycji, nie rzadziej niż raz w miesiącu każdego okresu wegetacyjnego przypadającego na okres pomiędzy 1 kwietnia a 31 października każdego roku, w strefie biologicznie czynnej pasa drogowego, podjąć czynności w celu mechanicznej eliminacji gatunków obcych flory, celem przeciwdziałania możliwości wnikięcia tych gatunków do siedlisk przyrodniczych Wolińskiego Parku Narodowego;
- d) w okresie 10 pełnych sezonów wegetacyjnych obejmujących okres wskazany w pkt. 4 od dnia zakończenia inwestycji, jak również pierwszego niepełnego o ile wystąpi, prowadzić monitoring dendrologiczny - fitopatologiczny w strefie ekotonowej siedlisk leśnych Wolińskiego Parku Narodowego graniczących z pasem inwestycji oraz za każdy z tych sezonów przedstawione zostaną wnioski z tego monitoringu Dyrektorowi Wolińskiego Parku Narodowego, w terminie nie dłuższym niż 30 dni po upływie danego sezonu;
- e) w toku realizacji inwestycji, podjąć działania zmierzające do zabezpieczenia obszaru budowy, w tym obiektów inżynierskich w celu niedopuszczenia przedostania się i uwięzienia na tym obszarze zwierząt;
- f) na odcinku drogi krajowej nr 3 przystosowanej do standardu drogi ekspresowej S-3 w granicach Wolińskiego Parku Narodowego zastosować nawierzchnie wyciszające ruch kołowy,
- g) odcinek drogi krajowej nr 3 po przebudowie do standardu drogi ekspresowej S-3 nie należy doświetlać:
- w granicach Wolińskiego Parku Narodowego,
  - na odcinkach nie mniejszych niż 200 m od zielonych przejść zlokalizowanych w otulinie Wolińskiego Parku Narodowego— przy czym niniejsze nie narusza wymagań dotyczących bezpieczeństwa wynikających z przepisów obowiązujących;





- b) na terenie Wolińskiego Parku Narodowego oraz w granicach siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie na podstawie przepisów krajowych oraz Dyrektywy Siedliskowej i Ptasiej jak i innych obszarach cennych przyrodniczo.
- 24. Zorganizować zaplecze budowy w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, a w szczególności:
  - a) preferować wykorzystanie istniejących powierzchni utwardzonych,
  - b) uszczelnić nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów dla pracowników itp.,
  - c) zadaszyć powierzchnie, na których składowane będą materiały budowlane i odpady niebezpieczne, np. zanieczyszczone grunty,
  - d) ścieki socjalno bytowe magazynować w szczelnych zbiornikach bezodpływowych i następnie zagospodarowywać je zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 25. Zapewnić prowadzenie robót budowlanych w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego odpadami stałymi i ciekłymi, w tym:
  - a) utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza,
  - b) organizować prace w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów,
  - c) zapewnić zaplecze socjalne dla pracowników,
  - d) stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie,
  - e) podczas prowadzenia prac nie dopuszczać do zanieczyszczenia wykopów szczególnie substancjami ropopochodnymi,
  - f) wytworzone odpady magazynować selektywnie, w miejscach do tego przystosowanych, ze szczególnym uwzględnieniem odpadów pochodzących z prac czerpalnych (m.in. opony, opakowania metalowe, plastikowe), w tym pochodzących z rzeki Dziwna a następnie zagospodarować je zgodnie z przepisami;
  - g) składować materiały i odpady z dala od obszaru wodnego ze szczególnym uwzględnieniem rzeki Dziwna oraz zastosować odpowiednie i właściwe sposoby zabezpieczenia materiałów sypkich wykorzystywanych w fazie budowy celem ich zabezpieczenia przed wywiewaniem oraz nadmiernym pyleniem zarówno podczas transportu, jak i magazynowania;
  - h) zastosować odpowiednie środki uniemożliwiające przedostawanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi, w przypadku rozlewu produktów naftowych i ropopochodnych z maszyn lub pojazdów na teren wód morskich (obejmujący rzekę Dziwna) zastosować mechaniczny sposób ich zbierania z powierzchni wody, natomiast w przypadku zastosowania innego sposobu usuwania tych substancji należy każdorazowo uzyskać zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
- 26. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, zapewnić statkom, w miejscach ich cumowania możliwość swobodnego przekazania do urządzeń odbiorczych wszystkich deklarowanych odpadów;
- 27. Masy ziemne, w jak największym stopniu zagospodarować na terenie inwestycji.
- 28. Należy każdorazowo powiadamiać Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie za pośrednictwem Kapitana Portu Dziwnów lub VTS (System Kontroli Ruchu Statków - *Vessel Traffic Services*) o zdarzeniach związanych z zanieczyszczeniem środowiska lub zagrożeniem zanieczyszczeniem morskich wód wewnętrznych.
- 29. Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji należy uzyskać zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie na zajęcie akwenu na czas prowadzenia robót.
- 30. Po zakończeniu prac ziemnych należy przeprowadzić rekultywację terenu całego pasa roboczego, w celu doprowadzenia tego terenu do stanu możliwie najbliższego stanowi pierwotnemu.
- 31. Zachować ostrożność przy prowadzeniu prac w rejonie systemów drenarskich, a w przypadku zniszczenia obiektów melioracyjnych należy przewidzieć ich odbudowę, a prace prowadzić w uzgodnieniu z odpowiednimi w tym zakresie organami.
- 32. W celu ograniczenia emisji hałasu należy m. in.:

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

RADCA PRAWNY  
Elżbieta Grzybkowska



- a) prowadzić wszelkie prace w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie przed hałasem w porze dnia, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi,
  - b) przewidzieć lokalizację dróg dojazdowych do placu budowy, bazy obsługi planowanego przedsięwzięcia i miejsc gromadzenia sprzętu w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi,
  - c) w miejscowościach, gdzie trasa drogi przebiega w odległości kilkudziesięciu metrów od zabudowań mieszkalno - gospodarczych przed rozpoczęciem robót budowlanych uprzedzić mieszkańców o planowanych pracach, i w razie konieczności zastosować przenośne ekrany akustyczne,
  - d) na całym odcinku drogi objętej inwestycją stosować nowoczesny, odpowiednio wyciszony i sprawny technicznie sprzęt oraz najmniej uciążliwe pod względem akustycznym technologie prowadzenia prac budowlanych ze szczególnym uwzględnieniem terenów obejmujących obszary wód morskich, sąsiedztwo obszarów Natura 2000, tj. obszarów specjalnej ochrony ptaków *Zalew Kamieński* i *Dziwna PLB320011* i *Zalew Szczeciński PLB320009*,
  - e) wyłączać zbędne, nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas,
  - f) unikać nakładania się i piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek i pojazdów transportowych.
33. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia należy m. in.:
- a) ograniczać czas pracy silników na najwyższych obrotach,
  - b) ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
  - c) zraszać wodą plac budowy w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody,
  - d) przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie powodujące pylenie;
34. W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim należy uzyskać stosowne zezwolenia właściwego dyrektora urzędu morskiego.
35. Prace ziemne prowadzić pod nadzorem archeologicznym.
- III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 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 2017 r., poz. 1405 ze zm.)**
1. W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie II. niniejszej decyzji.
  2. Zaprojektować system odwodnienia drogi uwzględniający panujące warunki gruntowo - wodne ze szczególnym uwzględnieniem: stref ochrony ujęć wód w Świnoujściu: „Na wydmach; oraz „Odra”, obszar GZWP 102, teren Wolińskiego Parku Narodowego, ciek (m.in. Dziwna, Grzybnica, Stary Zdrój), siedliska przyrodnicze 91E0 oraz 91D0, obszary zagrożenia powodzią, ujęcie wód na terenie gminy Wolin oraz ujęcie wód „Kodrąbek”.
  3. Zaprojektować i wykonać zabezpieczenia przeciwdziałające skażeniom wód powierzchniowych i podziemnych na skutek potencjalnej sytuacji awaryjnej.
  4. Zaprojektować system zabezpieczeń uniemożliwiających zmianę stosunków wodnych na terenie siedlisk przyrodniczych: 91E0 oraz 91D0 zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.
  5. Zaprojektować przejścia dla zwierząt o następujących minimalnych parametrach:
    - a) przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiające migracje małych ssaków i płazów o szerokości powyżej 1,5 m;
    - b) przejście małe dolne o szerokości 1,5 m i wysokości 1,0 m, przy współczynniku względnej ciasnoty wynoszącym 0,07,
    - c) przejście duże dla zwierząt górą nad drogą S-3 o szerokości ok. 50 m,
    - d) przejście duże dla zwierząt dołem pod drogą S-3 o szerokości ok. 50 m i wysokości 3,5 m przy współczynniku względnej ciasnoty wynoszącym 1,5,





- e) przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3 i drogą zbiorczą o szerokości ok. 50 m;
  - f) przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3, linią kolejową i drogami zbiorczymi o szerokości ok. 50 m.
6. Wykonać projekty organizacji i technologii prowadzenia robót ziemnych i fundamentowych w celu ograniczenia wpływu projektowanych prac na środowisko gruntowo-wodne, w tym wody powierzchniowe uwzględniający wystąpienie katastrofy ekologicznej oraz zmian powodujących przyspieszenie procesu erozji w obszarze nadbrzeżnym w tym m.in. rzeki Dziwna.
  7. Zaprojektować bezkolizyjne przejście pieszo-rowerowe o szerokości co najmniej 3,5 m na odcinku km 0+000 – 0+300 w ciągu ul. Ludzi Morza w Świnoujściu (kładka lub przejście podziemne).
  8. Zaprojektować sposób postępowania z ewentualnym urobkiem powstałym podczas prowadzonych prac, uwzględniający jego zagospodarowanie.
  9. W *Projekcie zieleni* należy uwzględnić wprowadzenie nasadzeń zieleni liniowej, odtwarzając rozcięte robotami szpalery drzew oraz nasadzenia grupowe, wszędzie tam, gdzie nie koliduje to ze względami bezpieczeństwa ruchu, według poniżej propozycji nasadzeń:
    - a) urządzenie zieleni w otoczeniu drogi S3 powinno być dostosowane do wiodących funkcji terenów przyległych i przewidzianego zakresu ochrony komponentów, z kształtowaniem krajobrazu, warunków bezpieczeństwa ruchu oraz estetyki obiektu.
    - b) zieleń powinna zostać urządzona z największym udziałem rodzimych gatunków drzew i krzewów dostosowanych do miejscowych warunków siedliskowych i zadanych funkcji, w tym szybko rosnących oraz wykazujących odporność na zanieczyszczenia komunikacyjne; w nasadzeniach należy unikać gatunków obficie owocujących, przyciągających na żerowisko różne gatunki zwierząt.
  10. W *Projekcie zieleni* należy w maksymalnym stopniu wprowadzić do zagospodarowania terenu, charakterystyczne dla krajobrazu kulturowego Pomorza nasadzenia liniowe (szpalery i aleje przydrożne) – spotykane liczne szpalery dębów, lip, klonów (często będących pomnikami przyrody), pełniące poza funkcją krajobrazową istotną rolę przyrodniczą.
  11. Zastosować środki ochrony akustycznej, zapewniające dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem. W projekcie budowlanym należy uszczegółowić położenie i parametry ekranów akustycznych biorąc pod uwagę m. in. dokładny kilometrąz drogi i infrastrukturę techniczną oraz ustalone obliczeniowo w raporcie ich parametry przedstawione w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji
- IV. Wymagania dotyczące konieczności zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**
1. Kontrolowanie pracy poszczególnych urządzeń wykorzystywanych w związku z funkcjonowaniem inwestycji – prowadzenie stałych przeglądów, bieżące usuwanie usterek.
  2. Kontrolowanie w trakcie robót budowlanych prawidłowego stanu utrzymania sprzętu budowlanego i pojazdów transportowych.
  3. Prowadzić monitoring środowiska na terenie inwestycji oraz na terenie, na który przedsięwzięcie może oddziaływać, w następujący sposób:
    - a) prowadzić monitoring inwestycyjny – tj. w trakcie realizacji inwestycji i zakończony zgodnie z terminami zakończenia prac inwestycyjnych, przy współpracy z nadzorem przyrodniczym, wyniki tego monitoringu należy odnieść do informacji zebranych podczas prac nad raportem oddziaływania inwestycji na środowisko oraz innych danych dotyczących środowiska przyrodniczego na tym terenie,
    - b) prowadzić monitoring poinwestycyjny – tj. po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia przez okres co najmniej 5 lat; za wyjątkiem monitoringu dendrologiczno – fitopatologicznego obejmującego okres 10 pełnych sezonów wegetacyjnych,
    - c) szczegółowy program monitoringu inwestycyjnego i poinwestycyjnego wraz ze wskazaniem metodologii jego przeprowadzania, należy przedstawić do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie przed ich rozpoczęciem;
    - d) przedmiotem monitoringu przyrodniczego są:





- siedliska przyrodnicze ze szczególnym uwzględnieniem siedlisk będących przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000,
  - gatunki będące przedmiotem ochrony w obszarach Natura 2000 i będące przedmiotem zainteresowania Wspólnoty Europejskiej,
  - gatunki zagrożone, rzadko spotykane i chronione prawnie,
  - integralność obszarów Natura 2000 rozumiana, jako spójność czynników strukturalnych i funkcjonalnych warunkujących zrównoważone trwanie populacji gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla ochrony których zaprojektowano lub wyznaczono te obszary,
  - inne gatunki, grupy ekologiczne organizmów lub procesy ekologiczne istotne dla oceny oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze (wskaźnikowe, cenne ze względu na znaczenie dla ochrony walorów przyrodniczych, krajobrazowych lub użytkowych).
- e) monitoring winien m.in.:
- ocenić skuteczność nasadzeń odtwarzających siedlisko 4030, nasadzeń odtwarzających strefę ekotonową w leśnych siedliskach przyrodniczych (2180, 9110, 9190 91EO, 91DO), wprowadzonych nasadzeń naprowadzających nietoperze, przy projektowanych przejściach dla zwierząt, efektów metaplantacji kruszczyka rdzawoczerwonego oraz widłaka goździstego, efektów przeniesienia martwego drewna z owocnikami drewnowca popękanego oraz czyrenia sosnowego; efektów ochrony aktywnej siedliska 2180 oraz siedliska 91DO,
  - określić, czy eksploatacja przedsięwzięcia spowoduje zmiany stosunków wodnych mające wpływ na zmiany w składzie gatunkowym flory i fauny występującej w otoczeniu przedsięwzięcia, tj. na terenie siedlisk przyrodniczych 91EO oraz 91DO,
  - ocenić skuteczność zastosowanych działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na środowisko przyrodnicze Wolińskiego Parku Narodowego, w tym efektów eliminacji gatunków obcych flory na jego terenie,
  - ocenić skuteczność zaprojektowanych przejść dla zwierząt ze szczególnym uwzględnieniem sposobu ich zagospodarowania,
  - ocenić skuteczność podjętych działań minimalizujących w zakresie zabezpieczenia obszaru budowy, w tym obiektów inżynierskich przed wtargnięciem na jego obszar zwierząt,
  - ocenić skuteczność zastosowanych działań minimalizujących w stosunku do chronionych gatunków zwierząt, roślin oraz mszaków;
- f) w przypadku wystąpienia wyraźnych zmian w stanie zachowania siedlisk przyrodniczych jak i siedlisk gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, w tym również stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000, co może mieć znaczący wpływ na elementy środowiska przyrodniczego należy niezwłocznie powiadomić o tym fakcie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz przedstawić fachową ocenę przyczyn zaobserwowanych zmian, zawierającą przedstawienie sposobów naprawy oraz zapobieżenia niekorzystnym zjawiskom: fachową ocenę wraz z wnioskami i zaleceniami wykonać w terminie miesiąca od terminu, w którym zaobserwowano niekorzystne zjawiska i (každorazowo) przesłać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie niezwłocznie po jej wykonaniu, jednak nie później niż jeden miesiąc od sporządzenia oceny;
- g) ocenę wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego powinny zostać wykonane przez wykwalifikowanych specjalistów w tym zakresie, którzy udokumentują oraz dokonają właściwej analizy wpływu przedsięwzięcia oraz zaproponują skuteczne działania minimalizujące;
- h) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzję, np. o zastosowaniu innych działań minimalizujących;





- i) wyniki badań powinny również zawierać m.in. informację dotyczącą przebiegu prowadzonych prac w odniesieniu do walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego, z uwzględnieniem: występowania gatunków chronionych roślin i zwierząt jak i podania informacji jakie działania w tym formalno-prawne, zostały podjęte w stosunku do tych gatunków.

#### **V. 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. ocenę skuteczności zastosowanych środków ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem,
2. określenie poziomu imisji hałasu drogowego z określeniem rzeczywistego oddziaływania akustycznego i wpływu eksploatacji zrealizowanego układu drogowego na klimat akustyczny na granicy terenów chronionych akustycznie zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi,
3. ocenę sprawności systemu odwodnieniowego, w tym ocenę stanu wód podziemnych i powierzchniowych oraz ocenę wpływu przedsięwzięcia na ujęcia wód podziemnych.

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.**

Nakłada się obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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 2017 r. poz. 1405 ze zm.).

#### **B. Nadaje się niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

### **Uzasadnienie**

Pan Mariusz Mierzwa Zastępca Dyrektora Oddziału w Szczecinie ds. inwestycji, w dniu 22.12.2017 r., złożył wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście –Troszyn. Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono:

- „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście –Troszyn”, opracowany przez zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Pawła Molendy (grudzień, 2017 r.),
- pełnomocnictwo z dnia 24.10.2013 r. udzielone Panu Mariuszowi Mierzwie do reprezentowania Skarbu Państwa - Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad przed organami administracji publicznej.

Z uwagi na fakt, iż przedsięwzięcie stanowi drogę ekspresową i jest przedsięwzięciem mogącym zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze 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 2017 r., poz. 1405 ze zm.), organem właściwym do wydania wnioskowanej decyzji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie. Kolejną przesłanką określającą właściwość tutejszego organu jest fakt, iż planowane przedsięwzięcie w części realizowane będzie na terenie zamkniętym (m.in. działki nr: 185/2, 186/2, 184, 207 i 208 obręb 0017 Przytór 17 Miasta Świnoujście ), co zgodnie z art. 75 ust. 6 ww. ustawy również określa regionalnego dyrektora ochrony środowiska jako organ właściwy do wydania wnioskowanej decyzji. Przedsięwzięcie realizowane będzie również w części w granicach wewnętrznych wód morskich, pozostających w zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie (m.in. działka nr 62 obręb





0004 Wolin 4 i działka nr 21/4 obręb Reclaw gmina Wolin), co zgodnie z art. 75 ust. 7 ww. ustawy również wskazuje regionalnego dyrektora ochrony środowiska jako organ właściwy do wydania niniejszej decyzji.

Po ustaleniu właściwości miejscowej i rzeczowej, tutejszy organ przystąpił do analizy przedłożonej dokumentacji celem wszczęcia postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania wnioskowanej decyzji. Po zapoznaniu się z przedłożonymi dokumentami stwierdzono braki formalne, dlatego też tutejszy organ pismem z dnia 03.01.2018 r. znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.1 wezwał wnioskodawcę do ich uzupełnienia, tj. do przedłożenia brakujących załączników:

- 3 dodatkowych egzemplarzy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w formie pisemnej oraz na informatycznych nośnikach danych z ich zapisem w formie elektronicznej, celem przedłożenia ich każdemu organowi opiniującemu i uzgadniającemu zgodnie z art. 74 ust. 2 ustawy OOS (do wniosku został załączony 1 egzemplarz raportu);
- oświadczenia podpisanego przez kierującego zespołem autorów raportu, o spełnieniu wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2 ustawy OOS, stanowiącego załącznik do raportu;
- poświadczoną przez właściwy organ kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 3 ustawy OOS;
- mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 3a ustawy OOS;
- wypisu z rejestru gruntów lub innego dokumentu, wydanego przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalającego na ustalenie stron postępowania, zawierającego co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmującego przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującego obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 6 ustawy OOS;
- wykazu działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 7 ustawy OOS.

Ponieważ ww. dokumenty stanowią integralną część wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wszczęcie i dalsze poprowadzenie postępowania było możliwe wyłącznie po usunięciu wspomnianych braków.

Wymagane dokumenty, w tym „Raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia pn. Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście –Troszyn, opracowany przez zespół autorski pod kierownictwem mgr inż. Pawła Molendy (styczeń, 2018 r.) przedłożono w dniach 26.01.2018 r. oraz 31.01.2018 r.

Ponieważ realizacja inwestycji dotyczy budowy drogi ekspresowej, zastosowanie ma art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy OOS, zgodnie z którym wymogu przedłożenia wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego bądź informacji o jego braku nie stosuje się w przypadku wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi publicznej.

Z rozpoznania dokumentów dotyczących przedmiotowej sprawy wynika, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71) i w związku z tym, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.





W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 20 osób, w związku z tym i stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy OOS, 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 2017 r., poz. 1257 ze zm.) tj. w drodze obwieszczeń.

Zważywszy na terytorialny zasięg oddziaływania przedsięwzięcia, RDOŚ w Szczecinie, oprócz powiadomienia na tablicy ogłoszeń oraz w BIP urzędu, upublicznił obwieszczenia informujące o kolejnych czynnościach administracyjnych dokonywanych podczas prowadzonego postępowania, również za pośrednictwem Urzędu Miasta Świnoujście, Urzędu Miasta Międzyzdroje oraz Urzędu Miasta Wolin, które wywieszane były na tablicach ogłoszeń urzędów. W powyższy sposób strony postępowania zostały poinformowane o każdym etapie postępowania.

Po skompletowaniu wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, zgodnie z art. 61 § 4 i art. 10 § 1 K.p.a., obwieszczeniem z dnia 02.02.2018 r., znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.3 organ zawiadomil strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie.

W toku prowadzonego postępowania niezbędnym było przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego, w związku z tym pismem z dnia 02.02.2018 r., znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.4, wystąpiono o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Stosowne uzupełnienie przedłożono w dniu 14.03.2018 r.

W toku postępowania administracyjnego tutejszy organ zobligowany był do uzyskania stosownych opinii oraz uzgodnień organów biorących na mocy obowiązujących przepisów udział w przedmiotowym postępowaniu. W związku z powyższym, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS, pismem z dnia 16.03.2018 r. (omyłkowo wpisano rok 2017 r.), znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.6 wystąpiono o opinię w sprawie realizacji przedsięwzięcia do organów inspekcji sanitarnej, w tym: Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (z uwagi iż przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko), Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni (z uwagi na lokalizację części inwestycji na terenie zamkniętym, pozostającym w trwałym zarządzie Ministerstwa Obrony Narodowej) oraz Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu (z uwagi na lokalizację części inwestycji na obszarze portu morskiego). W odpowiedzi na powyższe pismo, Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, pismem z dnia 30.03.2018 r. (data wpływu 05.04.2018 r.) uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia. Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie pismem z dnia 11.04.2018 r. (data wpływu 12.04.2018 r.), znak: NZNS.7040.6.2.2018 zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia. Natomiast Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu pismem z dnia 18.05.2018 r. (data wpływu 24.05.2018 r.), znak: GS-N-NZ/401/2/18 poinformował, iż organem właściwym do wydania opinii w przedmiotowej sprawie jest Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie.

Z uwagi na wejście w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1566 ze zm.) która zobowiązuje Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie do uczestniczenia w postępowaniach w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pismem z dnia 16.03.2018 r. (omyłkowo wpisano rok 2017 r.), znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.7, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy OOS również zwrócono się o uzgodnienie warunków realizacji inwestycji do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Ww. organ, postanowieniem z dnia 18.04.2018 r., znak: SZ.RZŚ.436.1.146.2018.RK uzgodnił realizację ww. przedsięwzięcia i jednocześnie określił warunki jego realizacji w zakresie środowiska gruntowo - wodnego.

W związku z faktem iż, planowane przedsięwzięcie obejmuje działki nr: 62 obręb 0004 Wolin 4 i 21/4 obręb Reclaw gmina Wolin stanowiące wewnętrzne wody morskie, pozostające w zarządzie Urzędu Morskiego w Szczecinie, pismem z dnia 16.03.2018 r. (omyłkowo wpisano rok 2017 r.), znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.8 zwrócono się także o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie. Organ ten postanowieniem z dnia 12.04.2018 r. (data wpływu 18.04.2018 r.), znak: OW.IV.071.015.02.18





uzgodnił realizację przedsięwzięcia przy uwzględnieniu warunków uniemożliwiających pogorszenie ekosystemu wód morskich, które zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, tj.

1. Realizowania przedsięwzięcia w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do środowiska wodnego. W tym celu należy zapewnić prowadzenie prac w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia środowiska morskiego odpadami stałymi i ciekłymi oraz niezwłocznie i na bieżąco usuwać z powierzchni wody wszelkie zanieczyszczenia powstałe w związku z prowadzonymi pracami.
2. Zastosowania odpowiednich środków uniemożliwiających przedostawanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi, w przypadku rozlewu produktów naftowych i ropopochodnych z maszyn lub pojazdów poprzez mechaniczne ich zbieranie z powierzchni wody. Natomiast w przypadku zastosowania innego sposobu usuwania substancji ropopochodnych z powierzchni wód należy każdorazowo zgodę Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie.
3. Każdorazowego powiadamiania Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie za pośrednictwem Kapitana Portu Dziwnów lub VTS (System Kontroli Ruchu Statków - *Vessel Traffic Services*) o zdarzeniach związanych z zanieczyszczeniem środowiska lub zagrożeniem zanieczyszczeniem morskich wód wewnętrznych.
4. Zorganizowania zaplecza budowlanego, miejsc gromadzenia odpadów i materiałów w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac przywrócenie go do poprzedniego stanu. Przy czym organizacja ta powinna uwzględniać prawidłową gospodarkę odpadową poprzez:
  - organizowanie prac w sposób, minimalizujący ilość powstających odpadów;
  - selektywne magazynowanie odpadów w miejscach do tego przystosowanych w sposób najmniej zagrażający środowisku, a następnie zagospodarowanie ich zgodnie z przepisami;
  - składowanie materiałów i odpadów z dala od obszaru wodnego oraz zastosowanie odpowiednich i właściwych sposobów do zabezpieczenia materiałów sypkich wykorzystywanych w fazie budowy celem ich zabezpieczenia przed wywiewaniem oraz nadmiernym pyleniem zarówno podczas transportu, jak i magazynowania;
  - odprowadzanie ścieków socjalno-bytowych pochodzących z placu budowy do szczelnych bezodpływowych zbiorników;
  - na etapie późniejszej eksploatacji przedsięwzięcia, zapewnienie statkom, w miejscach ich cumowania możliwość swobodnego przekazania do urządzeń odbiorczych wszystkich deklarowanych odpadów;
  - w przypadku prowadzenia robót czerpalnych odpowiednie gromadzenie odpadów wydobytych podczas operacji pogłębiania takich jak opony, opakowania metalowe, plastikowe wydobytych podczas operacji pogłębiania.
5. Realizowanie przedsięwzięcia w sposób spełniający wymogi ochrony środowiska wód morskich w kontekście zapisów wymagań wynikających z Ramowej Dyrektywy Wodnej.
6. Przed przystąpieniem do realizacji inwestycji uzyskania zgody Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie na zajęcie akwenu na czas prowadzenia robót.
7. Określenia w projekcie budowlanym sposobu postępowania z ewentualnym urobkiem powstałym podczas prowadzonych prac, uwzględniającego jego zagospodarowanie. W przypadku odkładu urobku na obszarze morskim uzyskania stosownego zezwolenia właściwego dyrektora urzędu morskiego.
8. Na obszarze wód morskich, w sąsiedztwie obszarów Natura 2000, tj. obszarów specjalnej ochrony ptaków „Zalew Kamieński / Dziwna” (PLB320011) i „Zalew Szczeciński” (PLB320009), w celu ochrony populacji dziko występujących gatunków ptaków, w tym utrzymania i zagospodarowanie ich naturalnych siedlisk zgodnie z wymogami ekologicznymi, prowadzenia prac w sposób ograniczający emisję hałasu do środowiska poprzez stosowanie technologii o jak najmniejszej uciążliwości akustycznej, prowadzenia głośniejszych prac w porze dziennej, stosowanie urządzeń i maszyn sprawnych technicznie spełniających polskie normy o niskiej emisji zanieczyszczeń do powietrza
9. Prowadzenia prac w sposób uniemożliwiający zaburzenie reżimu hydrologicznego i hydrogeologicznego obszaru objętego planowanym przedsięwzięciem, w tym odwodnienie i





likwidacja zbiorników śródpolnych, torfowisk, zastoisk wodnych i obszarów bagiennych - zlokalizowanych w sąsiedztwie obszaru wód morskich.

10. Uwzględnienia w zakresie prowadzonych prac działań podjętych w przypadku wystąpienia katastrofy ekologicznej oraz zmian powodujących przyspieszenie procesu erozji w obszarze nadbrzeżnym.

Planowane przedsięwzięcie na długości około 3,2 km przechodzi przez teren Wolińskiego Parku Narodowego (w ok. km od 11 + 400 do 14+600) oraz na długości około 4,2 km przez jego otulinę (w ok. km 11+050 do 11+500 oraz 14+600 do 18+400). Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1a, ustawy OOS, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w przypadku inwestycji liniowych celu publicznego w ich części przebiegającej przez obszar parku narodowego, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji, uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z ministrem właściwym do spraw środowiska w zakresie istnienia rozwiązań alternatywnych realizacji przedsięwzięcia oraz przewidywanych działań mających na celu kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze parku narodowego. Mając na uwadze fakt, iż planowana droga ekspresowa jest inwestycją celu publicznego w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. 2018, poz. 121 j.t. ze zm.), za pośrednictwem Dyrektora Wolińskiego Parku Narodowego, pismem z dnia 16.03.2018 r. (omylkowo wpisano rok 2017 r.), znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.9 zwrócono się do Ministra Środowiska z prośbą o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia w zakresie określonym obowiązującymi przepisami. Minister Środowiska w zakresie swoich kompetencji postanowieniem z dnia 06.07.2018 r., znak: DOP-WPN.286.220.2018 uzgodnił realizację przedsięwzięcia w zakresie wariantu preferowanego nr 4 i alternatywnych nr 1 i 3, jednocześnie odmawiając jego uzgodnienia w zakresie wariantu nr 2, przy uwzględnieniu poniższych warunków:

- 1) przebudowa drogi krajowej nr 3 do standardu drogi ekspresowej S-3, w części, w jakiej dotyczy obszaru Wolińskiego Parku Narodowego powinna w najmniejszym możliwym stopniu ingerować w nieprzekształcone antropogenicznie środowisko przyrodnicze, w celu zachowania w stanie niepogorszonym zasobów, tworów i składników przyrody, siedlisk i gatunków będących przedmiotami ochrony obszaru sieci Natura 2000 Wolin i Uznam PLI1320019, jak również utrwalonych cech krajobrazu;
- 2) z uwagi na doprowadzenie do bezpowrotnego zniszczenia fragmentów Wolińskiego Parku Narodowego, nie później niż w terminie 2 lat od uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zabezpieczenie celem włączenia w obszar tego Parku gruntów o powierzchni nie mniejszej niż trzykrotność (kompensacja powierzchniowa w wielkości 1:3+) gruntów niszczonych w wyniku realizacji inwestycji, przy czym grunty włączane powinny posiadać:
  - na nie mniej niż 1/3 powierzchni, walory przyrodnicze co najmniej zbliżone pod względem wartości siedliskowej i zachowania do gruntów niszczonych (kompensacja jakościowa w wielkości 1:1+),
  - łączność gruntową z gruntami Wolińskiego Parku Narodowego;
 przy czym poprzez „zabezpieczenie celem włączenia” należy rozumieć czynność skutkującą ustanowieniem własności Skarbu Państwa w wieczystym użytkowaniu Wolińskiego Parku Narodowego na gruntach włączanych, w tym w szczególności wykup gruntów o ile grunty te w chwili wytypowania nie należą do Skarbu Państwa, oraz uzyskanie zgód samorządów na powiększenie Wolińskiego Parku Narodowego, przy czym proces powiększenia odbędzie się w myśl art. 7 ust. 1 i art. 10 ust. 1 i 2 ustawy o ochronie przyrody w drodze właściwego postępowania legislacyjnego, na bazie gruntów zabezpieczonych przez Inwestora do włączenia do Wolińskiego Parku Narodowego;
- 3) obiekty inżynierskie służące migracji zwierząt (zielone przejścia) zlokalizowane w Wolińskim Parku Narodowym powinny być:
  - wkomponowane w przestrzeń w taki sposób, by w minimalnym stopniu wyróżniały się przyrodniczo i krajobrazowo, nie powodując płoszenia zwierząt,
  - w przypadku przejść górnych, ograniczane osłonowo-izolacyjnymi wałami ziemnymi oraz ekranami wykonanymi z materiałów naturalnych w największym możliwym technicznie stopniu, a także zagospodarowane z





- udziałem roślinności osłonowa- naprowadzającej zgodnej z gatunkami flory występującymi w miejscach posadowienia tych przejść,
- odpowiednio wyprofilowane w zakresie najść oraz posiadające kąt rozszerzania powierzchni najść przejść górnych w stosunku do efektywnej szerokości przejścia 45°,
  - w przypadku przejść dolnych, dostosowane do wymagań biologii zwierząt, dla których się je projektuje, w szczególności powinny uwzględniać obecność okien doświetleniowych,
  - w zakresie stosowanych materiałów, wkomponowywania w otoczenie oraz dostosowania do wymogów zwierząt, zaprojektowane i zrealizowane w oparciu o doświadczenia ekspertów i poradniki praktyczne (np.: publikacja Rafała T. Kurka, Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach, wyd. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, 2.2011),
- 4) w okresie 5 lat od dnia zakończenia inwestycji, nie rzadziej niż raz w miesiącu każdego okresu wegetacyjnego przypadającego na okres pomiędzy 1 kwietnia a 31 października każdego roku, w strefie biologicznie czynnej pasa drogowego, podjęte zostaną czynności w celu mechanicznej eliminacji gatunków obcych flory, celem przeciwdziałania możliwości wniknięcia tych gatunków do siedlisk przyrodniczych Wolińskiego Parku Narodowego;
  - 5) w okresie 10 pełnych sezonów wegetacyjnych obejmujących okres wskazany w pkt. 4 od dnia zakończenia inwestycji, jak również pierwszego niepełnego o ile wystąpi, będzie prowadzony monitoring dendrologiczno - fitopatologiczny w strefie ekotonowej siedlisk leśnych Wolińskiego Parku Narodowego graniczących z pasem inwestycji oraz za każdy z tych sezonów przedstawione zostaną wnioski z tego monitoringu Dyrektorowi Wolińskiego Parku Narodowego, w terminie nie dłuższym niż 30 dni po upływie danego sezonu;
  - 6) w toku realizacji inwestycji, podjęte zostaną działania zmierzające do zabezpieczenia obszaru budowy, w tym obiektów inżynierskich w celu niedopuszczenia przedostania się i uwięzienia na tym obszarze zwierząt;
  - 7) na odcinku drogi krajowej nr 3 przystosowanej do standardu drogi ekspresowej S-3 w granicach Wolińskiego Parku Narodowego zastosowane zostaną nawierzchnie wyciszające ruch kołowy, w tym m.in. rozwiązania opisane w literaturze, np. Sybilski D. i inni „Ocena wpływu typu i technologii wykonania nawierzchni drogowej na hałaśliwość ruchu drogowego i jego uciążliwość dla środowiska”. Raport z pracy badawczej 1BD5M. PB i PG na zlecenie CDDKJA, 2005;
  - 8) odcinek drogi krajowej nr 3 po przebudowie do standardu drogi ekspresowej S-3:
    - w granicach Wolińskiego Parku Narodowego nie będzie doświetlany,
    - na odcinkach nie mniejszych niż 200 m od zielonych przejść zlokalizowanych w otulinie Wolińskiego Parku Narodowego nie będzie doświetlany — przy czym niniejsze nie narusza wymagań dotyczących bezpieczeństwa wynikających z przepisów obowiązujących;
  - 9) w trakcie projektowania i realizacji inwestycji należy wykonać rowy szczelne odprowadzające wody z korony drogi wraz z separatorami umożliwiającymi podczyszczenie wód opadowych oraz umożliwiającymi ograniczanie skutków ewentualnych awarii;
  - 10) nie dopuszcza się lokowania miejsc obsługi podróżnych w ciągu drogi w granicach Wolińskiego Parku Narodowego;
  - 11) w stosunku do zwierząt migrujących pomiędzy częścią zachodnią i wschodnią Wolińskiego Parku Narodowego, w tym także korzystających z gruntów na których wyznaczono otulinę, należy zachować trasy migracji oraz korytarzy ekologicznych pomiędzy Wolińskim Parkiem Narodowym oraz terenami sąsiadującymi, a w szczególności nie pogorszenia ich trwałości;
  - 12) lokalizowania zaplecza budowy (tj. zaplecza socjono-bytowego, magazynowego oraz maszynowego) poza obszarem Wolińskiego Parku Narodowego;





- 13) w toku realizacji inwestycji, w stosunku do nieopisanych powyżej warunków należy stosować rozwiązania przewidziane w przepisach porządkowych, technicznych i bezpieczeństwa oraz Raporcie oddziaływania na środowisko.

Powyższe warunki zostały w całości uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji.

W trakcie postępowania administracyjnego Pan Radosław Ślusarczyk Prezes Zarządu Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot oraz Pan Bogusław Mazur reprezentujący Stowarzyszenie „Prawobrzeża” z siedzibą w Świnoujściu wystąpili kolejno w dniu 29.12.2017 r. oraz 24.04.2018 r. z wnioskiem o dopuszczenie na prawach strony do udziału w postępowaniu w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Po analizie przedłożonych dokumentów, w tym statutu oraz KRS dopuszczono Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot (postanowienie z dnia 12.02.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.6) oraz Stowarzyszenie „Prawobrzeża” (postanowienie z dnia 02.05.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.15) do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu zgodnie z art. 31 § 1 pkt. 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.) oraz art. 44 ustawy OOS.

Z wnioskiem o dopuszczenie na prawach strony do udziału w przedmiotowym postępowaniu zgodnie z art. 31 § 1 pkt. 2 k.p.a. oraz art. 44 ustawy OOS zwróciły się również Pani Karolina Kondzielewska oraz Pani Małgorzata Jurska będące przedstawicielami Zarządu Stowarzyszenia Zielone Wyspy Świnoujście (pismo z dnia 24.04.2018 r.). Organ analizując przedłożone dokumenty, postanowieniem z dnia 02.05.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.14 dopuścił ww. stowarzyszenie do udziału na prawach strony zgodnie z art. 31 § 1 pkt. 2 k.p.a. Natomiast z uwagi na datę wpływu wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, tj. 23.12.2017 r. oraz datę uzupełnienia braków formalnych we wniosku (26.01.2018 r. oraz 31.01.2018 r.), jak również datę rejestracji Stowarzyszenia, tj. 09.03.2017 r., w ww. postanowieniu z dnia 02.05.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.14 poinformowano wnioskodawcę o braku przesłanek pozwalających dopuścić go do udziału na prawach strony, w przedmiotowym postępowaniu na podstawie art. 44 ustawy OOS. Z uwagi na powyższe Stowarzyszenie wniosło zażalenie na postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 02.05.2018 r. znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.14, które zgodnie z kompetencją przesłano do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (pismo z dnia 22.05.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.19).

Dodatkowo w związku ze zgłoszeniem się spółki Hotele Spa dr Irena Eris Sp. z o. o. za pośrednictwem radcy prawnego Jarosława Jerzykowskiego Jerzykowski i Wspólnicy Sp.K. do udziału w postępowaniu na prawach strony, po przeanalizowaniu materiału dowodowego w sprawie, pismem z dnia 16.04.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.13 poinformowano spółkę, iż przysługuje jej status strony w przedmiotowym postępowaniu zgodnie z art. 28 K.p.a. Należy również nadmienić, iż spółka Hotele Spa dr Irena Eris Sp. z o. o. za pośrednictwem radcy prawnego Jarosława Jerzykowskiego Jerzykowski i Wspólnicy Sp.K. pismem z dnia 04.04.2018 r. zwróciła się z wnioskiem o udostępnienie akt sprawy, które niezwłocznie zostały jej przekazane (w dniu 17.04.2018 r.). Akta sprawy które sukcesywnie wpływały do organu w toku postępowania, na wniosek spółki, były przekazywane drogą mailową bądź osobiście poprzez przekazywanie ich kopii.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ustawy OOS, tut. organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, zapewniając możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. W ramach zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie obwieszczeniem z dnia 20.03.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.10, podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu podano informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy OOS, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 30 dniowy termin ich składania przypadający na okres od dnia 23.03.2018 r. do dnia 23.04.2018 r. włącznie. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Szczecinie, ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty, tj.





ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie: Regionalnej Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Urzędu Miasta Świnoujście, Urzędu Miasta Międzyzdroje oraz Urzędu Miasta Wolin. Podczas prowadzonych konsultacji społecznych, do organu uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia złożyli: Rada Miasta Świnoujście (pismo z dnia 10.04.2018 r.), mieszkańcy Osiedla Warszów za pośrednictwem przewodniczącego Osiedla Warszów (pismo z dnia 16.04.2018 r.), Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujście za pośrednictwem Pani Karoliny Kondzielewskiej oraz Pani Małgorzaty Jurskiej (pismo z dnia 17.04.2018 r.) oraz Prezydent Miasta Świnoujście będący jednocześnie stroną w postępowaniu (pismo z dnia 19.04.2018 r.). Uwagi i wnioski złożone w związku z obwieszczeniem znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.10 zostały przeanalizowane w przedmiotowym postępowaniu.

W przedłożonym piśmie przez Prezydenta Miasta Świnoujście (z dnia 19.04.2018 r.) oraz Radę Miasta Świnoujście (z dnia 10.04.2018 r.) poruszono kwestie środowiskowe dotyczące proponowanych przez GDDKiA rozwiązań na odcinku drogi znajdującym się w granicach administracyjnych Miasta Świnoujście od km 0+000 do km 1+200 obejmujących przeprowadzenie projektowanej drogi S-3 na nasypie o wysokości do 8 m ponad poziom istniejącego terenu. Jak wynika z przedłożonych pism, realizacja inwestycji w zakresie ww. rozwiązań skutkuje:

- negatywnym wpływem na krajobraz miejski Świnoujścia z uwagi na powstanie nienaturalnej, niedopasowanej dominanty krajobrazowej, a co za tym idzie spadek walorów krajobrazowych w tej części miasta; (stwarza nienaturalną barierę wizualną);
- utrudnieniem lokalnym powiązań komunikacyjnych między obszarami położonymi po obu stronach drogi, w tym negatywnym wpływem na bezpieczeństwo komunikacyjne na węzle Świnoujście i na prawobrzeżu Miasta;
- negatywnym wpływem na stan jakości powietrza z uwagi na powstanie dwóch „mini dolin” rozdzielonych wysokim 8 metrowym nasypem, znacznie ograniczającym cyrkulację powietrza;
- negatywnym odbiorem przez społeczeństwo z uwagi iż budowa drogi wiąże się z koniecznością przejęcia terenów, w tym terenów prywatnych na których zlokalizowane są obiekty mieszkalne i usługowe;
- negatywnym wpływem na walory środowiskowe z uwagi na większe przekształcenie powierzchni ziemi w tym konieczność wycinki drzew i krzewów na obszarze 5 ha, utrata części siedliska przyrodniczego o kodzie 9190 oraz 91E0, zniszczenie większego obszaru z wiciokrzewem pomorskim.

Z uwagi na powyższe, celem zminimalizowania ww. negatywnych oddziaływań wskazano na zmianę projektu budowy drogi na odcinku od km 0+000 do km 1+200, tj. poprowadzenie drogi na ww. odcinku estakadą zamiast nasypem ziemnym.

Dodatkowo poruszono kwestie braku przejścia pieszo-rowerowego pod drogą ekspresową na przedłużeniu ulicy Sądzieckiej skutkujące utrudnieniem w przekroczeniu tej drogi, jak również kwestię ponownego przeanalizowania konieczności budowy dwóch rond na skrzyżowaniu ulicy Ludzi Morza z łącznicami węzła, zamiast jednego. Powyższe zagadnienia zostały ujęte w Uchwale Nr LVII/422/2018 Rady Miasta Świnoujście z dnia 9 kwietnia 2018 r. w sprawie stanowiska dotyczącego rozwiązań ujętych w Studium Techniczno-Ekonomiczno Środowiskowym dla inwestycji pn. Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście –Troszyn, która została przedłożona wraz z pismem z dnia 10.04.2018 r.

Z wnioskiem o przeprowadzenie drogi estakadą zamiast wałem ziemnym na odcinku drogi od km 0+000 do km 1+200 na terenie Miasta Świnoujście zwrócili się również mieszkańcy Osiedla Warszów za pośrednictwem Przewodniczącego Zarządu Osiedla. W tym celu złożono petycję w sprawie zmiany projektu budowy drogi, podpisaną przez 456 mieszkańców. Zdaniem mieszkańców, budowa drogi na nasypie ziemnym dzieląc osiedle na dwie części spowoduje duże zmiany w krajobrazie, jak również obniży walory środowiskowe, w tym jakość powietrza jak i spowoduje negatywny wpływ na życie mieszkańców.

W związku z wieloma z zastrzeżeniami dotyczącymi proponowanych rozwiązań technicznych na odcinku drogi znajdującym się w granicach administracyjnych Miasta Świnoujście od km 0+000 do km 1+200, pismem z dnia 02.05.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.16 wezwano wnioskodawcę do stosunkowania się do wskazanych zastrzeżeń oraz w przypadku ich uwzględnienia, przedstawienia organowi nowych rozwiązań w





tym zakresie. Wnioskodawca po dokonaniu ponownej analizy rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych odcinka drogi ekspresowej S3, pismem z dnia 28.05.2018 r., uzupełnionym w dniu 30.05.2018 r. przedstawił nowe rozwiązania projektowe polegające na obniżeniu niwelety drogi ekspresowej do poziomu terenu na odcinku ok. 400 m, tj. od km 0+000 do km 0+400 wraz z opisem ich wpływu na środowisko. W uzupełnieniu wskazano również, iż w związku z powyższymi rozwiązaniami, wprowadzone zostaną następujące zmiany w projekcie, tj. likwidacja wiaduktu WS-0 nad ul. Ludzi Morza oraz połączenia drogowego w ciągu tej ulicy pomiędzy projektowanym rondem północnym i południowym, wybudowanie bezkolizyjnego przejścia pieszo-rowerowego (przejścia podziemnego lub kładki w zależności od warunków hydrogeologicznych) o szerokości co najmniej 3,5 m jak również przeanalizowanie kwestii budowy przejścia bezkolizyjnego na wysokości ul. Sąsiedzkiej w Świnoujściu. Dodatkowo pismem z dnia 28.05.2018 r. przedłożono notatkę z Ogólnego Zebrania Mieszkańców Osiedla Świnoujście - Warszów z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie z dnia 15.05.2017 r. z której wynika, iż mieszkańcy pozytywnie postrzegają przedstawione rozwiązania i nie zgłaszają do nich żadnych uwag i wniosków. Ponadto przedłożony przez wnioskodawcę protokół z posiedzenia Komisji Gospodarki i Budżetu Rady Miasta Świnoujście z dnia 24.04.2018 r. potwierdza o kompromisie dot. przedstawionego rozwiązania przebiegu drogi przez dzielnicę Warszów.

Przedłożone przez wnioskodawcę w dniach 28.05.2018 r. oraz 30.05.2018 r. nowe rozwiązania projektowe dotyczące budowy drogi w obszarze osiedla Warszów w Świnoujściu, poddano ponownej procedurze z udziałem społeczeństwa zapewnionej zgodnie z art. 33 w związku z art. 79 ustawy OOS, przypadającej na okres 30 dni, tj. od dnia 05.06.2018 r. do 04.07.2018 r. włącznie, za pośrednictwem obwieszczenia z dnia 04.06.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.20. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Szczecinie, ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie: Regionalnej Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Urzędu Miasta Świnoujście, Urzędu Miasta Międzyzdroje oraz Urzędu Miasta Wolin. Podczas trwających konsultacji społecznych uwagi i wnioski wniesione zostały przez Stowarzyszenie Zielone Wyspy pismem z dnia 17.04.2018 r., które poza zagadnieniami związanymi z propozycją GDDKiA w zakresie nowych rozwiązań technicznych w granicach Miasta Świnoujście, dotyczyły również wielu innych kwestii poczynając od zagadnień formalno-prawnych do merytorycznych. Odniesienie się do nich przedstawiono w następujący sposób.

1. „Czy i kiedy Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Szczecinie otrzymała od Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad zmiany w przedmiocie budowy w Świnoujściu – zamiast estakady - nasypu ziemnego, co diametralnie zmienia projekt w zakresie budowy S3 / niezależnie od przyjętych wariantów i założeń”

W związku z zastrzeżeniami społeczeństwa, które wpłynęły w ramach udziału społeczeństwa trwającego w okresie od dnia 23.03.2018 r. do dnia 23.04.2018 r. dotyczącymi proponowanych rozwiązań technicznych na odcinku znajdującym się w granicach administracyjnych Miasta Świnoujście od km 0+000 do km 1+200, tj. budowy drogi na nasypie ziemnym, zwrócono się do wnioskodawcy o ustosunkowanie się do nich i ewentualnego zaproponowania nowych rozwiązań projektowych. W związku z powyższym Wnioskodawca w dniu 28.05.2018 r. oraz 30.05.2018 r. przedstawił nowe założenia projektowe polegające na obniżeniu niwelety drogi ekspresowej do poziomu terenu na odcinku około 400 m tj. od km 0+000 do km 0+400. Powyższe rozwiązania projektowe zostały poddane ponownej procedurze z udziałem społeczeństwa przypadającej na okres od dnia 05.06.2018 r. do 04.07.2018 r. włącznie. W okresie tym nie wpłynęły już żadne uwagi i wnioski do zaproponowanych rozwiązań. Dodatkowo w dniu 28.05.2018 r. wnioskodawca przedłożył notatkę z Ogólnego Zebrania Mieszkańców Osiedla Świnoujście-Warszów z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie z dnia 15.05.2017 r., z której wynika, iż mieszkańcy pozytywnie postrzegają przedstawione rozwiązania i nie zgłaszają do nich żadnych uwag i wniosków. Ponadto przedłożony przez wnioskodawcę protokół z posiedzenia Komisji Gospodarki i Budżetu Rady Miasta Świnoujście z dnia 24.04.2018 r. potwierdza o kompromisie dot. przedstawionego rozwiązania przebiegu drogi przez dzielnicę Warszów.

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 1 g

RADA PRAWNY  
Elżbieta Gzybkowska



2. „Czy zmiana powyższa nie wpływa na treść raportu przedłożonego w niniejszym postępowaniu”

Wnioskodawca po dokonaniu ponownej analizy rozwiązań sytuacyjno- wysokościowych odcinka drogi ekspresowej S3 od km 0+000 do km 1+200, pismem z dnia 28.05.2018 r., uzupełnionym w dniu 30.05.2018 r. przedstawił nowe rozwiązania projektowe dotyczące budowy drogi w obszarze osiedla Warszów w Świnoujściu polegające na obniżeniu niwelety drogi ekspresowej do poziomu terenu na odcinku około 400 m, tj. od km 0+000 do km 0+400 wraz z opisem jego wpływu na środowisko. W związku z tym jak wskazano powyżej, cała treść raportu wraz z uzupełnieniem do niego zawierającym nowe rozwiązania projektowe została poddana ponownej procedurze z udziałem społeczeństwa przypadającej na okres od dnia 05.06.2018 r. do 04.07.2018 r. łącznie.

3. „Czy powyższe okoliczności, nie wpływają na termin konsultacji społecznych w sposób umożliwiający zarówno zapoznanie się szczegółowe z nowym projektem, jak i odniesienie się do wszystkich jego aspektów, w tym zasadności zamian i wpływu tych zmian na ochronę przyrody”

Przedstawione przez GDDKiA w dniu 28.05.2018 r. oraz 30.05.2018 r. rozwiązania projektowe na odcinku drogi ekspresowej S3 od km 0+000 do km 1+200, zostały poddane ponownej procedurze z udziałem społeczeństwa przypadającej na okres od dnia 05.06.2018 r. do 04.07.2018 r. łącznie. Należy ponownie zaznaczyć, iż w okresie tym nie wpłynęły już żadne uwagi i wnioski do zaproponowanych rozwiązań, a co za tym idzie do wpływu zaproponowanych rozwiązań projektowych na środowisko.

4. „Czy w terminie 23.03.2018 - 23.04.2018, Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska posiadała kompletne i wyczerpujące dane dotyczące powyższego zagadnienia”

Odpowiedź na niniejsze zagadnienie organ przedstawił w pkt. 1. Należy jeszcze raz zaznaczyć, iż uwagi na dotyczące proponowanych przez GDDKiA rozwiązań na odcinku drogi znajdującym się w granicach administracyjnych Miasta Świnoujście od km 0+000 do km 1+200 obejmujących przeprowadzenie projektowanej drogi S-3 na nasypie o wysokości do 8 m ponad poziom istniejącego terenu, zostały wniesione w ramach udziału społeczeństwa trwającego w okresie od dnia 23.03.2018 r. do dnia 23.04.2018 r. Po tym terminie, w związku z wieloma z zastrzeżeniami dotyczącymi proponowanych rozwiązań technicznych na ww. odcinku drogi pismem z dnia 02.05.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.16 wezwano wnioskodawcę do stosunkowania się do przedstawionych zastrzeżeń. Po przedstawionych przez wnioskodawcę nowych rozwiązaniach technicznych, w tym określenia ich wpływu na poszczególne komponenty środowiska powtórzono procedurę z udziałem społeczeństwa przypadającą na okres od dnia 05.06.2018 r. do 04.07.2018 r. łącznie. Biorąc powyższe na uwagę, w ocenie organu zostały spełnione wymogi ustawy OOŚ.

W związku z planowaną zmianą w przedmiocie budowy drogi S3 na terenie Miasta Świnoujście, tj. nasypu ziemnego zamiast estakady, w piśmie z dnia 17.04.2018 r. Stowarzyszenie zawnioskowało o uzupełnienie raportu w zakresie budowy nasypu ziemnego zamiast estakady i wyznaczenie nowego terminu konsultacji społecznych celem wniesienia uwag i wniosków.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz przedstawioną w sposób szczegółowy procedurą dotyczącą niniejszego postępowania w zakresie zaproponowanych przez GDDKiA rozwiązań na odcinku drogi znajdującym się w granicach administracyjnych Miasta Świnoujście (odniesienie się w pkt. 1-4) należy stwierdzić, iż wniosek ten został spełniony.

5. „Według wariantu IV na odcinku Świnoujście - Troszyn droga S3 przebiegać będzie przede wszystkim przez obszary Natura 2000: Natura 2000 obszary siedliskowe Ostoja na Zatoce Pomorskiej, PLH990002 Nr rejestracyjny CRFOPPL.ZIPOP.1393.N2K.PLH990002.H, obszary Natura 2000 obszary ptasie/ Zatoka Pomorska PLB990003PL.ZIPOP.1393.N2K., PLB990003.B; obszary Natura 2000 - obszary siedliskowe, Zatoka Pomorska PLB990003, PL.ZIPOP.1393.N2K.PLB990003.B, Woliński Park Narodowy, Nr rejestracyjny PL.ZIPOP.1393.PN.4, Natura 2000, obszary siedliskowe PLH320019, Nr rejestracyjny PL.ZIPOP.1393.N2K.PLH320019.H” w związku z tym „czy planowana inwestycja jest inwestycją o znaczącym negatywnym oddziaływaniu na obszary Natura 2000 w

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RADCA PRAWNY  
Elżbieta Grzybewska



*połączeniu z innymi inwestycjami" i „czy inwestycja w połączeniu z innymi inwestycjami nie spowoduje likwidację wyżej wskazanych obszarów Natura 2000"*

W odniesieniu do wszystkich komponentów przyrodniczych na potrzeby niniejszego postępowania autorzy raportu przeprowadzili analizę materiałów źródłowych dotyczących obszaru objętego inwestycją, mającą na celu ustalenie dotychczasowego stanu wiedzy o zasobach przyrodniczych obszaru badań: występowaniu zbiorowisk roślinnych oraz siedlisk przyrodniczych, roślin naczyniowych, mszaków, grzybów makroskopowych (wielkoowocnikowych) i zlichenizowanych (porostów), stanowisk fauny oraz funkcjonowania sieci obszarów chronionych. Wykorzystano informacje publikowane oraz wyniki opracowań niepublikowanych dostępnych w formie materiałów GIS i dokumentacji.

W przypadku oceny wpływu na obszary Natura 2000 zastosowano metodykę zgodną z obowiązującymi wytycznymi w tym zakresie.

Przy określeniu stopnia zachowania siedlisk przyrodniczych i ich reprezentatywności zastosowano obowiązujące w Unii Europejskiej kryteria typowania.

Dodatkowo szczegółowe kwestie w zakresie identyfikacji, typologii i oceny stanu przedmiotów ochrony Natura 2000 realizowane były zgodnie z istniejącymi publikacjami: Manual of European Union Habitats, EUR 28, April 2013, European Commission DG Environment, Wytyczne do inwentaryzacji siedlisk przyrodniczych i gatunków Natura 2000, Instytut Ochrony Przyrody PAN, 2009, Monitoring siedlisk przyrodniczych. Przewodnik metodyczny. Części I - IV. GIOŚ.

W obrębie Wolińskiego Parku Narodowego badania prowadzono po uzgodnieniu metodyki dotyczącej inwentaryzacji z Dyrekcją Parku. Część kontroli terenowych miała miejsce wspólnie z pracownikami Parku. W opracowaniu wykorzystano wieloletnie dane dot. stanowisk fauny oraz tras migracji przekazane przez pracowników Wolińskiego Parku Narodowego. Dodatkowo, uzgodnienie metodyki i zakresu monitoringu oraz przedstawienie wyników z postępów prac miało miejsce na wielu roboczych spotkaniach z Dyrekcją i Radą Naukową Wolińskiego Parku Narodowego.

W uzupełnieniu do raportu przedłożonym w dniu 14.03.2018 r. przedstawiono wnikliwą analizę w zakresie czy realizacja inwestycji w połączeniu z innymi przedsięwzięciami będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 przy uwzględnieniu zapisów art. 33 ustawy o ochronie przyrody. Przepis ten wskazuje, iż zabrania się podejmowania działań, mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności: pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami.

W powyższej analizie uwzględniono przedsięwzięcia, które w powiązaniu z przedmiotową inwestycją mogą wpłynąć na siedliska przyrodnicze bądź stanowiska gatunków stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000. Były to m.in. takie przedsięwzięcia jak: Budowa gazociągu DN700 8,4 MPa relacji Szczecin – Świnoujście, Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług „Mulnik” w Świnoujściu, Sprawny i przyjazny dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu, Terminal LNG, Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu. Dodatkowo w raporcie przedstawiono oddziaływanie skumulowane projektowanej drogi z linią kolejowej E59 w odniesieniu do migracji zwierzyny.

Powyższa analiza przy uwzględnieniu ogólnie dostępnych danych w tym standardowych formularzy danych sporządzonych dla obszarów Natura 2000, zawierających informacje dotyczące charakterystyki obszaru, środowiska przyrodniczego oraz identyfikacji zagrożeń wykazała, iż realizacja inwestycji w wariancie wskazanym przez inwestora t.j. w wariancie 4, nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 kolidujących z przedmiotową inwestycją, jak również na Woliński Park Narodowy. W związku z tym realizacja inwestycji nie powinna doprowadzić do zaniku siedlisk przyrodniczych, jak i gatunków zwierząt i roślin oraz ich siedlisk dzięki którym powołano te obszary Natura 2000, a co za tym idzie do likwidacji tych obszarów.

Należy zaznaczyć, iż wskazany przez wnioskodawcę wariant 4 realizacji przedsięwzięcia przebiegać będzie w dużej części po śladzie obecnie funkcjonującego odcinka drogi Świnoujście-





Troszyn. Analiza wariantowa wskazała, iż przez obszar Wolińskiego Parku Narodowego należy bezwzględnie przejść możliwie jak najbardziej po istniejącym śladzie, poszerzając zajętość terenu tam gdzie jest to konieczne tj. dla przejścia górnego i na lukach drogi. W ocenie organu wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącego pasa drogowego skutkuje minimalizacją oddziaływań na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym ogranicza ingerencję w środowisko naturalne poprzez minimalne uszczuplenie siedlisk przyrodniczych, których istotne części płatów pozostałyby zachowane w stanie niepogorszonym. W przypadku zwierząt poprowadzenie nowej inwestycji wzdłuż pasa istniejącej drogi, pozwoli na znaczne zmniejszenie ingerencji w siedliska rozrodu wielu chronionych gatunków zwierząt, a jednocześnie nie stworzy dodatkowej bariery uniemożliwiającej lub utrudniającej bezkolizyjne migracje, zwłaszcza ssaków. Dodatkowo inwestor zaproponował szereg przejść dla zwierząt, które będą pełniły skuteczną i bezkolizyjną funkcję dla zwierząt migrujących między terenami zlokalizowanymi po północnej i południowej stronie drogi.

6. *„Czy planowana inwestycja spełnia przesłanki ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r., o ochronie przyrody ( Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm., tekst jednolity z dnia 8 grudnia 2017 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 142), a zwłaszcza art. 33 - art. 34 w zakresie konieczności uzyskania opinii Komisji Europejskiej, / art. 34 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy”*

Jak wcześniej wskazano autorzy raportu przeprowadzili wnikliwą analizę wpływu inwestycji na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 przy uwzględnieniu przedsięwzięć, które w powiązaniu z przedmiotową inwestycją mogą wpłynąć na siedliska przyrodnicze bądź stanowiska gatunków stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000. Z analizy tej wynika, iż realizacja inwestycji w wariantie wskazanym przez inwestora tj. w wariantie 4, nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000, a co za tym idzie brak jest przesłanek do zastosowania art. 34 ustawy o ochronie przyrody. Przepis ten bowiem mówi, iż organ może zezwolić na realizację przedsięwzięcia znacząco negatywnie oddziaływającego na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000, jedynie w przypadku jeżeli jego realizacja wynika z koniecznych przyczyn nadrzędnego interesu publicznego, nie ma wobec niego alternatyw i zapewni się odpowiednią kompensację przyrodniczą, po wcześniejszym zasięgnięciu opinii Komisji Europejskiej.

W ocenie organu zastosowanie ww. przesłanek ujętych art. 33 i 34 ustawy o ochronie przyrody nie ma uzasadnienia w niniejszym postępowaniu.

7. *„Czy planowana trasa nie spowoduje blokady przejść migracyjnych zwierząt, nie tylko na obszarze Wolińskiego Parku Narodowego, ale także i przede wszystkim na obszarach Natura 2000, i czy planowane przejścia ekologiczne dla zwierząt, były konsultowane z niezależnymi specjalistami z zakresu ochrony przyrody z uwzględnieniem ustalonych map korytarzy ekologicznych, odpowiednio do treści ustawy o ochronie przyrody wskazanej powyżej”*

Jak wynika z przedłożonych dokumentów oraz wyjaśnień GDDKiA, analiza kolizji planowanej drogi z siecią korytarzy ekologicznych była przeprowadzona na podstawie ogólnie dostępnych danych, w tym danych uzyskanych z portalu Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Ukazane w raporcie korytarze ekologiczne są w obecnej chwili przecięte istniejącą drogą S3, obiektami mostowymi oraz biegnącą na znacznym odcinku równoległe do drogi linią kolejową nr 401 Szczecin - Świnoujście. Wg. autorów raportu, dopasowanie się z przebiegiem drogi poprzez „doklejenie się” do już istniejącej, jak również budowa nowych oraz korekta istniejących przejść i przepustów dla zwierząt, nie spowoduje powstania istotnej bariery dla migrujących zwierząt.

Zaproponowany do realizacji wariant nie powoduje powstania nowej liniowej bariery dla zwierząt, a jedynie poszerzenie bariery już istniejącej i jest szansą, aby tę barierę zminimalizować poprzez zaproponowane rozwiązania w zakresie przejść dla zwierząt, które przedstawiono w treści raportu.

Dodatkowo należy zaznaczyć, iż propozycja autorów raportu przejść dla zwierząt wzdłuż planowanego przedsięwzięcia była konsultowana i przedstawiana na wielu spotkaniach z przedstawicielami instytucji o największej wiedzy dot. migracji zwierzyny na przedmiotowym terenie, tj. Wolińskiego Parku Narodowego, kół łowieckich i Lasów Państwowych. Wszelkie sprawy dotyczące drożności i poprawienia udrożnienia migracji na przedmiotowym odcinku drogi S3, podlegały wnikliwym analizom zarówno ze względów środowiskowych, jak i





możliwości realizacji w odniesieniu do ukształtowania terenu. Lokalizacje przejść zweryfikowane zostały w wyniku danych zebranych podczas inwentaryzacji faunistycznej wykonanej na potrzeby OOŚ w 2016 i 2017 r., jak również na podstawie danych zebranych w 2011 r. Przeanalizowano i uwzględniono również wyniki kolizji ze zwierzętami. Przejścia zaproponowano w miejscach najintensywniejszej migracji zwierząt, zidentyfikowanych naturalnych ciągów zwierząt stanowiących lokalne korytarze ekologiczne, obniżeniach terenu, rowów melioracyjnych w rejonie obejścia drogą S3 miejscowości Troszyn, Reclaw, Płocin, Dargobądz, w miejscach kolizji z ciekami tj. Grzybница, dopływ do jez. Ostrowo (rów) wraz z mokradłami.

8. „Czy dla obszarów Natura 2000 wymienionych powyżej zostały uchwalone plany ochronne, i czy zostały uwzględnione w raporcie (tak też zawiadomienie Urzędu Morskiego z dnia 07.12.2011r., Znak: OW-IV-074/118/01/11 w związku z realizacją projektu POIS.05.03.00-00-280/10 pn. „Projekty planów ochrony 5 ostoi Natura 2000 wyznaczonych na obszarach morskich w województwie zachodniopomorskim”, współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, oraz na podstawie art. 29 ust 6 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, z późn. zm.), oraz zgodnie z art. 39 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 z późn. zm.) Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie zawiadamia o przystąpieniu do opracowania projektów planów ochrony dla obszarów Natura 2000”

Spośród obszarów Natura 2000 kolidujących z planowaną inwestycją, jedynie dla obszarów Puszcza Goleniowska PLB320012 oraz Bagna Rozwarowskie PLB320001 ustanowione zostały plany zadań ochronnych: Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012 wraz z jego zmianami z dnia: 23 marca 2017 r. oraz 5 czerwca 2018 r., oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagna Rozwarowskie PLB320001 wraz z jego zmianami z dnia 21 sierpnia 2017 r. Podczas analizy wpływu inwestycji na ww. obszary Natura 2000, uwzględniono zapisy ww. planów zadań ochronnych ze szczególnym uwzględnieniem istniejących i potencjalnych zagrożeń w stosunku do występujących przedmiotów ochrony wynikających z realizacji inwestycji. Na ich podstawie zostały określone warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na przedmioty ochrony w tych obszarach.

Obecnie dla obszarów Natura 200 takich jak: Zalew Szczeciński PLB320009, Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018, Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011, Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 oraz Zatoka Pomorska PLB990003 trwa procedura ustanawiania planu ochrony przez Dyrektora Urzędu Morskiego. W związku z tym brak jest obowiązujących planów zadań ochronnych dla tych obszarów. Dla ww. obszarów zostały wykonane opracowania, w których znajdują się informacje dotyczące charakterystyki obszaru, rozmieszczenia przedmiotów ochrony czy identyfikacji ich zagrożeń. Celem oceny wpływu inwestycji na przedmioty ochrony w ww. obszarach Natura 2000, organ uwzględnił zapisy znajdujące się ww. materiałach, co wskazano w niniejszej decyzji.

Zgodnie z informacją uzyskaną od GDDKiA, zapisy w ww. obowiązujących planach zadań ochronnych, jak również w ww. projektach planu ochrony oraz materiałach podstawowych do nich również zostały uwzględnione podczas opracowania raportu.

9. „Czy w niniejszym postępowaniu wystąpiono w sprawie dotyczącej ww. planów ochronnych dla obszarów Natura 2000 i czy zostały one uwzględnione w raporcie w niniejszym postępowaniu, dotyczy także Urzędu Morskiego w Szczecinie”

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie uzyskał wymagane prawem opinie właściwych organów, w tym Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie jak również organów inspekcji sanitarnej: Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Ministra Środowiska. Powyższe organy, w tym Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

RAJCE PRAWNY  
Kłeta Grzybkowska



zaopiniowały pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie. Należy zaznaczyć, iż Dyrektor Urzędu Morskiego w zakresie swoich kompetencji uzgodnił realizację przedsięwzięcia wskazując jednocześnie warunki uniemożliwiające pogorszenie ekosystemu wód morskich, a co za tym idzie pogorszenia warunków dla siedlisk przyrodniczych, jak i gatunków od wód zależnych, stanowiących również przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000. Warunki te zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Należy jednocześnie podkreślić, iż Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie jako organ sprawujący nadzór nad obszarami Natura 2000 obejmującymi obszary morskie zgodnie z art. 27a ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, w swoim stanowisku uwzględnił wpływ inwestycji na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 znajdujące się na obszarze wód morskich, jak i w ich sąsiedztwie, tj. obszary specjalnej ochrony ptaków, Zalew Kamieński i Dziwna oraz Zalew Szczeciński, jaki ostoja siedliskowej Ujście Odry i Zalew Szczeciński co skutkowało nałożeniem na inwestora szeregu warunków zabezpieczających siedliska tych gatunków i siedlisk przyrodniczych, dla których powołano ww. obszary.

Dodatkowo, zgodnie z pismem GDDKiA z dnia 28.05.2018 r., uzupełnionym w dniu 30.05.2018 r. autorzy raportu podczas analizy oddziaływania przedsięwzięcia na obszary Natura 2000 uwzględnili zapisy znajdujące się w materiałach podstawowych do planu ochrony dla obszarów Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009, Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011 oraz Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018, dostępnych na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie, w tym: w opracowaniu pn. „Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wraz załącznikami mapowymi dla obszarów Natura 2000: obszarów specjalnej ochrony ptaków Zalew Szczeciński (kod obszaru PLB320009) i Zalew Kamieński i Dziwna (kod obszaru PLB320011) oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty / specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ujście Odry i Zalew Szczeciński (kod obszaru PLH320018)”, jak również mapy rozmieszczenia zinwentaryzowanych siedlisk i gatunków oraz projekt rozporządzenia w sprawie ustanowienia ww. planu ochrony.

Powyższe materiały były również analizowane przez tutejszy organ podczas prowadzonego postępowania.

*10. „Dlaczego raport nie zawiera ocen oddziaływania na obszary Natura 2000 tylko zawiera ogólne pojęcia w tym zakresie bez możliwości podstawowej kontroli”*

W ocenie organu, raport o oddziaływaniu na środowisko przedstawiony w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia odnosi się do zagadnień środowiska przyrodniczego z uwzględnieniem obszarów Natura 2000, w sposób umożliwiający określenie warunków realizacji wnioskowanego przedsięwzięcia.

W ocenie organu dokumentacja ta została przygotowana zgodnie z zapisami ustawy OOŚ i zawiera analizę oddziaływań inwestycji na obszary Natura 2000 wraz z propozycją środków łagodzących.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że metodyka zastosowana przy identyfikacji form oddziaływań oraz przy analizie siły i zasięgu oddziaływań na środowisko przyrodnicze jest zgodna ze wskazówkami Komisji Europejskiej.

Dokumentacja zawiera również odniesienie do każdego obszaru Natura 2000 kolidującego z planowaną inwestycją. Została przedstawiona charakterystyka każdego z tych obszarów oraz zakres oddziaływania inwestycji na integralność i przedmioty ich ochrony. Dla każdego z siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt, będących przedmiotem ochrony na danym obszarze Natura 2000, zostały zidentyfikowane zagrożenia w skali kraju, oddziaływania bezpośrednie związane z zajętością siedliska, zmniejszeniem liczebności populacji oraz oddziaływania pośrednie. W dokumentacji dokonano oceny stwierdzonych oddziaływań i w przypadku stwierdzenia negatywnego oddziaływania inwestycji na dany przedmiot ochrony, zostały zaproponowane odpowiednie środki minimalizujące. Przedstawiono również analizy porównawcze wariantów realizacji przedsięwzięcia w zakresie oddziaływania na obszary Natura 2000, siedliska przyrodnicze oraz rośliny i zwierzęta.

W raporcie zostały wykonane przez autorów analizy w stosunku do obszarów Natura 2000, w tym przedmiotów ochrony na tych obszarach oraz pozostałych gatunków roślin i zwierząt, kolidujących z planowaną inwestycją lub znajdujących się w zasięgu jej oddziaływania.

Dokonano również podsumowania wszystkich wykonanych badań i na podstawie tych analiz





wskazano wariant najmniej oddziałujący na środowisko. Analizy i wyniki pośrednie w stosunku do oddziaływania inwestycji na pozostałe komponenty środowiska zostały przedstawione w odrębnych załącznikach.

*11. „Dlaczego nie przeprowadzono (brak danych) kompletnej i pełnej inwentaryzacji ornitologicznej”*

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją inwentaryzację w zakresie awifauny prowadzono w okresie od grudnia 2015 r. do końca sierpnia 2017 r. Inwentaryzacją objęto przebieg planowanych wariantów wraz z pasami o szerokości co najmniej 500 m od osi planowanej drogi ze szczególnym uwzględnieniem:

- stanowisk lęgowych gatunków ujętych w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, w tym gatunków podlegających ochronie strefowej,
- stanowisk lęgowych gatunków nielicznych, bardzo nielicznych i skrajnie nielicznych jako lęgowe w Polsce i w regionie,
- miejsc występowania większych koncentracji ptaków,
- obecności gniazd kruka i ptaków szponiastych.

W analizie uwzględniono strefy ochrony bielika, jak również innych gatunków drapieżnych kolidujących z planowaną inwestycją, jak i znajdujące się poza buforem badań inwentaryzacyjnych. Prace terenowe prowadzono poruszając się pieszo, rowerem lub samochodem w różnych godzinach, w tym również podczas nocnych nasłuchów (sowy, chruściele). Inwentaryzacja awifaunistyczna miała na celu rozpoznanie, zinwentaryzowanie i zwaloryzowanie najcenniejszych gatunków ptaków. Tereny leśne penetrowano pod kątem obecności gniazd kruka, ptaków szponiastych i bociana czarnego. Największy nakład czasowy na przeprowadzenie ww. prac terenowych poświęcono w okresie grudzień - początek kwietnia tj. w okresie przed pojawieniem się liści na drzewach.

Na podstawie wyników badań z inwentaryzacji awifauny, przedstawiono szereg działań minimalizujących wpływ inwestycji podczas jej realizacji oraz eksploatacji na tą grupę zwierząt. Wyniki badań zostały również przedstawione na załącznikach graficznych do raportu (styczeń 2018 r.) oraz na załącznikach do jego uzupełnienia z dnia 14.03.2018 r. (załącznik 31a. Rozmieszczenie chronionych i zagrożonych gatunków fauny).

W ocenie organu, raport o oddziaływaniu na środowisko przedstawiony w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia odnosi się do zagadnień środowiska przyrodniczego z uwzględnieniem awifauny, w sposób umożliwiający określenie warunków realizacji dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

*12. „Czy wobec planowanych innych inwestycji, w tym: a/ Budowa gazociągu DN700 8,4 MPa relacji Szczecin - Świnoujście, b/ Rewitalizacja Terenów Powojkowych w celu utworzenia centrum usług MULNIK w Świnoujściu c/ Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu d/ sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu e/ Terminal LNG, f/ nadto wobec planowanej inwestycji Terminal Kontenerowy w Świnoujściu łącznie inwestycje powyższe wymagają opinii Komisji Europejskiej jako znaczącą oddziałującą na obszary Natura 2000”*

Odpowiedź na to zagadnienie została przedstawiona w pkt. 1 oraz 2. Niemniej jednak ponownie zaznaczam, iż przy analizie wpływu realizacji przedmiotowej inwestycji na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 uwzględniono przedsięwzięcia, które w powiązaniu z przedmiotową inwestycją mogą wpłynąć na siedliska przyrodnicze bądź stanowiska gatunków stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000. W analizie tej uwzględniono przedsięwzięcia wskazane przez Stowarzyszenie, tj. Budowa gazociągu DN700 8,4 MPa relacji Szczecin – Świnoujście, Rewitalizacja powojkowych terenów w celu utworzenia centrum usług „Mulnik” w Świnoujściu, Sprawny i przyjazny dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu, Terminal LNG, Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu.

Powyższa analiza wykazała, iż realizacja inwestycji w wariantie wskazanym przez inwestora tj. w wariantie 4 nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 kolidujących z przedmiotową inwestycją, a co za tym idzie, nie zachodzą przesłanki wynikające z art. 34 ustawy o ochronie przyrody, w tym konieczność zasięgnięcia opinii Komisji Europejskiej.





13. „Czy planowana inwestycja była konsultowana z niezależnymi organizacjami pozarządowymi do których celów statutowych należy ochrona przyrody”

Jak wskazano wyżej, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie uzyskał następujące wymagane prawem opinie właściwych organów w toku prowadzonego postępowania, tj.:

- organów inspekcji sanitarnej zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS, tj. Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni,
- Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 ustawy OOS,
- Ministra Środowiska za pośrednictwem Dyrektora Wolińskiego Parku Narodowego zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 1a w związku z art. 77 ust. 2a ustawy OOS.

Obowiązujące obecnie przepisy, nie wskazują na konieczność konsultowania inwestycji z niezależnymi organizacjami pozarządowymi, do których celów statutowych należy ochrona przyrody. Niemniej jednak możliwość włączenia się organizacjom do postępowania na prawach strony dają obowiązujące przepisy - art. 44 ustawy OOS i art. 31 § 1 pkt. 2 K.p.a., na podstawie których organizacje ekologiczne powołujące się na swoje cele statutowe, mogą zgłosić chęć uczestniczenia w określonym postępowaniu, jak również prowadzona procedura z udziałem społeczeństwa zgodnie z art. 33 ustawy OOS (dwukrotnie przeprowadzona w niniejszym postępowaniu), dzięki której każdy ma prawo do wniesienia uwag i wniosków związku z realizacją inwestycji. Należy nadmienić, iż z powyższych możliwości w toku niniejszego postępowania skorzystało kilka organizacji ekologicznych, w tym Stowarzyszenie Zielone Wyspy.

Dodatkowo w zakresie przejść dla zwierząt, przedsięwzięcie było konsultowane i przedstawiane na wielu spotkaniach z przedstawicielami instytucji o największej wiedzy dot. migracji zwierzyny na przedmiotowym terenie, tj. Wolińskiego Parku Narodowego, kół łowieckich i Lasów Państwowych.

14. „Czy inwestor/ wnioskodawca - w zakresie sprawdzenia danych szacunkowych - natężenie ruchu, emisje i zanieczyszczenia, hałas, sprawdził, czy dane szacunkowe dotyczące poprzednich inwestycji ( Obwodnica Międzyzdrojów (lata realizacji: 2006-2008) Obwodnica Wolina (lata realizacji: 2002-2003) Obwodnica Dargobądz (lata realizacji: 2002-2003) Przebudowa przejścia przez Woliński Park Narodowy (lata realizacji: 1999-2001) - odpowiadały parametrom rzeczywistym po zakończeniu inwestycji”

Aktualnie prowadzone jest postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście –Troszyn. Wskazane przez Stowarzyszenie przedsięwzięcia nie dotyczą przedmiotu tego postępowania. Dla ww. inwestycji były przeprowadzone odrębne postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, w których analizowano aspekty ich oddziaływania na poszczególne elementy środowiska, ze wskazaniem warunków ograniczających ich wpływ na komponenty środowiska. Dlatego też o analizę oceny stanu środowiska po zrealizowaniu ww. przedsięwzięć, w tym informacji o ewentualnych przekroczeniach obowiązujących norm należy zwrócić się do organów właściwych w tym zakresie.

Niemniej jednak należy zaznaczyć, iż podczas analizy wpływu inwestycji na klimat akustyczny uwzględniono analizę oddziaływania akustycznego dla stanu istniejącego ciągu drogi krajowej DK3 wraz z istniejącymi skrzyżowaniami oraz węzłami (wariant bezinwestycyjny), w tym inwestycjami wskazanymi przez Stowarzyszenie. Z analizy tej wynika, iż w kolejnych horyzontach czasowych dochodzi do licznych przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu, a istniejące ekrany akustyczne nie są wystarczającym środkiem zapobiegawczym dla wszystkich terenów chronionych przed hałasem. W związku z tym w raporcie zostały wskazane środki ochrony przeciwhałasowej.

Na potrzeby raportu została przeprowadzona również analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym dla obecnego przebiegu drogi DK3 (również uwzględniająca drogi dojazdowe oraz wszystkie węzły i te które wskazało Stowarzyszenie) w roku 2017. oraz dla perspektyw w latach 2023 i 2033 w przypadku wariantu polegającego na niepodjęciu inwestycji. Z przedłożonej analizy wyników rozprzestrzeniania się





zanieczyszczeń wynika, że przeprowadzenie inwestycji w wizji długoterminowej będzie dużo korzystniejsze od pozostania przy aktualnym przebiegu drogi DK3 ze względu na mniejsze wartości stężeń zanieczyszczeń (oddziaływanie drogi) na przyległe do pasa drogowego tereny. Ponadto podczas analizy dot. zasadności budowy planowanej drogi przy prognozowaniu przepustowości istniejącej drogi krajowej nr 3 uwzględniono cały istniejący odcinek drogi krajowej nr 3, w związku z tym badania odnośnie przepustowości obejmowały również inwestycje wskazane przez Stowarzyszenie. Należy podkreślić, iż w ramach tej analizy wskazano na konieczność realizacji przedmiotowej inwestycji, co umożliwi zwiększenie przepustowości na drodze nr 3.

W związku z faktem, iż w swoim piśmie z dnia 17.04.2018 r. Stowarzyszenie poruszyło kilka kwestii dot. zagadnień formalno-prawnych dot. przedmiotowego postępowania, takich jak:

- „czy wniosek o wydanie decyzji środowiskowej złożony w dniu 22.12.2017r., był kompletny i wyczerpujący, i umożliwiał wszczęcie postępowania”,
- „czego dotyczyły braki wymagające przez RDOŚ uzupełnienia, i czy były istotne”,
- „kiedy wszczęto postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budowa drogi S3 na odcinku Świnoujście – Troszyn”,

organ wyjaśnia, iż nie są to uwagi merytoryczne i nie odnoszą się do zagadnień środowiskowych, niemniej jednak opis dot. prowadzonego postępowania uwzględniający stronę formalną został przedstawiony w początkowej części uzasadnienia niniejszej decyzji. Procedury związane z przedmiotowym postępowaniem wynikają z obowiązujących przepisów i organ w postępowaniu spełnił wymogi ustawy OOŚ. Ponadto z uwagi na fakt, iż w przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 20, stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy OOŚ, 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 2017 r., poz. 1257 ze zm.) zwanej dalej k.p.a., tj. w drodze obwieszczeń, w tym powiadamiane o wszczęciu postępowania administracyjnego, oraz o kolejnych etapach toczącej się procedury.

Dodatkowo należy zaznaczyć, iż każda ze Stron postępowania mogła zapoznać się z aktami sprawy, w tym z treścią wezwań wystosowanych do wnioskodawcy.

Niemniej jednak odnosząc się do ww. zagadnień wyjaśniam, iż w związku na fakt, iż w przedłożonym w dniu 22.12.2017 r. wniosku o wydanie decyzji środowiskowej stwierdzono braki formalne uniemożliwiające wszczęcie postępowania administracyjnego, tutejszy organ pismem z dnia 03.01.2018 r. znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.1 wezwał wnioskodawcę do ich uzupełnienia. Wskazane w ww. piśmie braki uzupełniono w dniach: 26.01.2018 r. oraz 31.01.2018 r. Po skompletowaniu całego wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, zgodnie z art. 61 § 4 i art. 10 § 1 K.p.a., obwieszczeniem z dnia 02.02.2018 r., znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.3 organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie. Dodatkowo biorąc pod uwagę, iż Regionalny Dyrektor Ochrony środowiska w Szczecinie jako organ wydający decyzję środowiskową jest zobowiązany do wyjaśnienia wszelkich kwestii niezbędnych do wyjaśnienia sprawy, celem prawidłowego rozstrzygnięcia sprawy, kilkakrotnie wzywano inwestora o ich uzupełnienie (m.in. wezwania z dnia: 02.02.2018 r. oraz 02.05.2018 r.)

Biorąc pod uwagę złożone uwagi i wnioski przez Radę Miasta Świnoujście, mieszkańców Osiedla Warszów, Stowarzyszenie Zielone Wyspy Świnoujście oraz Prezydenta Miasta Świnoujście, należy wskazać iż zostały one wnikliwie przeanalizowane, co zostało przedstawione powyżej.

W związku z przedstawionymi rozwiązaniami technicznymi, które poddano ponownie procedurze z udziałem społeczeństwa od dnia 05.06.2018 r. do 04.07.2018 r., w dniu 04.06.2018 r., ponownie zasięgnięto opinii organów współuczestniczących w niniejszym postępowaniu, tj.

- organów inspekcji sanitarnej tj. Zachodniopomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni (pismo znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.21),
- Dyrektora Urzędu Morskiego w Szczecinie





WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.22),

- Ministra Środowiska za pośrednictwem Dyrektora Wolińskiego Parku Narodowego (pismo znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.23).

Należy zaznaczyć, iż w związku z pismem Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu z dnia 18.05.2018 r. znak: GS-N-NZ/401/2/18 (informującym, iż nie jest organem właściwym w zakresie przedmiotowej inwestycji), nie zasięmano opinii tego organu.

Ponadto z uwagi na wejście w życie w dniu 26 kwietnia 2018 r. przepisów ustawy z dnia 28 lutego 2018 r. o zmianie ustawy Prawo wodne (Dz.U.2018 r. poz. 710), nie zasięmano również opinii Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Zgodnie bowiem z art. 1 pkt 2 lit. a) tej ustawy oraz art. 545 obowiązującej od 1 stycznia 2018 r. ustawy Prawo wodne do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy dotyczących decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się przepisy obowiązujące przez dniem 1 stycznia 2018 r.

W zakresie właściwości organów inspekcji sanitarnej, Zachodniopomorski Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie pismem z dnia 22.06.2018 r., znak: NZNS.7040.6.4.2018 zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia natomiast Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, pismem z dnia 22.06.2018 r. (data wpływu 29.06.2018 r.) postanowił uzgodnić warunki realizacji przedsięwzięcia ujęte w przedłożonym przez inwestora raporcie.

Ponadto Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie postanowieniem z dnia 12.06.2018 r. (data wpływu 15.06.2018 r.), znak: OW.IV.071.015.04.18 uzgodnił realizację przedsięwzięcia pod warunkami uniemożliwiającymi pogorszenie ekosystemu wód morskich, które zostały wskazane również w postanowieniu z dnia 12.04.2018 r., znak: OW.IV.071.015.02.18.

Natomiast z uwagi, iż planowane nowe rozwiązania projektowe dotyczące budowy drogi w obszarze osiedla Warszów w Świnoujściu znajdują się poza granicami Wolińskiego Parku Narodowego, Minister Środowiska postanowieniem z dnia 25.07.2018 r., znak: DOP-WPN.286.167.2017.LN umorzył przedmiotowe postępowanie w całości.

We wskazanym powyżej okresie trwania procedury z udziałem społeczeństwa, tj. od dnia 05.06.2018 r. do 04.07.2018 r., zgodnie z 30 – dniowym terminem i procedurą formalną, poprzez ePUAP wniesione zostały uwagi i wnioski przez:

- Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot z siedzibą w m. Bystra, będące jednocześnie stroną w postępowaniu (pismo z dnia 03.07.2018 r.);
- Panią Justynę Bzdak - Jarząbek (pismo z dnia 04.07.2018 r.)

Z uwagi na poruszone tematy ww. pismach w kontekście oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tutejszy organ pismem z dnia 09.07.2018 r., znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.28 wezwał inwestora do ustosunkowania się do nich. Dodatkowo, w dniu 10.07.2018 r. wpłynęło pismo spółki Hotele Spa dr Irena Eris Sp. z o. o. za pośrednictwem radcy prawnego Jarosława Jerzykowskiego Jerzykowski i Wspólnicy Sp.K. będącej jednocześnie stroną w postępowaniu, w sprawie uwzględnienia w decyzji środowiskowej obowiązku zastosowania ekranów akustycznych.

Z uwagi na powyższe tutejszy organ również zwrócił się do inwestora o ustosunkowanie się do wniosku spółki Hotele Spa dr Irena Eris Sp. z o. o. (pismo z dnia 11.07.2018 r., znak: WONS.OŚ.4200.9.2017.KK.28).

Wnioskodawca pismem z dnia 19.07.2018 r. przedstawił wyjaśnienia do zagadnień poruszanych w pismach: Stowarzyszenia Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Pani Justyny Bzdak – Jarząbek oraz spółki Hotele Spa dr Irena Eris Sp. z o. o.

W piśmie z dnia 03.07.2018 r. Stowarzyszenie Pracownia na rzecz Wszystkich Istot z siedzibą w m. Bystra z dnia 03.07.2018 r., przedstawiło szereg uwag, do których organ w odniósł się w następujący sposób.

1. *W raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (ROŚ) znajduje się wiele błędnych informacji w zakresie kolizji planowanej drogi z siecią korytarzy ekologicznych dotyczy to zarówno błędnie wskazanej długości kolizji (ok. 50 m), jak i oznaczenia przecinanych korytarzy. W rzeczywistości planowana droga koliduje z następującymi odnogami krajowej sieci ekologicznej (wg. Jędrzejewski i in. 2011): Korytarz Północny*





(KPn), odnoga KPn-32B Lasy Wolińskie - na długości ok. 18,5 km oraz Korytarz Północny (KPn), odnoga KPn-32A Lasy Wolińskie-Puszcza Goleniowska - na długości ok. 2,1 km. W świetle powyższego, zasadniczego błędu - niemożliwe było przeprowadzenie właściwej oceny oddziaływania planowanej drogi na łączność ekologiczną. Przeprowadzone w ROŚ analizy i zawarte wnioski w zakresie kolizji z główną siecią ekologiczną i korytarzami łączącymi ostoje Natura 2000 są obciążone rażącymi błędami i nie posiadają żadnej wartości merytorycznej. ROŚ nie zawiera zatem rzetelnej analizy wpływu przedsięwzięcia na zachowanie integralności przecinanych ostoż Natura 2000 oraz analizy wpływu na zachowanie spójności sieci w skali lokalnej, regionalnej i krajowej.

Analiza kolizji planowanej drogi z siecią korytarzy ekologicznych była przeprowadzona na podstawie ogólnie dostępnych danych, w tym danych uzyskanych z portalu Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Zgodnie z informacją tam zawartą: graficzna prezentacja danych została wykonana na zlecenie Ministra Środowiska przez Polską Akademię Nauk - Zakład Badania Ssaków w Białowieży w 2005 roku. Przedstawione w raporcie korytarze ekologiczne, jak również wymienione w piśmie Stowarzyszenia korytarze, są w obecnej chwili przecięte istniejącą drogą S3, obiektami mostowymi oraz biegnącą na znacznym odcinku równolegle do drogi linią kolejową. W związku z tym nie zmieniają one nic w analizie kolizji. Dopasowanie się z przebiegiem drogi poprzez „doklejenie się” do już istniejącej jak również budowa nowych oraz korekta istniejących przejść i przepustów dla zwierząt wg. autorów raportu nie naruszy znacznie drożności wymienionych przez Stowarzyszenie korytarzy ekologicznych. Zaproponowany do realizacji wariant nie powoduje powstania nowej liniowej bariery dla zwierząt, a jedynie poszerzenie bariery już istniejącej i de facto jest duża szansa, aby tę barierę zminimalizować poprzez zaproponowane rozwiązania w zakresie przejść dla zwierząt. Tym samym analiza kolizji projektowanego przedsięwzięcia była przeprowadzona poprawnie, potwierdzają to również wyniki spotkań z przedstawicielami instytucji o największej wiedzy dot. migracji zwierzyny na przedmiotowym terenie - Wolińskiego Parku Narodowego, kół łowieckich i Lasów Państwowych. Wszelkie sprawy dotyczące drożności i poprawienia udrożnienia migracji na przedmiotowym odcinku drogi S3, podlegały wnikliwym analizom zarówno ze względów środowiskowych jak i możliwości realizacji w odniesieniu do ukształtowania terenu. Lokalizacje przejść zweryfikowane zostały w oparciu o dane zebrane podczas inwentaryzacji faunistycznej wykonanej na potrzeby OOŚ w 2016 i 2017 r., jak również na podstawie danych zebranych w 2011 r. Przeanalizowano i uwzględniono również wyniki kolizji ze zwierzętami. Przejścia zaproponowano w miejscach najintensywniejszej migracji zwierząt, zidentyfikowanych naturalnych ciągów zwierząt stanowiących lokalne korytarze ekologiczne, obniżeniach terenu, rowów melioracyjnych w rejonie obejścia drogą S3 miejscowości Troszyn, Reclaw, Płocin, Dargobądz, w miejscach kolizji z ciekami tj. Grzybica, dopływ do jez. Ostrowo (rów) wraz z mokradłami.

Dodatkowo należy wskazać, iż odcinki drogi S3 między Troszynem i Dargobądzem oraz między Międzyzdrojami a Świnoujściem nie były dotychczas wygradzone. Skutkowało to możliwością nieograniczonej migracji zwierząt po powierzchni istniejącej drogi. Jednocześnie narażało migrującą zwierzynę na stres, okaleczenie lub śmierć w wyniku kolizji z ruchem kołowym. Z uwagi na planowane wygradzenie drogi na całym jej odcinku prognozuje się, że przejścia będą pełniły skuteczną i bezkolizyjną funkcję dla zwierząt migrujących między terenami zlokalizowanymi po północnej i południowej stronie drogi a analiza w tym zakresie została wykonana poprawnie.

2. ROŚ nie diagnozuje stanu środowiska z uwagi na rażące braki w inwentaryzacji przyrodniczej. Opis środowiska przyrodniczego przedstawiony w ROŚ jest niepełny, zawiera wiele luk i nie spełnia zakresem treści wymagań określonych przepisami prawnymi. Jedyne informacje jakie się pojawiają obejmują proste zestawienie stwierdzonych gatunków, bez podania kluczowych danych w zakresie wielkości populacji pozostających w zasięgu oddziaływania drogi i przestrzennego rozmieszczenia gatunków względem planowanej drogi.

W odniesieniu do wszystkich komponentów przyrodniczych na potrzeby niniejszego postępowania autorzy raportu przeprowadzili analizę materiałów źródłowych dotyczących





obszaru objętego inwestycją, mającą na celu ustalenie dotychczasowego stanu wiedzy o zasobach przyrodniczych obszaru badań: występowaniu zbiorowisk roślinnych oraz siedlisk przyrodniczych, roślin naczyniowych, mszaków, grzybów makroskopowych (wielkoowocnikowych) i zlichenizowanych (porostów), stanowisk fauny oraz funkcjonowania sieci obszarów chronionych. Wykorzystano informacje publikowane oraz wyniki opracowań niepublikowanych dostępnych w formie materiałów GIS i dokumentacji. Wykorzystane zostały także obserwacje własne autorów opracowania prowadzących obserwacje w obszarze objętych inwentaryzacją od wielu lat.

W przypadku oceny wpływu na obszary Natura 2000 zastosowano następującą metodykę. Szczegółowe kartowanie w przypadku obszarów Natura 2000 dotyczyło obszaru w odległości do 500 m od poszczególnych wariantów przebiegu drogi (po jej obu stronach) i 1000 m od projektowanych węzłów drogowych. W czasie prac terenowych skartowano siedliska przyrodnicze w odległości do 500 m od poszczególnych wariantów przebiegu drogi (po jej obu stronach) oraz siedliska gatunków z załączników Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej. Zwrócono szczególną uwagę na wyznaczone obszary Natura 2000, doliny rzeczne, ciek, zbiorniki wodne, inne mokradła, kompleksy leśne i kompleksy użytków zielonych. Dane z obserwacji odnoszono i weryfikowano w stosunku do danych archiwalnych, zwłaszcza z inwentaryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego (2010) i wykonanej na potrzeby Planu ochrony Wolińskiego Parku Narodowego (2013).

Przy określeniu stopnia zachowania siedlisk przyrodniczych i ich reprezentatywności zastosowano obowiązujące w Unii Europejskiej kryteria typowania.

Dodatkowo szczegółowe kwestie w zakresie identyfikacji, typologii i oceny stanu przedmiotów ochrony Natura 2000 realizowane były zgodnie z istniejącymi publikacjami: Manual of European Union Habitats. EUR 28, April 2013. European Commission DG Environment, Wytyczne do inwentaryzacji siedlisk przyrodniczych i gatunków Natura 2000, Instytut Ochrony Przyrody PAN, 2009, Monitoring siedlisk przyrodniczych. Przewodnik metodyczny. Części I - IV. GIOŚ. Prace terenowe w zakresie gatunków roślin naczyniowych i siedlisk przyrodniczych prowadzone były w I dekadzie czerwca 2016, pierwszej i drugiej dekadzie sierpnia 2016, w pierwszej i drugiej dekadzie maja 2017, w drugiej dekadzie czerwca 2017, w drugiej dekadzie lipca 2017, w pierwszej dekadzie sierpnia 2017.

Inwentaryzację faunistyczną prowadzono w okresie od grudnia 2015 r. do końca sierpnia 2017 r. W obrębie Wolińskiego Parku Narodowego badania prowadzono po uzgodnieniu z Dyrekcją Parku metodyki dotyczącej inwentaryzacji. Część kontroli terenowych miała miejsce wspólnie z pracownikami Parku. W opracowaniu wykorzystano wieloletnie dane dot. stanowisk fauny oraz tras migracji przekazane przez pracowników Wolińskiego Parku Narodowego.

Ponadto podczas prac terenowych wykazano obecność szeregu gatunków zwierząt, które w obrębie terenu objętego inwentaryzacją nie mają swoich stanowisk lęgowych. Podano również dane dot. stwierdzonych w poszczególnych okresach fenologicznych większych koncentracji ptaków w rejonie objętym inwentaryzacją.

Dodatkowo podkreślenia wymaga fakt, iż uzgodnienie metodyki i zakresu monitoringu oraz przedstawienie wyników z postępów prac miało miejsce na wielu roboczych spotkaniach z Dyrekcją i Radą Naukową Wolińskiego Parku Narodowego, przedstawicielami Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W przypadku awifauny przedstawiono konkretne liczebności i stanowiska dla gatunków istotnych. Natomiast w przypadku ptaków pospolitych i szeroko rozprzestrzenionych prowadzono badania transektowe (w obrębie Wolińskiego Parku Narodowego) oraz podano dla każdego z wariantów szacowaną liczbę par lęgowych z informacją o głównym siedlisku zajmowanym przez poszczególne gatunki.

W ocenie organu dokumentacja zebrana w toku przeprowadzonego postępowania została sporządzona w sposób pozwalający na określenie w niniejszej decyzji warunków realizacji przedsięwzięcia. Raport z grudnia 2017 r. został uszczegółowiony raportem ze stycznia 2018 r. oraz dodatkowymi uzupełnieniami i wyjaśnieniami. W skład raportu wchodzi odrębne opracowania, stanowiące załączniki obejmujące zagadnienia związane m.in. z: obszarami Natura 2000, podsumowaniem rezultatów wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej, czy zagadnieniami oddziaływania na środowisko hałasu komunikacyjnego z drogi. W ocenie organu dokumentacja

Za zgodność z oryginałem

Szczecin

2022-07-19

RADCA PRAWNY  
Elżbieta Grzybowska



ta została przygotowana zgodnie z zapisami ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i zawiera analizę oddziaływań inwestycji wraz z propozycją środków łagodzących na wszystkie wymagane ustawą komponenty środowiska. Dla każdego z rozpatrywanych komponentów środowiska zidentyfikowano i scharakteryzowano oddziaływania istotne bądź negatywne.

W kontekście uwarunkowań przyrodniczych, rozdział 3 raportu (styczeń 2018 r.), identyfikujący gatunki chronione i zagrożone występujące w rejonie oddziaływania przedsięwzięcia zawiera faktycznie tylko ich wykazy wraz z waloryzacją. Pełne wyniki inwentaryzacji przyrodniczej znajdują się na załącznikach do raportu oraz na załącznikach do jego uzupełnienia z dnia 14.03.2018 r. (Załączniki nr 31a – Rozmieszczenie chronionych i zagrożonych gatunków fauny, 31b – Rozmieszczenie chronionych i zagrożonych gatunków flory, 31c – Lokalizacja przedsięwzięcia na tle siedlisk przyrodniczych). Szczegóły dotyczące charakterystyk i oceny walorów przyrodniczych, wielkości stanowisk gatunków i arealy oraz oceny stanów siedlisk przyrodniczych objęte oddziaływaniami przedsięwzięcia zawarte zostały w rozdziale 11.1.7 raportu (styczeń 2018 r.). Autorzy inwentaryzacji przedstawili w części opisowej i graficznej stanowiska gatunków podlegających ochronie na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt ze szczególnym uwzględnieniem gatunków umieszczonych w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej, Załączniku I Dyrektywy Ptasiej oraz w przypadku awifauny gatunków co najmniej nielicznych w skali kraju lub Pomorza Zachodniego.

3. *Zastosowano nieprawidłową metodykę dot. inwentaryzacji herpetofauny. Na potrzeby ROŚ należy ocenić ogólny stan populacji, rozmieszczenie siedlisk i przebieg szlaków migracji płazów. Tymczasem w omawianym ROŚ ograniczono się jedynie do aktywności w zbiornikach rozrodczych pozostających w zasięgu wpływu drogi. Ponadto autorzy inwentaryzacji przeprowadzili obserwacje incydentalnie, w zaledwie pojedynczych dniach, które nie zostały dodatkowo wybrane w oparciu o panujące warunki pogodowe - na co wskazują dane pomiarowe IMGiW w zakresie opadów dobowych. Incydentalne obserwacje nie pozwalają na rzetelną inwentaryzację liczebności i rozmieszczenia gatunków, określenie rzeczywistej liczby migrantów wiosennych i liczby osobników przystępujących do godów. Jedynie poprzez ciągłe lub regularne i częste obserwacje płazów w okresie ich wzmożonej aktywności można rzetelnie zidentyfikować występowanie gatunków i ocenić stan ich populacji.*

Badania prowadzono w różnych warunkach, w tym również podczas występowania opadów atmosferycznych. Podczas prac terenowych oraz podczas przejazdów wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych w zasięgu prowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono osobników herpetofauny, które byłyby ofiarami kolizji drogowych.

Inwentaryzację faunistyczną prowadzono w okresie od grudnia 2015 r. do końca sierpnia 2017 r. Istotne materiały uzyskano również od pracowników Wolińskiego Parku Narodowego. W zakresie inwentaryzacji faunistycznej daty kontroli terenowych przedstawiały się następująco: grudzień 2015 r. - 17, luty 2016 r. - 09, 19, 26, marzec 2016 r. - 04, 15, 17, kwiecień 2016 r. - 05, 20, maj 2016 r. - 10, 21, czerwiec 2016 r. - 04, 08, 22, lipiec 2016 r. - 16, 28, 30, 31, sierpień 2016 r. - 18, wrzesień 2016 r. - 16, luty 2017 r. - 12, 14, marzec 2017 r. - 02, 03, 24, kwiecień 2017 r. - 04, 05, 06, maj 2017 r. - 11, 13, 20, czerwiec 2017 r. - 10, 20, 28, lipiec 2017 r. - 11, sierpień 2017 r. - 04, 13, 21, 29.

Na podstawie stwierdzonej wielkości populacji poszczególnych gatunków herpetofauny jak również biorąc pod uwagę przebieg istotnych szlaków migracyjnych zaproponowano szereg przepustów oraz zabezpieczeń w obszarze Wolińskiego Parku Narodowego. Badania terenowe prowadzono w każdym z okresów fenologicznych wykonując w okresie rozrodu zwierząt po kilka kontroli miesięcznie. Badania w zakresie przyrodniczym prowadził zespół przyrodników z wieloletnim doświadczeniem terenowym, który wykonał wiele opracowań zarówno dla planowanych inwestycji m.in. liniowych jak i związanych z ochroną punktowych i obszarowych form ochrony przyrody. O doświadczeniu osób prowadzących inwentaryzację świadczy wykonany przez nich szereg opracowań, w tym: inwentaryzacja i waloryzacja gmin województwa zachodniopomorskiego w tym ostatnio dla miasta i gminy Kołobrzeg, gminy

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

PRACOWNIK PRAWNY  
Elżbieta Grzybowska



Ustronie Morskie, inwentaryzacja płazów m.in. pod planowane farmy wiatrowe, Program Ochrony Przyrody Lasów Miejskich Szczecina, inwentaryzacja herpetofauny dla Obwodnicy Zachodniej Szczecina i wielu innych.

4. *W ROŚ jest niepełna analiza oddziaływań skumulowanych z inwestycją.*

*W analizach nie uwzględniono kluczowego przedsięwzięcia powodującego barierowe oddziaływania o charakterze skumulowanym - istniejącej linii kolejowej E59/C-E59, odcinek: Szczecin-Świnoujście. Linia to magistrala dwutorowa o międzynarodowym znaczeniu (sieć TEN-T, umowy AGC/AGTC) o aktualnej prędkości ruchu pociągów do 120-130 km/h. Linia kolejowa w stanie obecnym powoduje samodzielnie barierowe oddziaływanie dla przemieszczania wielu gatunków zwierząt naziemnych - w tym dużych ssaków i płazów. Ze względu na przebieg linii w bezpośrednim otoczeniu istniejącej DK3 - obie przeszkody tworzą wspólną barierę ekologiczną o charakterze skumulowanym. Brak analizy tego zagadnienia ma doniosłe skutki prawne w postaci braku zaplanowania odpowiednich działań minimalizacyjnych. Wszelkie bowiem działania defragmentacyjne przy drodze S-3 (mosty krajobrazowe, przejścia dla zwierząt) muszą być projektowane z uwzględnieniem linii kolejowej - w tym poprzez projektowanie wspólnych obiektów nad oboma barierami (analogicznie jak przy S-5/E59, odc. Leszno- Rawicz).*

Na wstępie należy wskazać, iż linia kolejowa E 59 stanowi element Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) w skład, której wchodzi drogi i linie kolejowe, w tym linia kolejowa nr 401 (Świnoujście - Szczecin Dąbie). Dlatego też w raporcie prowadzona analiza skumulowanego wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska wraz linią kolejową nr 401 dotyczyła również linii E 59.

Analizę oddziaływań skumulowanych planowanego przedsięwzięcia dla wszystkich wariantów przebiegu drogi przedstawiono w wielu częściach raportu, w tym m.in. w rozdziale 8 pn. Informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Znajduje się w nim, odniesienie do linii kolejowej nr 401 łączącej Szczecin – Dąbie ze Świnoujściem. Zgodnie z pismem GDDKiA z dnia 19.07.2018 r., prace inwentaryzacyjne na potrzeby raportu obejmowały obszar, w zasięgu którym znajduje się ww. linia kolejowa. Przeprowadzona w raporcie analiza, w tym analiza oddziaływania skumulowanego projektowanej drogi i linii kolejowej 401, stanowiącej część linii E59 na migrację zwierzyny, wykazała konieczność zaprojektowania przejścia górnego dla zwierząt nad projektowaną drogą w raporcie jako przejście PEDg- 5.IV. Natomiast w okolicach Lubiewa migracja zwierzyny przez ww. ciągi komunikacyjne zostanie zapewniona poprzez budowę estakady.

Na pozostałych odcinkach planowanej drogi nie stwierdzono kumulacji się oddziaływań linii kolejowej i drogi na migrację zwierzyny. Spowodowane jest to oddaleniem się linii kolejowej od projektowanego układu drogowego lub brak stwierdzonej migracji.

Dodatkowo, w raporcie wykonano analizy akustyczne zmierzające do określenia skumulowanego oddziaływania przedmiotowego układu dróg wraz z linią kolejową nr 401 Szczecin Dąbie SDB - Świnoujście Port. Szczegółowe dane na ten temat znajdują się w pkt 14 raportu oraz na rysunkach: 4-6, 11-12, 16-18, 23-24, 29-30.

W związku z powyższym stwierdzenie iż w raporcie jest *niepełna analiza oddziaływań skumulowanych z linią kolejową E59 oraz brak zaprojektowania przejść umożliwiających przekroczenie łączne ww. barier jest bezzasadne.*

5. *W ROŚ brak oceny dopuszczalności realizacji inwestycji. W Raporcie znalazło się następujące stwierdzenie: „Obecne założenia projektowe dla inwestycji będącej przedmiotem raportu są dość ogólne. Szczegóły rozwiązań technicznych oraz harmonogram robót i oddania eksploatacji inwestycji zostaną kreślone na etapie projektu budowlanego, dlatego, też wszelkie założenia odnośnie oddziaływań skumulowanych powinny być szerzej opracowane na etapie PB”.*

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 1 9

RACJONALNY  
Ekspert Grzybkonowska



*Stanowi to celowe obejście procedury oceny oddziaływania na środowisko i sędowanie prawidłowego badania wpływu inwestycji na etap ponownej oceny oddziaływania. Tymczasem ROŚ musi jednoznacznie rozstrzygać o dopuszczalności realizacji przedsięwzięcia, czyli m.in. o możliwości wystąpienia istotnych oddziaływań barierowych i możliwości ich minimalizacji poprzez działania defragmentacyjne. Na etapie opracowania ROŚ muszą zatem znaleźć się propozycje działań minimalizujących na tyle szczegółowe, by możliwe było jednoznaczne rozstrzygnięcie o ich efektywności i realnym wpływie na minimalizację oddziaływań. Przerzucenie oceny oddziaływania na kolejny etap całkowicie dyskwalifikuje to opracowanie jako podstawę wydania zgodnej z wymogami prawa i ochrony środowiska decyzji środowiskowej.*

Stwierdzenie przytoczone w piśmie Stowarzyszenia „...Obecne założenia projektowe dla inwestycji będącej przedmiotem raportu są dość ogólne. Szczegóły rozwiązań technicznych oraz harmonogram robót i oddania eksploatacji inwestycji zostaną kreślone na etapie projektu budowlanego, dlatego, też wszelkie założenia odnośnie oddziaływań skumulowanych powinny być szerzej opracowane na etapie PB ...” odnosi się do rozdziału nr 8 raportu pn. Informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z ustawą 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 przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko jest możliwe, jeżeli zachodzą przesłanki wskazane w tej ustawie. W przedmiotowej sprawie, w ocenie organu, takie przesłanki występują. Jedną z nich jest to, że analizowana obecnie dokumentacja wykonana jest na wstępnym etapie przygotowania inwestycji. Nie są wtedy jeszcze znane ostateczne informacje na jej temat, np. brak jest danych na temat lokalizacji zaplecza budowy. Nie są również znane szczegóły dotyczące rozwiązań technicznych, czy rozpoznania hydrogeologicznego i geotechnicznego, które wpływają na przyjęte rozwiązania. Raport sporządzany na tym etapie posiada taki stopień szczegółowości, na jaki pozwala stan przygotowania analizowanej dokumentacji. Podanie szczegółowych rozwiązań technicznych na etapie decyzji środowiskowej jest niemożliwe ze względu na fakt, iż dopiero na etapie wykonywania projektu budowlanego można wskazać konkretnie rozwiązania techniczne, ponieważ wówczas rozpoznaje się szczegółowo np. warunki hydrogeologiczne i dostosowuje rozwiązania projektowe do analizowanej sytuacji gruntowej. Na etapie wykonania dokumentacji technicznej opracowuje się również operat wodnoprawny ze szczegółową analizą warunków hydrologicznych. Przedstawiony raport do uzyskania decyzji środowiskowej wskazuje na miejsca zagrożenia i proponowane rozwiązania. Odnośnie doprecyzowania kwestii: uściślenia wycinki drzew, systemu odwodnienia, sposobu przejścia przez doliny z obszarami podmokłymi na etapie wykonania powtórnej oceny (kiedy znane będą już bardzo dokładnie warunki gruntowo-wodne i dostosowane do nich szczegółowe rozwiązania projektowe tj. lokalizacja zbiorników odparowujących, dróg serwisowych i zbiorników itp.) jest jak najbardziej uzasadniona.

Należy zauważyć, iż szczegółowy zestaw działań minimalizujących został przedstawiony w rozdziale 15 raportu (styczeń 2018) pn. *Opis przewidywanych działań mających na celu unikanie, zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszaru natura 2000, oraz ciągłość łączących je korytarzy ekologicznych, wraz z oceną ich skuteczności odpowiednio na etapach realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia i w miarę możliwości dosyć szczegółowo, co nawet przy zmianach założeń projektowych da efektywne wyniki zabezpieczenia środowiska przyrodniczego.*

W przedstawionej dokumentacji zostały przeanalizowane, na ile jest to możliwe na tym etapie, zagadnienia dotyczące odwodnienia drogi i obiektów towarzyszących infrastrukturze drogowej. Omówiony i wskazany został sposób gospodarki ściekami i wodami opadowymi, uwzględniający m.in. w zależności od prognozowanych ilości ścieków i stężeń zanieczyszczeń w nich zawartych,

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

RAJCA PRAWNY  
Elżbieta Grzybewska



sposób ich odprowadzenia do odbiornika (gruntu lub wód powierzchniowych). Przedstawiono potrzebę zastosowania różnych rodzajów systemów urządzeń podczyszczających (osadników, zbiorników itp.).

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. art. 67 ww. ustawy, celem raportu na etapie ponownej oceny jest nie tylko weryfikacja rozwiązań zawartych w pierwszym raporcie. W niektórych przypadkach możemy mieć także do czynienia z doprecyzowaniem rozwiązań zaproponowanych w pierwszym raporcie. U podstaw wprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko leżał właśnie problem braku szczegółowych danych we wstępnej fazie realizacji inwestycji. W związku z tym, iż w Polsce proces inwestycyjny jest procesem wieloetapowym, w raportach o oddziaływaniu na środowisko, przygotowywanych na pierwszych etapach realizacji inwestycji, sygnalizowane są pewne zagrożenia oraz proponowane środki łagodzące adekwatne do posiadanej na tym etapie wiedzy. Na kolejnym etapie inwestycji, w miarę wzrostu posiadanych informacji przez projektantów i autorów Raportu, zaproponowane środki są doprecyzowywane, ewentualnie weryfikowane, tak aby w konsekwencji otrzymać pełne zabezpieczenie środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji. Gdyby na pierwszym etapie znane były kompletne dane dotyczące planowanej inwestycji, to ponowna ocena nie byłaby w zasadzie potrzebna. Jeśli zachodzi ryzyko pominięcia jakiegoś ważnego aspektu oceny wpływu inwestycji, niemożliwego do właściwego oszacowania na tym etapie inwestycji – wprowadzenie konieczności ponownej oceny jest jak najbardziej zasadne.

6. ROŚ nie przedstawia argumentacji wskazującej potrzebę realizacji przedsięwzięcia w postaci 2-jezdniowej drogi ekspresowej. ROŚ wskazuje jedynie na przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu i narażenia terenów zabudowy na ponadnormatywne imisje - uzasadniając tym samym jedynie konieczność wprowadzenia działań minimalizujących. Jako racjonalny wariant należy uznać w tym przypadku zachowanie obecnego przekroju i parametrów technicznych DK3 a przedsięwzięcie powinno obejmować jedynie budowę systemu ekranowania emisji hałas. ROŚ nie zawiera uzasadnienia i dowodów na to, że budowa drogi 2-jezdniowej z ekranami jest dla klimatu akustycznego rozwiązaniem korzystniejszym niż budowa systemu ekranów z pozostawieniem obecnych parametrów drogi. Inne przytoczone przez autorów argumenty tj. zły stan nawierzchni czy brak bezkolizyjnych przejść dla pieszych (zwłaszcza na odcinku Troszyn-Wolin) poddają w wątpliwość obecność autorów w terenie. Dodatkowo przedstawione w ROŚ prognozy zmian natężenia ruchu pojazdów (do 2033 r.) nie wskazują na wartości jednoznacznie potwierdzające potrzebę budowy drogi 2-jezdniowej.

W raporcie rozpatrywano 4 warianty przebiegu drogi ekspresowej S3: 1, 2, 3, 4. Ponadto raport przedstawia analizę związaną z niepodjęciem przedsięwzięcia, czyli tzw. wariant zerowy. Wykonane w ramach raportu analizy wykazały, że Wariantem najkorzystniejszym pod względem środowiskowym jest Wariant 4.

Podstawowymi czynnikami rozpatrywanymi podczas zasadności rozbudowy istniejących dróg są m.in. dwa czynniki tj.: zachowanie wystarczającej przepustowości drogi oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego. Zgodnie z załącznikiem 2 do Raportu (styczeń 2018 r.) opisanego jako „Prognoza ruchu wraz z uzupełnieniem (Studium techniczno – ekonomiczne – środowiskowe dla budowy drogi s – 3 na odcinku Świnoujście –Troszyn. Analizy i prognozy ruchu)” prognozowane warunki ruchu oraz przepustowość na drodze krajowej nr 3 na odcinku Świnoujście - Troszyn wskazują na konieczność rozbudowy przedmiotowego odcinka do pełnego przekroju dwujezdniowego”.

Zgodnie z informacjami zawartymi w tym opracowaniu, na podstawie przeprowadzonych obserwacji i analiz zidentyfikowano podstawowe problemy i zagrożenia w związku z brakiem realizacji inwestycji. Dotyczą one dwóch zasadniczych aspektów ruchu drogowego: tj. jego bezpieczeństwa oraz okresowego braku przepustowości układu drogowego na rozpatrywanym odcinku. Z okresowym brakiem przepustowości układu drogowego mamy do czynienia w okresie letnim, gdy ten odcinek drogi krajowej nr 3 staje się główną trasą dojazdową do miejscowości turystycznych położonych w pasie nadmorskim tej części województwa zachodniopomorskiego (Świnoujście, Międzyzdroje, Wolin, Dziwnów, Kamień Pomorski, itd.). Prognozowana przepustowość drogi dla wariantu bezinwestycyjnego (wariant „0”) przedstawia się następująco:

- do roku 2026-2027 poziom swobody ruchu zostały określony jako D - ruch





równomierny, wybór prędkości i manewrowania jest mocno ograniczony dużą gęstością, komfort jazdy niski, drobne incydenty i chwilowe wzrosty natężenia powodują odczuwalne zakłócenia;

- do roku 2044-2048 (w zależności od odcinka) poziom swobody ruchu określono jako E - natężenie ruchu bliskie lub równe przepustowości, mała prędkość jazdy oraz skrajnie utrudnione manewrowanie, odbywające się na zasadzie wymuszania, bardzo niski komfort jazdy powodujący frustrację kierowców; nawet niewielki wzrost natężenia ruchu lub jego zatrzymanie powodują poważne zakłócenia o dużym zasięgu na odcinku;
- od roku 2044, poziom swobody ruchu osiągnie stan F - stan załamania przepływu ruchu z przejściem do ruchu wymuszonego - natężenie ruchu przekraczające przepustowość powoduje utworzenie się kolejki pojazdów i ich dalszy ruch, odbywający się z zatrzymaniami.

Drugim niezwykle ważnym zagadnieniem w kontekście uzasadnienia budowy drogi w przekroju 2 jezdniowym jest aktualny stan bezpieczeństwa ruchu drogowego na analizowanym odcinku DK3. W Raporcie w pkt 9 pn.: *Opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodjęcia przedsięwzięcia, uwzględniający dostępne informacje o środowisku oraz wiedzę naukową*, wskazano jak obecnie kształtują się statystyki dotyczące wypadków na badanym odcinku drogi krajowej 3. Wg opracowania z 2016 roku przytoczonego w przedłożonym raporcie dot. niniejszego postępowania pn. „Wypadki drogowe w województwie zachodniopomorskim” opracowanym przez nadkomisarz Beatę Zarzecką i Naczelnika Wydziału Ruchu Drogowego Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie podinspektora Grzegorza Sudakowa zawierającego dane dot. statystyk policyjnych dla województwa zachodniopomorskiego największa liczba ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków samochodowych na drogach krajowych - ma miejsce na terenie Gminy Wolin na drodze krajowej nr 3.

Biorąc pod uwagę, iż część przedmiotowej inwestycji przebiega przez gminę Wolin tj. od km 14+520 do 32+953 należy stwierdzić, iż jej realizacja będzie służyła poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w tej części województwa.

Dlatego też, przy uwzględnieniu obu wyżej opisanych aspektów ruchu drogowego: tj. jego bezpieczeństwa oraz okresowego braku przepustowości układu drogowego na rozpatrywanym odcinku budowa nowego układu drogowego objęta niniejszym postępowaniem jest jak najbardziej zasadna.

7. W ROŚ dokonano nieprawidłowej analizy wariantowej przedsięwzięcia Wskazywany do realizacji wariant 4 jest najbardziej kolizyjny z przyrodniczego punktu widzenia - co wynika z analiz przeprowadzonych w ROŚ. Wariant 4 osiąga najgorszy wynik w kilku kluczowych zakresach: największa wycinka lasu - 126,32 ha; największe zniszczenie siedlisk chronionych mszaków - 139 ha; kolizje z siedliskami gat. chronionych - na 13 gat. roślin naczyniowych w 12 przypadkach osiąga wartość (ha) najgorszą lub równą z najgorszymi wariantami; najwyższe poziom kolizji z chronionymi siedliskami: 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich - 37,7 ha; 91D0 bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum* i brzozowo-sosnowe bagienne lasy borealne) - 6,96 ha.

Analizując treść ROŚ można stwierdzić, że wariant 4 powinien uzyskać w ocenie porównawczej ocenę 6 i ewidentnie stwierdzone ryzyko wystąpienia oddziaływań znaczących. Autorzy ewidentnie unikają jednoznacznej oceny wpływu na sieć Natura 2000 i wskazywania oddziaływań znaczących - ze względu na ryzyko stwierdzenia braku dopuszczalności realizacji inwestycji w formie 2-jedniowej drogi ekspresowej. Pomimo tego to właśnie ten wariant został wskazany do realizacji i to bez żadnych adekwatnych działań kompensacyjnych.

Uzasadnienie wyboru wariantu 4 realizacji przedsięwzięcia zostało przedstawione w pkt. 7. Natomiast analiza wszystkich wariantów została przedstawiona w rozdziale 12 raportu (styczeń 2018 r.) pn. *Porównanie oddziaływań analizowanych wariantów* oraz w uzupełnieniu do raportu z dnia 14 marca 2018 r. Jak wcześniej wspomniano, w raporcie rozpatrywano 4 warianty przebiegu drogi ekspresowej S3: 1, 2, 3, 4 oraz tzw. wariant zerowy polegający na





niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Wykonane w ramach raportu analizy wykazały, że Wariantem najkorzystniejszym pod względem środowiskowym jest Wariant 4.

Porównanie Wariantów inwestycyjnych z Wariantem „0” wykazało, że przedmiotowe przedsięwzięcie jest konieczne głównie z uwagi na poprawę życia i zdrowia ludzi (poprawa klimatu akustycznego, zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza, zmniejszenie ryzyka prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego) oraz ze względu na ochronę przyrody (udrożnienie szlaków migracji zwierząt poprzez budowę przejść, zmniejszenie kolizji ze zwierzętami poprzez wygrozdzenie trasy).

Proponowany wariant 4 drogi krajowej S3 przebiegać będzie w dużej części po śladzie obecnie funkcjonującego odcinka drogi Świnoujście-Troszyn. Przecinać on będzie głównie użytki rolnicze (pola uprawne, łąki) oraz obszary leśne administrowane przez Lasy Państwowe oraz Woliński Park Narodowy. Poza granicami Wolińskiego Parku Narodowego są to tereny poddane stałej lub okresowej antropopresji. Wariant preferowany biegnie po śladzie istniejącej drogi S3 z wyjątkiem odcinka między węzłem Międzyzdroje i Lunowem. Wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącego pasa drogowego skutkuje minimalizacją oddziaływań na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego. Realizacja rozwiązań alternatywnych wiążących się z odsunięciem się od dotychczasowego przebiegu drogi S3 skutkowałaby znacznie większą ingerencją w środowisko naturalne, zarówno bezpośrednią (zniszczenie środowiska w pasie budowy drogi likwidacją siedlisk lęgowych i rozrodu wielu chronionych gatunków zwierząt) jak i poprzez zwiększone oddziaływania pośrednie, zwłaszcza wobec wąskich pasm siedlisk, które znalazłyby się między nowym a starym pasem drogowym. Wykorzystanie istniejącego pasa drogowego dla przebiegu inwestycji oznacza możliwie ograniczoną ingerencję w środowisko naturalne, w tym minimalne uszczuplenie siedlisk przyrodniczych, których istotne części płatów pozostałyby zachowane w stanie niepogorszonym. Analogicznie sytuacja przedstawia się w zakresie fauny, z wyjątkiem bezkręgowców, szczególnie mrówek, chętnie wykorzystujących tereny między istniejącą drogą a ścianą lasu, na przebiegu przez grunty leśne. W przypadku pozostałych zwierząt poprowadzenie nowej inwestycji wzdłuż pasa istniejącej drogi, pozwoli na znaczne zmniejszenie ingerencji w siedliska rozrodu wielu chronionych gatunków zwierząt, a jednocześnie nie stworzy dodatkowej bariery uniemożliwiającej lub utrudniającej bezkolizyjną migrację, zwłaszcza ssaków. Ze względu na to, że kolizje ze stanowiskami gatunków chronionych roślin są bardzo zbliżone dla poszczególnych wariantów - nie ma między nimi istotnych różnic pod tym względem. Wynika to przede wszystkim z występowania w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia gatunków chronionych, które są lokalnie pospolite lub w każdym razie na tyle rozpowszechnione, że nie ma możliwości wytyczenia pasa terenu nie wchodzącego w kolizję z ich zasobami.

W przypadku zwierząt wariantem najbardziej inwazyjnym jest wariant 2, ingerujący znacznie w jedną ze stref ochrony rozrodu i regularnego przebywania bielika, wymagający znacznie większej ingerencji w drzewostany na terenie Wolińskiego Parku Narodowego oraz drzewostany zlokalizowane na zachód od węzła Międzyzdroje.

W żadnym z wariantów nie występuje kolizja z populacjami gatunków roślin istotnych dla ochrony różnorodności gatunkowej flory w zakresie ponadregionalnym, tj. brak kolizji ze stanowiskami gatunków zagrożonych w skali krajowej. Stanowiska istotnych gatunków zinventaryzowanych na potrzeby raportu znajdujące się w zasięgu badań (tj. w buforze 500 m od linii drogi), takich jak: świbka morska, pajęcznica liliowata, przygielka biała i turzyca bagienna, ze względu na odległość od wpływu planowanej inwestycji nie powinny zostać naruszone. Powyższe zostało również uwzględnione w warunkach niniejszej decyzji.

W stosunku do mszaków, przeprowadzone prace inwentaryzacyjne wykazały, iż większość stwierdzonych gatunków mszaków nie przedstawia dużych wartości przyrodniczych. Najcenniejszy stwierdzony gatunek, tj. nowelia krzywolistna *Nowellia cunifolia* (gatunek z kategorii V) z uwagi na jego odległości od planowanych prac nie ulegnie zniszczeniu. Natomiast miechera spłaszczona *Neckera complanata* po zastosowaniu działań zapobiegawczych, które zostały określone w niniejszej decyzji, powinna utrzymać swoje stanowisko. Jedynie gatunki z rodzaju *Sphagnum* rosną w kolizji z planowaną drogą. Częściowo ich stanowiska ulegną zniszczeniu, ale ich zasoby populacyjne są zabezpieczone w lasach Półwyspu Przytorską przy czym wybrany wariant zabezpiecza ich najlepiej wykształcone siedliska. Pozostałe chronione

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

RACJONALNY  
Elżbieta Grzybikowska



gatunki mszaków nie należą do szczególnie cennych w skali lokalnej i ogólnopolskiej, nie są również przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 (Wolin i Uznam PLH320019, Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018). W związku z tym inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na te elementy przyrodnicze.

Wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącego pasa drogowego skutkować będzie także minimalizacją oddziaływań na siedliska przyrodnicze. W większości uszczuplone zostaną skrajne części płatów siedlisk, przylegające do pasa drogowego, przez to też w różnym stopniu poddane antropogenicznej presji, w ogromnym stopniu zachowane w stanie złym (U2). Przebieg po istniejącym śladzie drogi nie spowoduje dodatkowej fragmentacji siedlisk przyrodniczych (dzielenia płatów na mniejsze części), co następuje w przypadku przebiegu oddalającego się od istniejących pasm infrastruktury transportowej.

Jedyny odcinek, na którym następuje odsunięcie od dotychczasowego przebiegu drogi S3 - między węzłem Międzyzdroje i Łunowem wytyczony został w bezpośrednim sąsiedztwie, po północnej stronie linii kolejowej nr 401 Świnoujście-Szczecin Dąbie. W porównaniu do alternatywnych wariantów poszerzających na tym odcinku istniejący pas drogowy po południowej stronie linii kolejowej rozwiązanie to ma następujące zalety w kontekście środowiskowym:

- przebiega przez tereny mniej zróżnicowane fizjograficznie i siedliskowo ze względu na średnio wyższą rzędną terenu w stosunku do silnie zróżnicowanego pod tym względem terenu od południa,
- przebiega przez tereny silniej zmodyfikowane antropogenicznie poprzez odciecie nasypami linii kolejowej i drogi S3 końców rynien dawnych zagłębień międzywydmowych, silniej uwodnionych i zatorzonych od strony południowej,
- mniejszy udział siedlisk priorytetowych (lasów bagiennych 91D0) kolidujących i położonych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy,
- występowanie siedlisk przyrodniczych wykształconych wyłącznie w stanie złym (U2) ze względu na użytkowanie gospodarcze drzewostanów, przekształcenie warunków wodnych i izolację (fragmentację) siedlisk podmokłych znacznie lepiej wykształconych i rozleglejszych po stronie południowej,
- kolizja z występującym tu siedliskiem 2180 (lasy na wydmach) dotyczy obrzeży płatów rozciągających się na rozległym obszarze w kierunku północnym - po stronie południowej płaty siedlisk przyrodniczych są bardziej zróżnicowane i drobno powierzchniowe, przez co oddziaływanie tam lokalizowanych wariantów trasy S3 powodowałaby likwidację lub znaczące oddziaływanie na szereg płatów siedlisk przyrodniczych.

Wariant 4 jest dyskredytowany przez Stowarzyszenie poprzez odwołanie do bezwzględnych wartości w zakresie powierzchni kolizji z powierzchnią leśną i powierzchnią wybranych siedlisk przyrodniczych oraz gatunków chronionych mszaków i roślin. Natomiast w rozdziale 11 i 12 raportu (styczeń 2018 r.) zawarte zostało uzasadnienie dla ocen i wyboru wariantów z komentarzami odwołującymi się do waloryzacji niektórych wskaźników. Oddziaływania na mszaki i rośliny chronione dotyczą gatunków częstych lokalnie lub regionalnie i rejestrowane różnice stanu tych wskaźników dla różnych wariantów w istocie są nieznaczące i nie powinny istotnie wpływać na wybór wariantu. Analiza oddziaływania na siedliska przyrodnicze też wykracza poza proste zsumowanie powierzchni kolidujących z przedsięwzięciem i bierze pod uwagę jego wpływ na kształtowanie się różnych wskaźników i parametrów siedlisk. W szczególności dotyczy to wskazanych siedlisk 2180 i 91D0, dla których warunki ich występowania, obecny stan zachowania i perspektywy ochrony są równie istotne jak wskaźnik dotyczący powierzchni bezpośrednio kolidującej.

Jak już wspomniano powyżej szczegółowy zestaw działań minimalizujących został przedstawiony w rozdziale 15 raportu (styczeń 2018 r.) i w miarę możliwości dosyć szczegółowo, co nawet przy zmianach założeń projektowych da efektywne wyniki zabezpieczenia środowiska przyrodniczego.

Działania zaproponowane przez autorów raportu jak również inne sposoby ograniczania wpływu na poszczególne elementy środowiska, które w ocenie organu należało wprowadzić, zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

PRACOWNIK  
Jadzieta Grzybewska



8. Nieprawidłowa ocena wpływu inwestycji na Woliński Park Narodowy.

Przedstawione w ROŚ informacje nie stanowią przekonującej argumentacji potwierdzającej brak znaczącego oddziaływania na zasoby chronione w granicach WPN i nie stanowią dowodu potwierdzającego dopuszczalność realizacji przedsięwzięcia. Autorzy przedstawiają w rozdziale jedynie kompilację ogólnych informacji w zakresie oddziaływania dróg, uzupełnione nielicznymi odniesieniami do danych terenowych. Konkretnie dane w zakresie oddziaływania drogi po raz kolejny dotyczą jedynie oddziaływań bezpośrednich, czyli długości kolizji z obszarem WPN - bez uwzględnienie całego pakietu oddziaływań bezpośrednich, czyli np. wielkości powierzchni siedlisk podlegających degradacji i/lub fragmentacji. Przedstawione w ROŚ dane nie pozwalają na wnioskowanie o rzeczywistej formie i sile negatywnego oddziaływania drogi na siedliska i gatunki chronione w WPN. Autorzy ROŚ w żaden sposób nie odnoszą do celów i przedmiotu ochrony realizowanych w ramach WPN, całkowicie pominięto zidentyfikowane i realne zagrożenia dla zasobów przyrodniczych Parku. Pomimo braku aktualnego planu ochrony należało przynajmniej odnieść się do dokumentów archiwalnych - trudno przecież oczekiwać zmian w zakresie zagrożeń dla przyrody Parku w perspektywie kilkuletniej. Kuriozalne jest całkowite pominięcie rzetelnej i odpowiednio rozległej analizy barierowego oddziaływania przedsięwzięcia na zachowanie spójności strukturalnej i funkcjonalnej populacji i siedlisk położonych po obu stronach drogi. Jest to niewątpliwie najważniejsze zagrożenie antropogeniczne dla WPN od lat - tymczasem planowane przedsięwzięcie spowoduje znaczący wzrost barierowego oddziaływania - poprzez całkowite ogrodzenie drogi, wzrost poziomu emisji fizyko-chemicznych, oświetlenie węzłów, przekształcenie rzeźby terenu i budowę systemu odwodnienia z pulapkami dla małych zwierząt. Autorzy wskazują, że w wyniku realizacji przedsięwzięcia poprawie ulegną warunki dla migracji fauny i zmniejszy się oddziaływanie na faunę - w stosunku do sytuacji obecnej. Niestety autorzy ROŚ wykazują się po raz kolejny brakiem wiedzy eksperckiej i wiedzy o analizowanym terenie, stojąc na stanowisku, że działania minimalizujące rozwiążą w zupełności problemy ochrony fauny. W analizowanym, trudnym terenie istnieją bardzo istotne ograniczenia techniczne związane z zaprojektowaniem odpowiednio funkcjonalnych przejść dla zwierząt, jednym z głównych problemów jest przebieg niwelety istniejącej drogi DK3 i zbyt niski nasyp do budowy funkcjonalnych przejść dolnych. Istniejące obecnie w ciągu DK3 (w granicach WPN) przejścia dla zwierząt są częściowo dysfunkcyjne - ze względu na ich małą wysokość, niedostosowaną do wymagań dużych ssaków - tymczasem autorzy ROŚ proponują ich poszerzenie, zamiast zwiększenie efektywnej wysokości. Ze względu na trudne uwarunkowania techniczne, terenowe i duże znaczenie działań defragmentacyjnych - należy koniecznie na etapie ROŚ przeanalizować realne możliwości realizacji i techniczną wykonalność przejść dla zwierząt planowanych w granicach WPN. W przypadku analizowanego przedsięwzięcia jest to zdecydowanie wykonalne - w oparciu o parametry i rozwiązania projektowe istniejącej drogi DK3 przecinającej WPN - nie jest to typowy etap DŚU, gdzie informacje techniczne (niweleta, węzły itp) są skrajnie ubogie i przejścia trzeba planować w oderwaniu od warunków technicznych. Autorzy ROŚ całkowicie pominięli w analizach oddziaływanie drogi S-3 na zachowanie łączności ekologicznej w granicach obszaru WPN oraz funkcjonalnego powiązania obszaru Parku z terenami sąsiadującymi. Fizyczna fragmentacja obszarów leśnych w granicach WPN i związana z nią izolacja siedlisk po obu stronach drogi DK3, ulegnie znaczącemu pogłębieniu w wyniku realizacji przedsięwzięcia. Wzrost sily barierowego oddziaływania będzie dotyczył nie tylko kilku gatunków fauny, ale również roślin, zbiorowisk roślinnych i warunków siedliskowych. Autorzy ROŚ proponują działania minimalizujące, które nie są dostosowane do zachowania łączności ekologicznej na poziomie siedliskowym (krajobrazowym) w terenach leśnych. Działania minimalizujące to typowe przejścia dla zwierząt, dostosowane do wymagań kilku kluczowych gatunków, tymczasem w analizowanym obszarze konieczna jest budowa mostów krajobrazowych zapewniających zachowanie ciągłości struktury i funkcji przecinanych kompleksów leśnych.

Jak wyżej wspomniano w obrębie Wolińskiego Parku Narodowego badania prowadzono po





uzgodnieniu z Dyrekcją Parku metodyki dotyczącej inwentaryzacji. Część kontroli terenowych miała miejsce wspólnie z pracownikami Parku. W opracowaniu wykorzystano wieloletnie dane dot. stanowisk fauny oraz tras migracji przekazane przez pracowników Wolińskiego Parku Narodowego. Dodatkowo uzgodnienie metodyki i zakresu monitoringu oraz przedstawienie wyników z postępów prac miało miejsce na wielu roboczych spotkaniach z Dyrekcją i Radą Naukową Wolińskiego Parku Narodowego.

Analiza oddziaływania barierowego przedmiotowego przedsięwzięcia na szatę roślinną znajduje się w rozdz. 11.2.7. raportu (styczeń 2018 r.) Stwierdzono tam znacznie istotniejszą rolę korytarzową drogi niż oddziaływanie jej jako bariery, co potwierdzają wyniki inwentaryzacji florystycznych zarówno na potrzeby analizowanego dokumentu jak i materiały do planu ochrony Wolińskiego Parku Narodowego. Warunki siedliskowe i zróżnicowanie florystyczne lasów WPN po obu stronach drogi S3 są mało zróżnicowane (ubogie gatunkowo kwaśne lasy bukowe i dąbrowy o bardzo uproszczonej strukturze przestrzennej), tak że pod względem zróżnicowania, jak i waloryzacji flory sąsiedztwo drogi stanowi paradoksalnie pas wyraźnie wyróżniający się korzystnie na tle otoczenia. Ponadto w raporcie, zawarto także odniesienie do zagrożeń związanych z oddziaływaniem zanieczyszczeń na szatę roślinną wskazując ich drugorzędną rolę w stosunku do jej walorów przyrodniczych (w przeciwieństwie do walorów użytkowych - co znalazło wyraz w ustaleniach dotyczących zaleceń w odniesieniu do upraw i kształtowania pasa zieleni w sąsiedztwie drogi). W raporcie OOS w wielu miejscach podano przywołane w piśmie Stowarzyszenia parametry wielkości powierzchni siedlisk podlegających degradacji. Zostały przedstawione szczegółowe wyliczenia powierzchni zniszczeń co do siedlisk przyrodniczych czy nawet liczebności gatunków chronionych roślin, grzybów w tym również porostów, dlatego też argumentacja przytoczona w piśmie Stowarzyszenia o ich braku czy nie odniesieniu się do materiałów do planu ochrony (członek zespołu w zakresie flory, również był jednym z wykonawców tych materiałów) wydaje się być bezpodstawna.

W przypadku fauny należy podkreślić, iż obecnie droga w obrębie Wolińskiego Parku Narodowego nie stanowi nieprzekraczalnej bariery. Podczas prac terenowych obserwowano liczne przypadki bezkolizyjnych przelotów między terenami leśnymi zlokalizowanymi po obu stronach drogi m.in. bielika *Haliaeetus albicilla*, myszola *Buteo buteo*, dzięcioła czarnego *Dryocopus martius*, kruka *Corvus corax* oraz drobnych ptaków wróbiowatych, jak również nietoperzy m.in. karlików *Pipistrellus sp.* czy borowca wielkiego *Nyctalus noctula*. Analiza wariantowa wskazała, iż przez obszar Parku należy bezwzględnie przejść możliwie jak najbardziej po istniejącym śladzie, poszerzając tam gdzie jest to konieczne tj. w przypadku budowy przejścia górnego i wykonania luków. W toku konsultacji z przedstawicielami Wolińskiego Parku Narodowego, jednym z działań minimalizujących zostało również zaproponowane wygrodzenie odcinków odchodzących od projektowanej drogi S3 w kierunku północnym i południowym w rejonie węzła Międzyzdroje, w celu ograniczenia śmiertelności zwierząt na drogach lokalnych, na które wychodzą zwierzęta wychodzące z Wolińskiego Parku Narodowego.

Odnosząc się do uwagi Stowarzyszenia co do braku przez autorów raportu wiedzy eksperckiej oraz wiedzy o analizowanym terenie, a co za tym idzie nieprawidłowo wytyczonych przejściach dla zwierząt należy zaznaczyć, iż właśnie po uwagach zespołu środowiskowego odstąpiono od innych lokalizacji przejść dla zwierząt w obrębie Wolińskiego Parku Narodowego niwelując oddziaływanie na siedliska przyrodnicze czy stanowiska zwierząt, stanowiące wartość ekologiczną Parku. W przypadku wykonywania prac koncepcyjnych jakim niewątpliwie jest etap Studium Techniczno - Ekonomiczno- Środowiskowego, należy mieć świadomość, iż nie da się wprowadzić szczegółowych rozwiązań właśnie z uwagi na brak szczegółów znanych dopiero na etapie projektu budowlanego.

Jednakże analizując mapy załączone do raportu OOS, można stwierdzić, że projektowane przejście duże górne w obrębie Parku (jak i pozostałe przejścia) posiadające szerokości odpowiadające parametrom mostu krajobrazowego, choć takiej nazwy nie użyto wprost w opracowaniu. Niemniej jednak należy wskazać, iż w stosunku do tych obiektów celem prawidłowego określenia parametrów przejść i przepustów (zgodnie ze stosownymi wytycznymi w tym zakresie) jak i ocena ich skuteczności poddana będzie na etapie ponownej oceny.

Dodatkowo zgodnie ze stanowiskiem Ministra Środowiska z dnia 06.07. 2018 r. obiekty te będą





spełniać następujące wymogi;

- wkomponowane w przestrzeń w taki sposób, by w minimalnym stopniu wyróżniały się przyrodniczo i krajobrazowo, nie powodując płoszenia zwierząt,
- w przypadku przejść górnych, ograniczane osłonowo-izolacyjnymi wałami ziemnymi oraz ekranami antyolśniewowymi, wykonanymi z materiałów naturalnych w największym możliwym technicznie stopniu, a także zagospodarowane z udziałem roślinności osłonowo-naprowadzającej zgodnej z gatunkami flory występującymi w miejscach posadowienia tych przejść,
- odpowiednio wyprofilowane w zakresie najść oraz posiadające kąt rozszerzania powierzchni najść przejść górnych w stosunku do efektywnej szerokości przejścia 45°,
- w przypadku przejść dolnych, dostosowane do wymagań biologii zwierząt, dla których się je projektuje, w szczególności powinny uwzględniać obecność okien doświetleniowych,

Powyższe wymogi zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

9. Nieprawidłowa ocena oddziaływania na obszary Natura 2000. ROŚ nie spełnia wymagań względem poprawnie przeprowadzonej „oceny habitatowej”, zawiera liczne braki i błędy merytoryczne, które powodują, że na podstawie obecnego ROŚ nie można wydać decyzji środowiskowej pozbawionej wad prawnych. Autorzy ROŚ wyraźnie nie doceniają roli i znaczenia poprawnie i rzetelnie przeprowadzonej oceny wpływu przedsięwzięcia na sieć Natura 2000, w efekcie czego opracowali dokumentację, która nie potwierdza braku istotnych, negatywnych oddziaływań i nie może być podstawą do rozpoczęcia procesu inwestycyjnego - bez ryzyka ingerencji ze strony KE. Tymczasem planowana droga S-3 przebiega na całym odcinku przez obszar ostoi PLH 320019 w centralnym obszarze - powodując ogromne i wszechstronne zagrożenia dla chronionych zasobów przyrodniczych. W wyniku realizacji przedsięwzięcia powstanie bariera ekologiczna powodująca przerwanie ciągłości struktury siedlisk leśnych oraz zakłócenie funkcjonalnej łączności pomiędzy siedliskami położonymi po obu stronach drogi. Wpływ na integralność obszaru PLH 320019 będzie bezdyskusyjny i obserwowany na poziomie spójności struktury i spójności funkcji. Bariera ekologiczna będzie ingerować fizycznie w kompleksy siedlisk będących przedmiotem ochrony, w wyniku czego obserwowana będzie ich fragmentacja przestrzenna i izolacja na poziomie funkcjonalnym. Budowę drogi S-3 można jednoznacznie wskazać, jako najważniejsze zagrożenie dla ochrony zasobów przyrodniczych ostoi PLH 320019, w tym siedlisk i gatunków będących przedmiotem ochrony. Negatywne oddziaływania będą wszechstronne, związane zarówno z obecnością fizycznej bariery ekologicznej, jak i oddziaływaniami pośrednimi, wynikającymi z ruchu pojazdów. Pomimo ewidentnych i wszechstronnych oddziaływań na integralność ostoi - autorzy całkowicie pomijają te zagadnienia w ROŚ. Dla przykładu w wyniku oddziaływań pośrednich znacząco wzrosło powierzchnia zniszczonych siedlisk - m.in. w wyniku fragmentacji, która spowoduje izolację małych płatów siedliska 2180 (Lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich) od rozległych kompleksów leśnych. Małe, izolowane płaty siedlisk leśnych są podatne na degradację siedliska i fitocenozy, posiadają często także zbyt małą powierzchnię dla utrzymania stałych i stabilnych populacji leśnych gatunków zwierząt. Skutki izolacji mogą łagodzić częściowo funkcjonalne korytarze ekologiczne, jednak droga spowoduje ich trwałe przerwanie a działania defragmentacyjne na poziomie siedliskowym nie zostały w ROŚ zaplanowane. Mając powyższe na uwadze do powierzchni siedliska 2180 zniszczonego w ramach budowy drogi S-3 (oddziaływania bezpośrednie) należy doliczyć powierzchnię płatów siedliska, które ze względu na izolację nie będą w stanie stabilnie funkcjonować i ulegną degradacji. Autorzy ROŚ nie uwzględniają także w analizach zasięgu propagacji emisji drogowych, skutków niekorzystnego oddziaływania odwodnienia drogi na otoczenie oraz przekształcenia stref krawędziowych fitocenoz leśnych. ROŚ nie analizuje czynników powodujących degradację chronionych siedlisk i możliwych niekorzystnych zmian warunków siedliskowych (na etapie budowy i eksploatacji drogi) wraz z określeniem ich siły oddziaływania, zasięgu i powierzchni siedlisk podlegających niekorzystnym

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RADCA PRAWNY  
Elżbieta Grzybkowska



wplywom. W analogiczny sposób pominięte zostały analizy wpływu na funkcjonalne powiązanie ostoł z sąsiednimi obszarami Natura 2000, czyli analiza wpływu przedsięwzięcia na spójność sieci Natura 2000.

Sposób przeprowadzenia analizy wpływu przedsięwzięcia na obszary Natura 2000, w tym sposób wykonania jej inwentaryzacji został przedstawiony w pkt. 15. Należy jednoznacznie wskazać iż prowadzone badania były wykonywane zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi oraz unijnymi. Dane z obserwacji odnoszono i weryfikowano w stosunku do danych archiwalnych, zwłaszcza z inwentaryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego (2010) i wykonanej na potrzeby Planu ochrony Wolińskiego Parku Narodowego (2013).

Dodatkowo szczegółowe kwestie w zakresie identyfikacji, typologii i oceny stanu przedmiotów ochrony Natura 2000 realizowane były zgodnie z istniejącymi publikacjami: Manual of European Union Habitats. EUR 28. April 2013. European Commission DG Environment, Wytyczne do inwentaryzacji siedlisk przyrodniczych i gatunków Natura 2000, Instytut Ochrony Przyrody PAN, 2009, Monitoring siedlisk przyrodniczych. Przewodnik metodyczny. Części I - IV. GIOŚ Prace terenowe w zakresie gatunków roślin naczyniowych i siedlisk przyrodniczych prowadzone były w I dekadzie czerwca 2016, pierwszej i drugiej dekadzie sierpnia 2016, w pierwszej i drugiej dekadzie maja 2017, w drugiej dekadzie czerwca 2017, w drugiej dekadzie lipca 2017, w pierwszej dekadzie sierpnia 2017.

Inwentaryzację faunistyczną prowadzono w okresie od grudnia 2015 r. do końca sierpnia 2017 r. Uzasadnienie wyboru wariantu 4 realizacji przedsięwzięcia zostało przedstawione w pkt. 7. Należy podkreślić, iż proponowany wariant 4 drogi krajowej S3 przebiegać będzie w dużej części po śladzie obecnie funkcjonującego odcinka drogi Świnoujście-Troszyn, która posiada dysfunkcyjne przejścia dla zwierząt.

Wpływ na integralność obszarów Natura w tym również PLH320019 Wolin i Uznam został przedstawiony w rozdziale 12.5 raportu (styczeń 2018 r.) jak również w uzupełnieniu do niego z dnia 14 marca 2018 r. Problem fragmentacji siedlisk 2180 na Półwyspie Przytor przeanalizowany został (rozdz. 11.2.7, rozdz. 12 raportu – styczeń 2018 oraz uzupełnienie do raportu z 14 marca 2018 r.) z uwzględnieniem warunków siedliskowych w jakich się kształtują i zagospodarowania obszaru (wąskie pasma starych wydm poprzedzielane równoległe biegnącymi obniżeniami z bagiennymi olsami i brzezynami, przecięte dodatkowo istniejącym pasmem infrastruktury drogowo-kolejowej), bardzo zły/problematyczny ich stan (nie były dotąd nawet kwalifikowane jako siedlisko przyrodnicze podczas inwentaryzacji powszechnej w lasach państwowych i w standardowym formularzu danych obszaru Natura 2000) oraz położenie w mozaice z siedliskami lasów bagiennych 91 DO. Konieczność przekroczenia Półwyspu Przytor stanowiącego mozaikę tych siedlisk skutkowało w różnych wariantach albo większym oddziaływaniem na warunki kształtowania się i izolację albo siedlisk bagiennych 91 DO, albo kształtujących się na wzniesieniach lasów 2180. Ze względu na stan i duże zasoby siedliska 2180, w tym też niewielkie zróżnicowanie gatunków typowych, przy dużym ich rozprzestrzenieniu i zasobach lokalnych - spodziewane oddziaływanie przedsięwzięcia nie pogorszy znacząco stanu i perspektyw ochrony tego siedliska, a przy tym pozwoli zminimalizować oddziaływania na znacznie bardziej wrażliwe na degradację, mniej zasobne i priorytetowe siedliska lasów bagiennych (91D0), stanowiących przy tym siedlisko dla wielu gatunków względnie rzadkich i zagrożonych. W zakresie gatunków fauny stanowiących przedmiot ochrony w obszarze PLH320019 Wolin i Uznam zdecydowana większość gatunków, w obszarze nie została stwierdzona podczas inwentaryzacji. Wynikało to z braku odpowiednich siedlisk do ich występowania. W przypadku przedmiotów ochrony dla ww. obszaru, wykazanych podczas inwentaryzacji takich jak bóbr europejski *Casior fiber*, wydra *Lutra lutra* oraz pachnica dębowa *Osmoderma eremita* - realizacja planowanej inwestycji nie przyczyni się do eliminacji ww. gatunków z obszaru Natura 2000, gdyż stanowiska ich są poza strefą oddziaływania.

W niniejszym postępowaniu Dodatkowo należy wskazać, iż w związku ze znaczną ingerencją przedsięwzięcia w środowisko przyrodnicze, w tym bezpowrotnym zniszczeniem płatów siedlisk przyrodniczych, w niniejszej decyzji wskazano na konieczność zrekompensowania strat w środowisku m.in. poprzez odtworzenie niektórych siedlisk (4030) czy objęcia ochroną aktywną siedliska 2180 i 91D0. Ponadto w decyzji uwzględniono stanowisko Ministra Środowiska, który z uwagi na bezpowrotne zniszczenie fragmentu Wolińskiego Parku Narodowego (w tym siedlisk

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

RAJCA PRAWNY  
Ewelina Grzybkowska



9110 i 9190) wskazał na konieczność włączenia w obszar tego Parku grunty o powierzchni nie mniejszej niż trzykrotność gruntów niszczonych.

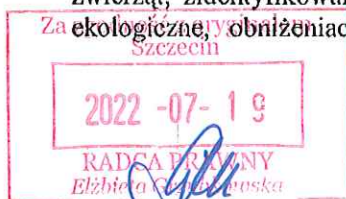
W ocenie organu dokumentacja zebrana w toku przeprowadzonego postępowania została sporządzona w sposób pozwalający na ocenę wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 w tym na ich spójność oraz integralność a co za tym idzie określenie w niniejszej decyzji warunków realizacji przedsięwzięcia

**10. Nieprawidłowe działania minimalizacyjne w zakresie zachowania łączności i spójności sieci obszarów Natura 2000.**

W ROŚ popełniono rażące błędy w zakresie oceny kolizji drogi z siecią korytarzy ekologicznych dużych ssaków o znaczeniu krajowym - błędnie zidentyfikowano długość kolizji oraz kolizyjne odnogi korytarzy. ROŚ wskazuje długość kolizji z siecią korytarzy krajowych na ok. 50 m, tymczasem aktualna mapa sieci korytarzy wskazuje na długość kolizji ponad 20600 m (wg. Jędrzejewski i in. 2011) - różnica jest kolosalna, ROŚ uwzględnia jedynie 0,24% długości kolizji. W świetle powyższych, zasadniczych błędów - niemożliwe było przeprowadzenie właściwej oceny oddziaływania planowanej drogi na łączność ekologiczną i w dalszej kolejności zaplanowanie w ROŚ adekwatnych działań minimalizujących barierowe oddziaływanie drogi. Przejawia się to w treści ROŚ. Przedstawione w ROŚ działania defragmentacyjne to lista przejść dla zwierząt stworzona w oparciu o informacje uzyskane od lokalnych zarządców terenu, na podstawie informacji o lokalnych populacjach gatunków - w większości pospolitych gatunków lownych, gdyż poza WPN, jednostki Lasów Państwowych, PZL nie są zobligowane do pozyskiwania danych o innych gatunkach. Planowane przejścia dla zwierząt należy zatem traktować jako program działań dla ochrony lokalnych populacji wybranych gatunków zwierząt, bez uwzględnienia potrzeb ochrony łączności ekologicznej w ramach sieci Natura 2000 i ponadlokalnych korytarzy ekologicznych fauny. Trudno jednoznacznie ocenić, czy planowane przejścia dla zwierząt będą stanowiły skuteczne rozwiązanie nawet na poziomie lokalnym, gdyż w ROŚ nie przedstawiono podstawowych informacji o przejściach - np. minimalne wymiary. Zapisy ROŚ wskazują, że funkcjonalność niektórych obiektów dla dużych zwierząt będzie ograniczona - np. propozycje łączenia przejść dolnych z drogą publiczną, czy poszerzanie istniejącego przejścia w granicach WPN - bez zmiany wysokości, która obecnie jest głównym powodem dysfunkcyjności obiektu.

Podsumowując przedmiotowe opracowanie zawiera liczne braki i błędy merytoryczne, które dotyczą kluczowych kwestii w zakresie poprawności oceny oddziaływania na siedliska i gatunki będące przedmiotem ochrony w kolizyjnych ostojach Natura 2000 - w zakresie oddziaływania na integralność ostoi PLH 320019, zachowania spójności sieci Natura 2000 i wpływu na sieć korytarzy ekologicznych zwierząt. Z uwagi na wysoką rangę przyrodniczą terenu oraz stwierdzone powyżej uchybienia wnoszę o odmowę wydania decyzji środowiskowej.

Analizę w zakresie kolizji z korytarzami ekologicznymi ujęto w odpowiedzi na pkt. 1. Zaproponowany do realizacji wariant nie powoduje powstania nowej liniowej bariery dla zwierząt, a jedynie poszerzenie bariery już istniejącej. W związku z tym wprowadzenie nowych rozwiązań w zakresie przejść dla zwierząt może w sposób istotny ograniczyć wpływ inwestycji na migrację zwierząt. Tym samym analiza kolizji projektowanego przedsięwzięcia była przeprowadzona poprawnie, potwierdzają to również wyniki spotkań z przedstawicielami instytucji o największej wiedzy dot. migracji zwierzyny na przedmiotowym terenie - Wolińskiego Parku Narodowego, kół łowieckich i Lasów Państwowych. Kwestie dotyczące drożności i poprawienia udrożnienia migracji na przedmiotowym odcinku drogi S3, podlegały wnikliwym analizom zarówno ze względów środowiskowych jak i możliwości realizacji w odniesieniu do ukształtowania terenu. Lokalizacje przejść zweryfikowane zostały w oparciu o dane zebrane podczas inwentaryzacji faunistycznej wykonanej na potrzeby przedsięwzięcia w 2016 i 2017 r., jak również na podstawie danych zebranych w 2011 r. Przeanalizowano i uwzględniono również wyniki kolizji ze zwierzętami. Przejścia zaproponowano w miejscach najintensywniejszej migracji zwierząt, zidentyfikowanych naturalnych ciągach zwierząt stanowiących lokalne korytarze ekologiczne, obniżeniach terenu, rowów melioracyjnych w rejonie obejścia drogą S3





miejsowości Troszyn, Reclaw, Płocin, Dargobądz, w miejscach kolizji z ciekami tj. Grzybница, dopływ do jez. Ostrowo (rów) wraz z mokradłami.

Odcinki drogi S3 między Troszynom i Dargobądzem oraz między Międzyzdrojami a Świnoujściem nie były dotychczas wygradzone. Skutkowało to możliwością nieograniczonej migracji zwierząt po powierzchni istniejącej drogi. Jednocześnie narażało migrującą zwierzynę na stres, okaleczenie lub śmierć w wyniku kolizji z ruchem kołowym.

Z uwagi na wygradzenie drogi na całym jej odcinku prognozuje się, że przejścia będą pełniły skuteczną i bezkolizyjną funkcję dla zwierząt migrujących między terenami zlokalizowanymi po północnej i południowej stronie drogi a analiza w tym zakresie została wykonana poprawnie. Należy podkreślić, w przypadku wykonywania prac koncepcyjnych na etapie Studium Techniczno - Ekonomiczno- Środowiskowego, nie było możliwości wprowadzić szczegółowych rozwiązań.

Niemniej jednak bazując na informacjach znajdujących się w poradnikach metodycznych dotyczących wytycznych do projektowania przejść dla zwierząt, inwestor zaproponował następujące minimalne wymiary dla projektowanych przejść dla zwierząt:

- przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migracje małych ssaków i płazów o szerokości powyżej 1,5 m;
- przejście małe dolne o szerokości 1,5 m i wysokości 1,0 m, przy współczynniku względnej ciasnoty wynoszącym 0,07,
- przejście duże dla zwierząt górą nad drogą S-3 o szerokości ok. 50 m,
- przejście duże dla zwierząt dołem pod drogą S-3 o szerokości ok. 50 m i wysokości 3,5 m przy współczynniku względnej ciasnoty wynoszącym 1,5,
- przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3 i drogą zbiorczą o szerokości ok. 50 m;
- przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3, linią kolejową i drogami zbiorczymi o szerokości ok. 50 m.

Powyższe zostało uwzględnione w niniejszej decyzji.

Ponadto należy jeszcze raz podkreślić, iż w ocenie organu dokumentacja zebrana w toku przeprowadzonego postępowania została sporządzona w sposób pozwalający na ocenę wpływu inwestycji na obszary Natura 2000 w tym na ich spójność oraz integralność a co za tym idzie określenie w niniejszej decyzji warunków realizacji przedsięwzięcia, w tym minimalizujących wpływ na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego.

Natomiast Pani Justyna Bzdak - Jarząbek w piśmie z dnia 04.07.2018 r. jako mieszkanka miejscowości Laska, w gminie Wolin leżącej ok 2,5 km na północ od obecnej drogi krajowej nr 3, poruszyła kwestie dotyczące emisji hałasu do środowiska, w tym złożyła następujące wnioski:

- przeprowadzenie wnikliwych badań oraz analizy istniejącego hałasu od funkcjonującej obecnie drogi krajowej nr 3 oraz zbiorczego hałasu słyszalnego i infradźwiękowego w środowisku wraz z jego oddziaływaniem na środowisko, życie i zdrowie ludzi oraz zwierząt żyjących w tym środowisku na obszarze gminy Wolin na odcinku drogi od miejscowości Dargobądz do miejscowości Troszyn z uwzględnieniem oddziaływania na miejscowość Laska (północna strona) i z uwzględnieniem emitowanego hałasu z Farm wiatrowych Jagniątkowo oraz Zagórze;
- przeprowadzenie analizy środowiska akustycznego terenu, a co za tym idzie analizę zjawiska przenoszenia fal dźwiękowych z ich źródeł w środowisko oraz zjawisko nakładania się fal i dzięki temu wzmacniania hałasu, kumulowania się, a także powstawania rezonansu, fal stojących, zjawisko Dopplera oraz wszystkich zachodzących w terenie oraz budynkach mieszkalnych, a także gospodarczych przeznaczonych do przebywania zwierząt w miejscowościach Laska, Reclaw, Rzecznin, ze wskazaniem możliwości redukcji negatywnego oddziaływania i uwzględnieniem w projektowanej inwestycji;
- przeprowadzenie badań bioakustycznych, w tym badań akustyki fizjologicznej: psychoakustyki i akustyki słuchu u mieszkańców wsi Laska, Reclaw, Rzecznin, Wolin;
- przeprowadzenie badań dotyczących wpływu obecnego poziomu infradźwięków na środowisko, w tym na zdrowie i życie ludzi oraz zwierząt także chronionych prawnie jak nietoperze, które posługują się infradźwiękami do tzw. echolokacji na terenie obciążonym oddziaływaniem emisji hałasu z uwzględnieniem emisji przez farmy





- wiatrowe, ruch kolejowy, lotniczy i innych ze wskazaniem na maksymalną redukcję poziomu emisji infradźwięków oraz hamowania ich rozprzestrzeniania;
- przeprowadzenie analizy wpływu prędkości poruszających się po drodze pojazdów na emisję hałasu słyszalnego oraz infradźwiękowego, także wpływ prędkości ruchu drogowego na zwierzęta żyjące na przyległym terenie Natura 2000 chroniącym głównie siedliska i żerowiska ptaków oraz nietoperzy;
  - przeanalizowanie ilości zabijanych ptaków i nietoperzy na drodze w korelacji do prędkości poruszających się po drodze pojazdów oraz zaprojektowanie odpowiednich zabezpieczeń i ograniczeń prędkości;
  - stworzenie barier chroniących środowisko, ludzi, zwierzęta przed hałasem oraz zabezpieczeń przed wpływem fizycznym jadących pojazdów na życie i zdrowie ludzi i zwierząt przez wybudowanie barier dźwiękochłonnych szczególnie na odcinku od zjazdu na Sulomino do zjazdu na Piaski Wielkie od północnej strony drogi, a także utworzenie barier zabezpieczających zwierzęta przed ich wtargnięciem na drogę w tym też ptaki oraz nietoperze z uwzględnieniem bezpiecznych korytarzy przelotu nad drogą;
  - przeprowadzenie wnikliwych badań przenoszenia się fal dźwiękowych drogą wodną - rzeka Dziwna - powstających w trakcie ruchu kołowego na moście przez rzekę Dziwną z uwzględnieniem ruchu kolejowego na sąsiadującym moście kolejowym; uwzględnienie przy projektowaniu kolejnego mostu zjawiska odbijania się fal dźwiękowych i rozchodzenia się hałasu drogą wodną; stworzenie barier blokujących rozchodzenie się hałasu słyszalnego oraz infradźwiękowego z istniejących już mostów oraz mostu który ma powstać; zastosowanie technologii ograniczających emisję hałasu do środowiska; uwzględnienie faktu, iż emitowany hałas oddziałuje głównie na Obszar Natura 2000 chroniący głównie siedliska i żerowiska ptaków i jest objęty strefą ciszy;
  - przeprowadzenie badań hałasu i analizę już istniejących barier dźwiękochłonnych na wysokości miejscowości Troszyn w aspekcie nadmiernej emisji hałasu istniejącego na terenie lasu w okolicy Troszyna oraz jego wpływ na dziko żyjące tam zwierzęta. Przeprowadzenie przebudowy zabezpieczeń na skuteczniejsze;
  - zabezpieczenie mieszkańców przed skutkami nadmiernej emisji hałasu także infradźwiękowego w trakcie budowy drogi S3, a także przed negatywnym wpływem na środowisko, zwierzęta i ludzi oraz ich życie i zdrowie;
  - ograniczenie emisji hałasu przez wykorzystanie odpowiedniego sprzętu, ograniczenie czasu pracy urządzeń, silników emitujących hałas w tym infradźwiękowy, wykluczenie użycia pomp osuszających i innych emitujących fale infradźwiękowe;
  - przeprowadzenie konsultacji społecznych z udziałem mieszkańców miejscowości leżących w sąsiedztwie planowanej drogi S3 oraz wszystkich zainteresowanych, a także będących w oddziaływaniu planowanej inwestycji po wcześniejszym publicznym poinformowaniu społeczeństwa o ww konsultacjach w sposób ogólnodostępny, a nie jak się to odbywało do tej pory przez wywieszenie obwieszczenia na tablicy przy gabinecie Burmistrza.

Zagadnienie to zostało przeanalizowane przez organ w odniesieniu do przedłożonych przez wnioskodawcę dokumentów. Zwrócono się również do wnioskodawcy o ustosunkowanie się do wskazanych zagadnień. Z powyższego wynika, co następuje.

Zgodnie z ustawą Prawo ochrony środowiska, analizy akustyczne na etapie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko (OOS) obejmują wyznaczenie zasięgów hałasu względem terenów chronionych akustycznie (istniejących i planowanych) dla pory dnia (6,00 - 22,00) i pory nocy (22,00 ~ 6,00). Analizy akustyczne wykonuje się zgodnie z przyjętymi modelami propagacji dźwięku przyjmując jako dane wejściowe planowany przebieg drogi, natężenie ruchu dla różnych horyzontów czasowych, dane akustyczne pojazdów podczas ruchu dla ich dopuszczalnej prędkości na danym odcinku drogi oraz wpływ istniejących już emisji hałasu z dróg użytkowanych. Uzyskane w wyniku obliczeń i symulacji poziomu dźwięku dane przyrównywane są do obowiązujących limitów dopuszczalnych, różnych dla pory dnia i pory nocy. W przypadku wystąpienia przekroczeń hałasu przy zabudowie mieszkaniowej, inwestor zobowiązany jest do przedstawienia propozycji wdrożenia metod ochrony przed hałasem, gwarantujących osiągnięcie limitów dopuszczalnych w porze dnia i porze nocy. W praktyce osiąga się to przez zastosowanie ekranów akustycznych bądź wyposażenie konkretnych odcinków drogi w tzw. „ciche

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RADCA PRAWNY  
Elżbieta Wójcikowska



nawierzchnie", które posiadają lepsze od standardowych mieszanek bitumicznych właściwości tłumienia hałasu.

Należy zaznaczyć, że wszystkie analizy i obliczenia zasięgów hałasu oraz obowiązujące limity odnoszą się tylko do poziomu dźwięku korygowanego charakterystyką częstotliwością A, która jest odzwierciedleniem charakterystyki ucha ludzkiego. Powyższe oznacza, iż na etapie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, emisja hałasu prezentowana jest jako poziom dźwięku A w porze dnia i porze nocy. W związku z tym dla innych charakterystyk częstotliwościowych dźwięku (np. infradźwięków) POŚ nie wymaga prowadzenia obliczeń mających na celu określenie zasięgów emisji. Warto wskazać, że każde obliczenia wykonywane w ramach OOŚ przeprowadza się dla sytuacji najmniej korzystnych dla człowieka i środowiska. Warunki te obejmują:

- przyjęcie w obliczeniach akustycznych wpływu istniejących lub planowanych dróg, nie będących przedmiotem inwestycji ~ tzw. efekt skumulowany,
- wyznaczenie i prezentacja zasięgów hałasu dla różnych warunków propagacji dźwięku - w tym najmniej korzystnych,
- wyznaczenie emisji hałasu dla stanu obecnego i dla prognozowanego (wyższego) natężenia ruchu pojazdów, dla którego dobiera się długość i wysokość ekranów akustycznych.

Po zakończeniu prac budowlanych inwestor zobowiązany będzie do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej, która obejmować będzie wykonanie pomiarów hałasu w porze dnia i porze nocy przy terenach chronionych akustycznie. Pomiaru te jednoznacznie potwierdzą, czy przyjęte założenia są wystarczające do zachowania limitów dopuszczalnych na hałas. W przypadku braku zachowania limitów dopuszczalnych na hałas, potwierdzonych pomiarami w ramach analizy porealizacyjnej, inwestor na obowiązek dokonania korekt w zakresie metod ochrony przed hałasem.

Należy podkreślić, iż w niniejszej decyzji nałożono szereg warunków ograniczających emisję hałasu do środowiska podczas realizacji inwestycji, w tym uwzględniające tereny chronione akustycznie (lokalizacja zaplecza budowy z dala od zabudowy mieszkaniowej, wyłączenie zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń; unikanie nakładania się piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, wykorzystanie do prac sprawnego sprzętu). W związku z powyższym inwestor podjął wszelkie kroki aby ograniczyć wpływ inwestycji na mieszkańców mieszkających w sąsiedztwie planowanej drogi.

Odnosząc się do zagadnienia związanego oddziaływania emisji hałasu na elementy środowiska przyrodniczego w tym na obszary Natura 2000 stwierdza się co następuje. W raporcie poddany był analizie wpływ planowanej drogi na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego, w tym na obszary Natura 2000, również w kontekście oddziaływania emisji hałasu na chronione gatunki zwierząt ze szczególnym uwzględnieniem ptaków i nietoperzy. Z uwagi na zagrożenia wynikające dla środowiska przyrodniczego w związku z realizacją inwestycji nałożono szereg warunków minimalizujących jej wpływ na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego w tym umożliwiających bezkolizyjną migrację zwierząt. Ponadto Dyrektor Urzędu Morskiego w swoim stanowisku uzgadniającym realizację przedmiotowej inwestycji w zakresie swoich kompetencji ustalił warunki minimalizujące wpływ inwestycji na przedmioty ochrony na obszarach Natura 2000, tj. Zalew Kamieński i Dziwna oraz Zalew Szczeciński w kontekście emisji hałasu. Należy wskazać, iż warunki określone przez Dyrektora Urzędu Morskiego zostały uwzględnione w niniejszej decyzji.

W stosunku do poruszonego przez Panią Justyną Bzdak - Jarząbek zagadnienia dot. przeprowadzenia konsultacji społecznych z udziałem mieszkańców miejscowości leżących w sąsiedztwie planowanej drogi S3 oraz wszystkich zainteresowanych, a także będących w oddziaływaniu planowanej inwestycji po wcześniejszym publicznym poinformowaniu społeczeństwa o ww. konsultacjach w sposób ogólnodostępny należy stwierdzić, iż zgodnie z art. 30 ustawy OOŚ organ zapewnił w ramach przeprowadzanej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, wskazując - zgodnie z art. 33 ust. 1 pkt. 7 ustawy OOŚ - sposób, miejsce oraz termin (30 dni) składania uwag i wniosków. Ww. informacje umieszczane były m.in. w sposób zwyczajowo przyjęty na tablicy ogłoszeń w siedzibie RDOŚ Szczecin, Urzędu Miasta Świnoujście, Urzędu Miasta Międzyzdroje





oraz Urzędu Miasta Wolin.

Należy nadmienić, iż w trakcie niniejszego postępowania dwukrotnie przeprowadzono procedurę z udziałem społeczeństwa, t.j. od dnia 23.03.2018 r. do dnia 23.04.2018 r. oraz od dnia 05.06.2018 r. do dnia 04.07.2018 r. Zgłoszone uwagi i wnioski podczas trwania postępowania z udziałem społeczeństwa zostały sprawdzone w ramach postępowania decyzyjnego dotyczącego przedsięwzięcia i przeanalizowane. W przypadku kwestii dotyczących zagadnień oddziaływania na środowisko, w tym środowisko przyrodnicze, które wymagały dodatkowego wyjaśnienia, zwrócono się do wnioskodawcy o ich uzupełnienie lub doprecyzowanie. W niniejszej decyzji odniesiono się do uwag i wniosków złożonych w toku postępowania zarówno przez społeczeństwo, jak i przez organizacje ekologiczne. W związku z powyższym organ w postępowaniu spełnił wymogi ustawy OOŚ.

W odniesieniu do pisma spółki Hotele Spa dr Irena Eris Sp. z o. o. wniesionego za pośrednictwem radcy prawnego Jarosława Jerzykowskiego Jerzykowski i Wspólnicy Sp.K. przedłożonego w dniu 10.07.2018 r. w sprawie zastosowania ekranów akustycznych przedstawiono następujące stanowisko.

Zgodnie z ustawą Prawo Ochrony Środowiska analizy akustyczne na etapie OOŚ obejmują wyznaczenie zasięgów hałasu względem terenów chronionych akustycznie (istniejących i planowanych) dla pory dnia (6.00 - 22.00) i pory nocy (22.00 - 6.00). Obszarami chronionymi przed hałasem są tereny wyszczególniane w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Dla terenów takich jak łąki, pola czy lasy w rozporządzeniu tym nie określono wielkości dopuszczalnych. Uzyskane w wyniku obliczeń i symulacji poziomu dźwięku przyrównywane są do obowiązujących limitów dopuszczalnych, różnych dla pory dnia i pory nocy. W przypadku wystąpienia przekroczeń hałasu przy zabudowie chronionej, inwestor zobowiązany jest do przedstawienia propozycji wdrożenia metod ochrony przed hałasem, gwarantujących osiągnięcie limitów dopuszczalnych w porze dnia i w porze nocy, w tym poprzez zastosowanie ekranów akustycznych bądź wyposażenie konkretnych odcinków drogi w tzw. „ciche nawierzchnie” posiadające właściwości tłumienia hałasu.

W sytuacji, gdy w obszarze planowanej inwestycji nie istnieją fizycznie budynki, brak jest miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, bądź innych dokumentów administracyjnych określających lokalizację i wysokość budynków od pasa drogi oraz ich funkcję, jak ma to miejsce w przypadku działek należących do spółki Hotele Spa dr Irena Eris Sp. z o. o. (obecnie działki wskazane przez spółkę oznaczone są jako las), brak jest podstaw prawnych do wprowadzenia trwałych środków minimalizujących emisję hałasu z uwagi na brak terenów chronionych akustycznie..

Niemniej jednak, wychodząc naprzeciw oczekiwaniom Strony GDDKiA w piśmie z dnia 19.07.2018 r. zaproponowała, aby w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano oddziaływanie akustyczne w kontekście projektowanego zagospodarowania w okolicach działki nr 199/4, 173/5 obręb Warszów 16 oraz zostawienie na tych działkach rezerwy terenu na możliwość budowy ekranu akustycznego i przeprowadzenie wiarygodnych i rzetelnych analiz akustycznych w momencie dysponowania danymi związanymi z lokalizacją budynków.

Z uwagi na powyższe organ przychylił się do prośby wnioskodawcy w tym zakresie, co zostało uwzględnione w niniejszej decyzji.

Należy zatem zaznaczyć, iż przeprowadzenie precyzyjnej analizy akustycznej w zakresie oddziaływania projektowanej drogi krajowej na nieruchomość należącą do spółki i w razie konieczności zaprojektowania ekranów akustycznych będzie możliwe w przypadku, gdy przed przystąpieniem do postępowania zmierzającego do uzyskania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej (ZRID), w ramach którego prowadzona będzie ponowna ocena oddziaływania na środowisko, na działkach nr 199/4, 173/5 obręb Warszów 16 określona zostanie lokalizacja i charakterystyczne parametry projektowe planowanego przedsięwzięcia hotelowego.

Podsumowując, zgłoszone uwagi i wnioski zostały sprawdzone w ramach postępowania decyzyjnego dotyczącego przedsięwzięcia i przeanalizowane. W przypadku kwestii dotyczących zagadnień oddziaływania na środowisko, w tym środowisko przyrodnicze, które wymagały dodatkowego wyjaśnienia, zwrócono się do wnioskodawcy o ich uzupełnienie lub





doprecyzowanie. W niniejszej decyzji odniesiono się do uwag i wniosków złożonych w toku postępowania zarówno przez społeczeństwo, jak i przez organizacje ekologiczne. W związku z powyższym organ w postępowaniu spełnił wymogi ustawy OOS.

Po zebraniu całego materiału dowodowego, zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a., przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, obwieszczeniem z dnia 26.07.2018 r., powiadomiono strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy wraz z podaniem terminu do ich zapoznania się. Zgodnie z art. 49 k.p.a. obwieszczenie zostało dokonane po upływie 14 dni od publicznego obwieszczenia, tj. w dniu 13.08.2018 r., co potwierdzają akta sprawy (zwroty obwieszczeń z gminy). W okresie przeznaczonym na powiadomienie stron, nie wpłynęły żadne uwagi.

Dodatkowo należy wskazać iż z uwagi na konieczność wykonania procedur wynikających z obowiązujących przepisów jak również skomplikowany charakter sprawy obwieszczeniem z dnia 07.05.2018 r., znak: WONS-OŚ.4200.9.2017.KK.17 powiadomiono o terminie wydania decyzji środowiskowej, tj do dnia 31.08.2018 r

Głównym dokumentem, na podstawie którego tutejszy organ przeprowadził analizy w zakresie wpływu planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy, określił zasięg oddziaływania przedsięwzięcia oraz ustalił warunki niezbędne do zrealizowania na etapie budowy jak również po zrealizowaniu przedsięwzięcia był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniami. Po przeanalizowaniu przedmiotowego materiału dowodowego, tutejszy organ stwierdził, co następuje.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi krajowej nr 3 o parametrach drogi ekspresowej na odcinku Świnoujście – Troszyn. Przedsięwzięcie realizowane będzie na odcinku o długości ok. 32,96 km, od km 0+000.00 do km 32+953.26, zlokalizowanym na terenie województwa zachodniopomorskiego, na terenie następujących gmin: Miasto Świnoujście, Międzyzdroje oraz Wolin.

Planowana jest budowa drogi ekspresowej, dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu dla każdej jezdni. Pozostałe parametry drogi przedstawiają się następująco:

- prędkość projektowa Vp: 120 km/h;
- prędkość miarodajna Vm: 130 km/h;
- szerokość jezdni: 7,00 m,
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m,
- szerokość pasa dzielącego: 4,00 m,
- szerokość opaski wewnętrznej: 0,50 m,
- szerokość pasa awaryjnego: 2,50 m,
- szerokość pobocza gruntowego: min. 0,75 m,
- szerokość w liniach rozgraniczających: min. 40 m.

Planowana droga częściowo wykorzystuje ślad istniejącej drogi krajowej nr 3, a częściowo przebiega po nowym śladzie. Na odcinkach, na których droga ekspresowa zaprojektowana została po nowym śladzie istniejąca droga krajowa służyć będzie jako droga dojazdowa.

Obecnie droga krajowa nr 3 posiada klasę techniczną GP, tj. główna ruchu przyspieszonego o przekroju jednojezdniowym o szerokości 11 m tj. dwa pasy ruchu o szerokości 3,50 m każdy oraz obustronne pobocza utwardzone szerokości 2,00 m.

Charakterystyka przedsięwzięcia wraz z danymi dotyczącymi podstawowych parametrów technicznych przedsięwzięcia przedstawiona jest na załączniku Nr 1 stanowiącym integralną część niniejszej decyzji.

Lokalizacja inwestycji w terenie przedstawia się następująco. Planowana droga ekspresowa S-3 rozpoczyna swój bieg na węźle „Świnoujście” skrzyżowanie typu rondo u zbiegu ul. Wolińskiej, Fińskiej i Duńskiej w Świnoujściu w km 0+000. W rejonie ul. Ludzi Morza przewiduje się wykonanie bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i rowerzystów o szer. min. 3,50 m (kładka lub przejście podziemne) do przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 3. Na odcinku od Świnoujścia do skrzyżowania z przejazdem kolejowym w km ok. 0+800, droga ekspresowa zaprojektowana została po stronie południowej istniejącej drogi krajowej, następnie w miejscu przejazdu kolejowego przechodzi na stronę północną, dalej przebiega





wzdłuż drogi krajowej i na wysokości przecięcia drogi krajowej nr 3 z ul. Barlickiego, wraca na stronę południową i przebiega nią aż do skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 3 w miejscowości Lunowo. W miejscu skrzyżowania projektowanej drogi z linią kolejową w km ok. 0+800, zaprojektowany został wiadukt nad koleją, istniejącą drogą krajową nr 3 oraz nad ul. Wrzosową w ciągu drogi ekspresowej. W miejscu przecięcia projektowanej drogi S-3 z planowaną drogą prowadzącą na północ do terminalu LNG oraz prowadzącą na południe planowaną tzw. małą obwodnicą Bazy Las stanowiącą połączenie z ul. Ludzi Morza, tj. na wysokości terminalu LNG w km ok. 1+526 zaprojektowano węzeł. W Lunowie na wysokości stacji kolejowej Świnoujście – Przytór w km ok. 4+600 zaprojektowany został węzeł drogowy Lunowo częściowo kolizyjny typu WB oraz przewidywana jest budowa bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i rowerzystów na wysokości ul. Sąsiedzkiej. Lokalizacja węzła (przesunięcie w stosunku do ul. Sąsiedzkiej) wynika z konieczności zachowania minimalnych odległości między węzłami oraz odległości pomiędzy wjazdami na drogę ekspresową i wyjazdami z tej drogi. Na odcinku od węzła „Lunowo” do węzła „Międzyzdroje”, droga ekspresowa S-3 zaprojektowana została po nowej trasie. Za węzłem „Lunowo” projektowana droga ekspresowa przechodzi estakadą nad istniejącą drogą krajową oraz istniejącą linią kolejową na stronę północną istniejącej linii kolejowej. Następnie przebiega wzdłuż niej i przed węzłem „Międzyzdroje” wraca estakadą nad linią kolejową i drogą krajową nr 3 na stronę południową linii kolejowej. Na odcinku tym istniejąca droga krajowa służyć będzie jako droga obsługująca istniejący teren. Połączenie miejscowości Lunowo z terenami nadmorskimi oraz terenami zlokalizowanymi po stronie północnej drogi S-3 odbywać się będzie poprzez węzeł „Lunowo”, ciąg pieszo-rowerowy oraz drogę dojazdową DZ9. W ciągu tzw. Szlaku Nadmorskiego nad projektowaną drogą S-3 w km ok. 8+065 zaprojektowano kładkę dla pieszych i rowerów. W ramach realizacji wariantu wskazanego przez inwestora przewidziano przebudowę istniejącego węzła „Międzyzdroje” z częściowym wykorzystaniem jego elementów. Istniejący węzeł „Międzyzdroje” jest węzłem bezkolizyjnym typu WA w kształcie trąbki. W związku z dobudową drugiej jezdni, przebudowie ulegnie część węzła zlokalizowana po stronie zachodniej drogi krajowej nr 3 oraz wiadukt nad drogą krajową nr 3, natomiast łącznice po stronie wschodniej pozostaną bez zmian. Na odcinku od węzła „Międzyzdroje” do obwodnicy miejscowości Dargobądz droga S-3 przebiegać będzie po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 3. Od węzła „Międzyzdroje” do km ok. 13+360 planowana jest dobudowa drugiej jezdni po stronie południowej drogi krajowej nr 3, natomiast na dalszym odcinku, po stronie północnej. Do istniejącej estakady za węzłem „Międzyzdroje” dobudowana zostanie równoległa druga, w ciągu nowej południowej jezdni. Z uwagi na przebieg drogi przez Woliński Park Narodowy, istniejące parametry łuków poziomych pozostaną bez radykalnych zmian. W km ok. 12+880 przejazd pod drogą krajową nr 3 pełniący obecnie również funkcję przejścia dla zwierząt, zostanie dostosowany do przekroju dwujezdniowego. Po przebudowie pełnić on będzie funkcję przejazdu pod drogą S-3. W km ok. 16+440 nad drogą S-3 zaprojektowano wiadukt w ciągu drogi powiatowej. Obwodnica Dargobądz zaprojektowana została częściowo po nowym śladzie, a częściowo z wykorzystaniem przebiegu drogi krajowej nr 3. W km ok. 18+400 zaprojektowano węzeł „Dargobądz” w celu skomunikowania miejscowości z drogą ekspresową. Po ominięciu miejscowości Dargobądz projektowana droga ekspresowa przebiegać będzie zasadniczo po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 3 aż do momentu ominięcia miejscowości Wolin. Dobudowę drugiej jezdni planuje się częściowo po północnej, a częściowo po południowej stronie drogi nr 3. Dokonano korekty istniejących łuków poziomych. W tej części inwestycji planowana jest realizacja następujących obiektów: w km ok. 19+900 wiadukt w ciągu drogi ekspresowej, w km ok. 21+215 droga ekspresowa, w km. 21+700 przejście ekologiczne górne, w km ok. 23+330 nad drogą S-3 wiadukt w ciągu istniejącej drogi w miejscowości Płocin, w km ok. 24+300 - węzeł drogowy „Wolin Zachód” oraz w km 20+800 Miejsca Obsługi Podróżnych kat. II. Układ projektowanej drogi ekspresowej w ciągu obwodnicy Wolina dostosowany został do układu istniejącego. Zachowana zostanie istniejąca estakada po stronie zachodniej rzeki Dziwny oraz istniejący most na rzece. Celem dostosowania drogi istniejącej do parametrów drogi dwujezdniowej dobudowana zostanie estakada i most po stronie północnej istniejącej drogi. W km ok. 26+615 w ciągu projektowanej jezdni północnej drogi S-3 wybudowany zostanie wiadukt nad drogą powiatową i wojewódzką. Tuż za miejscowością Wolin w km ok. 27+300 planowana jest budowa węzła „Wolin Wschód”. Po ominięciu miejscowości





Wolin aż do miejscowości Reczyn, droga S-3 biegnąć będzie po nowym śladzie. Na tym odcinku istniejąca droga krajowa pełnić będzie funkcję drogi wspomagającej. Od miejscowości Reczyn do obwodnicy Parłówka, planuje się budowę drogi po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 3. Druga jezdnia poprowadzona zostanie po stronie południowej istniejącej jezdni. Dokonana zostanie również korekta istniejących łuków poziomych. W km ok. 30+180 nad drogą S-3 zaplanowano wiadukt w ciągu drogi wspomagającej prowadzącej do miejscowości Reczyn i Piaski Wielkie, natomiast w km ok. 32+445 - wiadukt w ciągu drogi powiatowej w miejscowości Troszyn. Droga kończy swój bieg w miejscu, w którym rozpoczyna się dwujezdniowa obwodnica miejscowości Troszyna, Parłówka i Ostroń.

W celu zapewnienia dojazdu do działek i posesji jak również skomunikowania terenów zlokalizowanych po stronie północnej i południowej projektowanej drogi S-3 planowana jest budowa dróg wspomagających. Na odcinku od Świnoujścia do węzła LNG po stronie północnej drogi ekspresowej planowana jest budowa drogi wspomagającej łącząca północne rondo w ciągu ul. Ludzi Morza z drogą prowadzącą w kierunku terminala LNG (ul. Ku Morzu). Droga ta stanowić będzie również drogę alternatywną w przypadku braku przejezdności na drodze S-3. Do drogi wspomagającej podłączona zostanie również ul. Wrzosowa. Natomiast po stronie południowej droga wspomagająca zaplanowana została na odcinku od ul. Wrzosowej do ronda południowego na węźle „LNG”. W tym celu częściowo wykorzystana zostanie istniejąca droga krajowa nr 3. Ciągłość komunikacyjna zapewniona zostanie w ciągu ul. Wrzosowej pod projektowanym wiaduktem nad linią kolejową. Na odcinku od węzła LNG do Łunowa obsługa terenów zlokalizowanych po stronie północnej drogi S-3 odbywać się będzie z ul. Barlickiego i z istniejącej drogi krajowej (ul. Wolińska). Po stronie południowej drogi S-3 funkcję drogi wspomagającej pełnić będzie istniejąca droga krajowa nr 3. Planowana jest budowa odcinka łączącego ją z ul. Sąsiedzką. Celem skomunikowania terenów wojskowych poprzez węzeł Łunowo z drogą S-3 planowana jest budowa odcinka drogi od istniejącej bocznic kolejowej (przeznaczonej do rozbiórki) do projektowanej drogi wspomagającej. Na odcinku od Łunowa do węzła „Międzyzdroje” istniejąca droga krajowa służyć będzie jako droga wspomagająca do obsługi przyległych terenów. Połączenie miejscowości Łunowo z terenami nadmorskimi oraz terenami zlokalizowanymi po stronie północnej drogi S-3 odbywać się będzie poprzez węzeł „Łunowo”, przejazd pieszo-rowerowy na wysokości ul. Sąsiedzkiej oraz drogę dojazdową DZ9. W ciągu tzw. Szlaku Nadmorskiego nad projektowaną drogą S-3 w km ok. 8+065 zaprojektowano kładkę dla pieszych i rowerów. Na odcinku od Łunowa do węzła Międzyzdroje funkcję drogi wspomagającej pełnić będzie istniejąca droga krajowa nr 3. Stanowić ona będzie również połączenie miejscowości Łunowo z Międzyzdrojami. Droga ta przed węzłem przechodzi wiaduktem nad drogą S-3 na stronę północną a następnie włączona zostaje do istniejącego ronda na wlocie do Międzyzdrojów na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 102, które w związku z tym ulegnie przebudowie. Za węzłem „Międzyzdroje” skorygowany został przebieg istniejącej drogi wspomagającej po stronie południowej drogi krajowej, która pod istniejącą estakadą przechodzi na stronę północną i dalej prowadzi do Międzyzdrojów. Na długości Wolińskiego Parku Narodowego nie przewidziano dróg wspomagających, jedynie obustronne pasy technologiczne do obsługi i utrzymania drogi ekspresowej. Ruch pojazdów wolnobieżnych odbywać się będzie drogą powiatową równoległą do drogi nr 3 przebiegającą przez miejscowość Wapnica, która stanowi również drogę alternatywną dla drogi ekspresowej. Od drogi powiatowej w km ok. 16+440 przed obwodnicą Dargobądz, po stronie południowej drogi S-3, planowany jest odcinek drogi wspomagającej celem jej połączenia z istniejącą drogą krajową nr 3. Odcinek ten wraz z odcinkiem drogi krajowej nr 3 oraz drogą przebiegającą przez Dargobądz obsługiwać będzie tereny zlokalizowane po stronie południowej obwodnicy Dargobądz. Na całej długości obwodnicy Dargobądz i dalej do drogi w miejscowości Płocin planowana jest droga wspomagająca po stronie północnej. Od drogi w m. Płocin do węzła „Wolin Zachód” droga wspomagająca przebiegać będzie po stronie południowej drogi S-3, natomiast od węzła „Wolin Zachód” do skrzyżowania z ul. Kolejową po stronie północnej. Na skrzyżowaniu ul. Kolejowej z ul. Mickiewicza planowane jest skrzyżowanie typu rondo. Po stronie południowej od ronda południowego węzła „Wolin Zachód” do skrzyżowania z ul. Wiejską planowana jest droga wspomagająca, która następnie dołączana będzie do ul. Świerczewskiego. Po stronie wschodniej miasta Wolin, od drogi powiatowej w km ok. 26+615 po stronie północnej, jako droga

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

PIŁKA PRAWNY  
Rzbieta Grzybkowska



wspomagająca wykorzystana zostanie istniejąca droga krajowa nr 3. Po stronie południowej planowana jest droga wspomagająca biegnąca od drogi powiatowej do obwodnicy Parłówka, gdzie dowiązana została do istniejącej drogi w miejscowości Troszyn. Od miejscowości Reczyn do miejscowości Piaski Wielkie i dalej do rzeki Grzybnicy, droga wspomagająca planowana jest po stronie północnej. Dodatkowo w celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po stronie południowej i północnej drogi S-3 planowana jest budowa wiaduktu w ciągu istniejącej drogi pomiędzy miejscowością Reczyn a Piaski Wielkie.

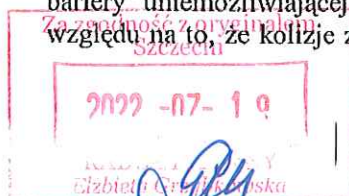
Jednym z obligatoryjnych elementów raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko jest analiza wariantowa. W raporcie rozpatrywano 4 warianty przebiegu drogi ekspresowej S3: 1, 2, 3, 4. Wykonane w ramach raportu analizy wykazały, że wariantem najkorzystniejszym pod względem środowiskowym jest wariant 4. Lokalizacja poszczególnych wariantów w stosunku do istniejącego pasa drogi krajowej nr 3, przedstawia się następująco:

- wariant pierwszy jest wariantem, który w możliwie maksymalnym stopniu wykorzystuje istniejący pas drogi krajowej nr 3,
- wariant drugi jest wariantem, który na przeważającej długości przebiega po nowej trasie niezależnie od istniejącej drogi krajowej nr 3,
- wariant trzeci jest wariantem, który częściowo wykorzystuje ślad istniejącej drogi krajowej nr 3, a częściowo przebiega po nowym śladzie.
- wariant 4 pokrywa się z wariantem 3 za wyjątkiem odcinka od węzła Łunowo do węzła Międzyzdroje.

Dla wszystkich analizowanych wariantów projektowane parametry geometryczne trasy w większości zapewniają dobre warunki ruchu.

W raporcie przedstawiono analizę związaną z niepodejmowaniem przedsięwzięcia, czyli tzw. wariant zerowy. Porównanie wariantów inwestycyjnych z wariantem „0” wykazało celowość planowanego przedsięwzięcia, którego realizacja jest niezbędna głównie z uwagi na konieczność zapewnienia poprawy życia i zdrowia ludzi (poprawa klimatu akustycznego, zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza, zmniejszenie ryzyka prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego) oraz ze względu na ochronę przyrody (udrożnienie szlaków migracji zwierząt poprzez budowę przejść, zmniejszenie kolizji ze zwierzętami poprzez wygrodzenie trasy).

Proponowany wariant 4 drogi krajowej S3 przebiegać będzie w dużej części po śladzie obecnie funkcjonującego odcinka drogi Świnoujście-Troszyn. Przecinać on będzie głównie użytki rolnicze (pola uprawne, łąki) oraz obszary leśne administrowane przez Lasy Państwowe oraz Woliński Park Narodowy. Poza granicami Wolińskiego Parku Narodowego są to tereny poddane stałej lub okresowej antropopresji. Wariant preferowany będzie po śladzie istniejącej drogi S3 z wyjątkiem odcinka między węzłem Międzyzdroje i Łunowem. Wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącego pasa drogowego skutkuje minimalizacją oddziaływań na siedliska półnaturalne i naturalne oraz różnorodność biologiczną. Realizacja rozwiązań alternatywnych wiążących się z odsunięciem się od dotychczasowego przebiegu drogi S3 (np. wariant 2) skutkowałaby znacznie większą ingerencją w środowisko naturalne, zarówno bezpośrednią (zniszczenie środowiska w pasie budowy drogi, likwidacja siedlisk lęgowych i rozrodu wielu chronionych gatunków zwierząt), jak i poprzez zwiększone oddziaływania pośrednie, zwłaszcza wobec wąskich pasm siedlisk, które znalazłyby się między nowym a starym pasem drogowym. Wykorzystanie istniejącego pasa drogowego dla przebiegu inwestycji w wariantcie 4 oznacza możliwie ograniczoną ingerencję w środowisko naturalne, w tym minimalne uszczuplenie siedlisk przyrodniczych, których istotne części płatów pozostałyby zachowane w stanie nie pogorszonym. Analogicznie sytuacja przedstawia się w zakresie fauny, z wyjątkiem bezkręgowców, szczególnie mrówek, chętnie wykorzystujących tereny między istniejącą drogą a ścianą lasu, na przebiegu przez grunty leśne. W przypadku pozostałych zwierząt poprowadzenie nowej inwestycji wzdłuż pasa istniejącej drogi, pozwoli na znaczne zmniejszenie ingerencji w siedliska rozrodu wielu chronionych gatunków zwierząt, a jednocześnie nie stworzy dodatkowej bariery uniemożliwiającej lub utrudniającej bezkolizyjne migracje, zwłaszcza ssaków. Ze względu na to, że kolizje ze stanowiskami gatunków chronionych roślin są bardzo zbliżone dla





poszczególnych wariantów – nie ma między nimi istotnych różnic pod tym względem. Wynika to przede wszystkim z występowania w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia gatunków chronionych, które są lokalnie pospolite lub w każdym razie na tyle rozpowszechnione, że nie ma możliwości wytyczenia pasa terenu nie wchodzącego w kolizję z ich zasobami.

W przypadku zwierząt wariantem najbardziej inwazyjnym jest wariant 2, ingerujący znacznie w jedną ze stref bielika oraz wymagający znacznie większej ingerencji w drzewostany na terenie Wolińskiego Parku Narodowego oraz drzewostany zlokalizowane na zachód od węzła Międzyzdroje.

W żadnym wariantcie nie występuje kolizja z populacjami gatunków roślin istotnych dla ochrony różnorodności gatunkowej flory w zakresie ponadregionalnym – brak kolizji ze stanowiskami gatunków zagrożonych w skali krajowej. Stanowiska istotnych gatunków (świbka morska, pajęcznica liliowata, przygielka biała i turzycza bagienna) powinny zostać zachowane bez ingerencji ze względu na oddalenie od wpływu planowanej inwestycji.

Także większość stwierdzonych na przebiegu wszystkich wariantów gatunków mszaków nie przedstawia dużych wartości przyrodniczych. Najcenniejsza nowellia krzywolistna *Nowellia curvifolia* (gatunek z kategorii V) nie jest zagrożona zniszczeniem. Z kolei miechera splaszczona *Neckera complanata* po zastosowaniu działań zapobiegawczych powinna utrzymać swoje stanowisko. Jedynie gatunki z rodzaju *Sphagnum* rosną w kolizji z planowaną drogą. Częściowo ich stanowiska ulegną zniszczeniu, ale ich zasoby populacyjne są zabezpieczone w lasach Półwyspu Przytorskigo. Pozostałe chronione gatunki mszaków nie należą do szczególnie cennych w skali lokalnej i ogólnopolskiej, nie są również przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 (Wolin i Uznam PLH320019, Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018). W związku z tym inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na te elementy przyrodnicze.

Wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącego pasa drogowego w przypadku wariantu 1, 3 i 4 skutkować będzie także minimalizacją oddziaływań na siedliska przyrodnicze. W większości uszczuplone zostaną skrajne części płatów siedlisk, przylegające do pasa drogowego, przez to też w różnym stopniu poddane antropogenicznej presji, w ogromnym stopniu zachowane w stanie złym (U2). Przebieg po istniejącym śladzie drogi nie spowoduje dodatkowej fragmentacji siedlisk przyrodniczych (dzielenia płatów na mniejsze części), co następuje w przypadku przebiegu oddalającego się od istniejących pasm infrastruktury transportowej (wariantu 2).

Jedyny odcinek, na którym następuje odsunięcie od dotychczasowego przebiegu drogi S3 – między węzłem Międzyzdroje i Lunowem wytyczony został w bezpośrednim sąsiedztwie, po północnej stronie linii kolejowej nr 401 Świnoujście-Szczecin Dąbie. W porównaniu do alternatywnych wariantów poszerzających na tym odcinku istniejący pas drogowy po południowej stronie linii kolejowej rozwiązanie to ma następujące zalety w kontekście środowiskowym:

- przebiega przez tereny mniej zróżnicowane fizjograficznie i siedliskowo ze względu na średnio wyższą rzędną terenu w stosunku do silnie zróżnicowanego pod tym względem terenu od południa,
- przebiega przez tereny silniej zmodyfikowane antropogenicznie poprzez odciecie nasypami linii kolejowej i drogi S3 końców rynien dawnych zagłębień międzywydmowych, silniej uwodnionych i zatorfionych od strony południowej,
- mniejszy udział siedlisk priorytetowych (lasów bagiennych 91D0) kolidujących i położonych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy,
- występowanie siedlisk przyrodniczych wykształconych wyłącznie w stanie złym (U2) ze względu na użytkowanie gospodarcze drzewostanów, przekształcenie warunków wodnych i izolację (fragmentację) siedlisk podmokłych znacznie lepiej wykształconych i rozleglejszych po stronie południowej,
- kolizja z występującym tu siedliskiem 2180 (lasy na wydmach) dotyczy obrzeży płatów rozciągających się na rozległym obszarze w kierunku północnym – po stronie południowej płaty siedlisk przyrodniczych są bardziej zróżnicowane i drobnopowierzchniowe, przez co oddziaływanie tam lokalizowanych wariantów trasy S3 powodowałaby likwidację lub znaczące oddziaływanie na szereg płatów siedlisk przyrodniczych.





Inwestycja we wszystkich wariantach koliduje z tą samą ilością stref ochrony stanowisk archeologicznych. Inwestycja we wszystkich wariantach przebiega na terenie o bardzo zbliżonych uwarunkowaniach środowiska gruntowo-wodnego. Brak jest istotnych różnic w oddziaływaniu wariantów 1, 2, 3, 4, które pozwalałyby na wytypowanie, który z nich jest najkorzystniejszy w tym kontekście.

Inwestycja realizowana w każdym z czterech wariantów nie powoduje przekroczeń w zakresie emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłów. Każdy z wariantów zakłada konieczność wybudowania ekranów akustycznych, przy czym najkrótszy odcinek tych ekranów planowany jest w wariantach 2 i 4, co świadczy o tym iż realizacja inwestycji w wariantach 2 i 4 oddziałuje na mniejszą ilość terenów podlegających ochronie przed hałasem. Dodatkowo najmniej zaburzeń przewidziano w wariantach 4, co również przemawia za jego wyborem.

Podsumowując w ocenie organu wariant preferowany przez inwestora, tj. wariant 4 jest jednocześnie wariantem najkorzystniejszym pod względem środowiskowym, co ma uzasadnienie w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

Jak wynika z analizy przeprowadzonej w przedłożonym raporcie, zagrożenia dla poszczególnych komponentów środowiska pojawiają się w fazie realizacji przedsięwzięcia, tj. w trakcie prac budowlanych i ziemnych, jak i podczas jego eksploatacji. Biorąc powyższe pod uwagę, tutejszy organ przed wydaniem niniejszej decyzji przeprowadził dokładną analizę w celu oszacowania bezpośrednich i pośrednich skutków planowanej inwestycji zarówno pod względem uwarunkowań przyrodniczych, gospodarki odpadami, gospodarki wodno-ściekowej, a także emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu do środowiska. Następnie w oparciu o ww. informacje określił warunki realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

W trakcie niniejszego postępowania z uwagi na charakter inwestycji oraz jej kolizję z cennymi elementami przyrodniczymi organ wnikliwie przeanalizował wpływ inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego przy uwzględnieniu następujących dokumentów:

- Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012 wraz z jego zmianami z dnia 23 marca 2017 r. oraz 5 czerwca 2018 r.;
- materiałów podstawowych do planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012 wraz z załącznikami graficznymi zawierającymi rozmieszczenie przedmiotów ochrony;
- Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagna Rozwarowskie PLB320001 wraz z jego zmianą z dnia 21 sierpnia 2017 r.;
- materiałów podstawowych do planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bagna Rozwarowskie PLB320001 wraz z załącznikami graficznymi zawierającymi rozmieszczenie przedmiotów ochrony;
- materiałów podstawowych do planu ochrony dla obszarów Natura 2000: Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018, Zalew Szczeciński PLB320009, Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011, Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002, Zatoka Pomorska PLB990003 (dostępnych na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie), w tym: opracowania pn. „Wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wraz załącznikami mapowymi dla obszarów Natura 2000: obszarów specjalnej ochrony ptaków Zalew Szczeciński (kod obszaru PLB320009) i Zalew Kamieński i Dziwna (kod obszaru PLB320011) oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty/specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ujście Odry i Zalew Szczeciński (kod obszaru PLH320018)”, map rozmieszczenia zinventaryzowanych siedlisk i gatunków (wg stanu na dzień 10 lipca 2013 r.), projektów rozporządzenia w sprawie ustanowienia planów ochrony dla ww. obszarów;
- decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 5 października 2016 r., znak: WOPN-OG.6442.27.2016.MKP.1 ustalającej strefy ochrony ostoi oraz miejsca rozrodu i regularnego przebywania bielika oraz kani rudej na terenie Nadleśnictwa Międzyzdroje;





- „Waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego” (BKP, Szczecin 2010);
- „Wytycznych do określania znaczącego wpływu przedsięwzięcia na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000” opracowanych przez Instytut Ochrony Przyrody PAN przy udziale Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (kwiecień 2009);
- Standardowych Formularzy Danych sporządzonych dla ww. obszarów Natura 2000, ze szczególnym uwzględnieniem: Wolin i Uznam PLH320019 oraz Delta Świny PLB320002, w tym informacji dotyczących charakterystyki obszaru, środowiska przyrodniczego oraz identyfikacji zagrożeń.

Z uwagi na charakter liniowy, realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie przede wszystkim z: przekształceniem terenu, usunięciem części roślinności, zniszczeniem części siedlisk, przecięciem lokalnych ciągów ekologicznych i przecięciem szlaków migracyjnych zwierząt. W związku z tym, ze względu na konieczność dokładnego przeanalizowania oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie, dla potrzeb raportu, została wykonana inwentaryzacja przyrodnicza uwzględniająca występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk z załącznika I i II Dyrektywy Siedliskowej, jak również gatunków ptaków Dyrektywy Ptasiej i ich siedlisk, a także innych gatunków roślin i zwierząt jak również porostów, grzybów podlegających ochronie.

W odniesieniu do wszystkich komponentów przyrodniczych, na potrzeby niniejszego postępowania autorzy raportu przeprowadzili analizę materiałów źródłowych dotyczących obszaru objętego inwestycją, mającą na celu ustalenie dotychczasowego stanu wiedzy o zasobach przyrodniczych obszaru badań: występowaniu zbiorowisk roślinnych oraz siedlisk przyrodniczych, roślin naczyniowych, mszaków, grzybów makroskopowych (wielkoowocnikowych) i zlichenizowanych (porostów), stanowisk fauny oraz funkcjonowania sieci obszarów chronionych. Wykorzystano informacje publikowane oraz wyniki opracowań niepublikowanych dostępnych w formie materiałów GIS i dokumentacji. Wykorzystane zostały także obserwacje własne autorów opracowania prowadzących obserwacje w obszarze objętych inwentaryzacją od wielu lat.

W przypadku oceny wpływu na obszary Natura 2000 zastosowano następującą metodykę. Szczegółowe kartowanie w przypadku obszarów Natura 2000 dotyczyło obszaru w odległości do 500 m od poszczególnych wariantów przebiegu drogi (po jej obu stronach) i 1000 m od projektowanych węzłów drogowych. W czasie prac terenowych skartowano siedliska przyrodnicze w odległości do 500 m od poszczególnych wariantów przebiegu drogi (po jej obu stronach) oraz siedliska gatunków z załączników Dyrektywy Siedliskowej i Dyrektywy Ptasiej. Zwrócono szczególną uwagę na wyznaczone obszary Natura 2000, doliny rzeczne, cieki, zbiorniki wodne, inne mokradła, kompleksy leśne i kompleksy użytków zielonych. Dane z obserwacji odnoszono i weryfikowano w stosunku do danych archiwalnych, zwłaszcza z inwentaryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego (2010) i wykonanej na potrzeby Planu ochrony Wolińskiego Parku Narodowego (2013). Przy określeniu stopnia zachowania siedlisk przyrodniczych i ich reprezentatywności zastosowano obowiązujące w Unii Europejskiej kryteria typowania. Dodatkowo szczegółowe kwestie w zakresie identyfikacji, typologii i oceny stanu przedmiotów ochrony Natura 2000 realizowane były zgodnie z istniejącymi publikacjami: Manual of European Union Habitats, EUR 28, April 2013, European Commission DG Environment, Wytyczne do inwentaryzacji siedlisk przyrodniczych i gatunków Natura 2000, Instytut Ochrony Przyrody PAN, 2009, Monitoring siedlisk przyrodniczych. Przewodnik metodyczny. Części I - IV. GIOŚ

Prace terenowe w zakresie gatunków roślin naczyniowych i siedlisk przyrodniczych prowadzone były w I dekadzie czerwca 2016, pierwszej i drugiej dekadzie sierpnia 2016, w pierwszej i drugiej dekadzie maja 2017, w drugiej dekadzie czerwca 2017, w drugiej dekadzie lipca 2017, w pierwszej dekadzie sierpnia 2017.

Inwentaryzację faunistyczną prowadzono w okresie od grudnia 2015 r. do końca sierpnia 2017 r. W obrębie Wolińskiego Parku Narodowego badania prowadzono po uzgodnieniu z Dyrekcją Parku metodyki dotyczącej inwentaryzacji. Część kontroli terenowych miała miejsce wspólnie z pracownikami Parku. W opracowaniu wykorzystano wieloletnie dane dot. stanowisk fauny oraz tras migracji przekazane przez pracowników Wolińskiego Parku Narodowego.





Ponadto podczas prac terenowych wykazano obecność szeregu gatunków zwierząt, które w obrębie terenu objętego inwentaryzacją nie mają swoich stanowisk lęgowych. Podano również dane dot. stwierdzonych w poszczególnych okresach fenologicznych większych koncentracji ptaków w rejonie objętym inwentaryzacją.

Dodatkowo podkreślenia wymaga fakt, iż uzgodnienie metodyki i zakresu monitoringu oraz przedstawienie wyników z postępów prac miało miejsce na wielu roboczych spotkaniach z Dyrekcją i Radą Naukową Wolińskiego Parku Narodowego, przedstawicielami Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W przypadku awifauny przedstawiono konkretne liczebności i stanowiska dla gatunków istotnych. Natomiast w przypadku ptaków pospolitych i szeroko rozprzestrzenionych prowadzono badania transektowe (w obrębie Wolińskiego Parku Narodowego) oraz podano dla każdego z wariantów szacowaną liczbę par lęgowych z informacją o głównym siedlisku zajmowanym przez poszczególne gatunki.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami, planowany odcinek drogi przecina następujące obszary Natura 2000:

obszary mający znaczenie dla Wspólnoty:

- Wolin i Uznam PLH320019 na długości ok. 23,9 km w ok. km od 0+850 do 24+750;
- Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 na długości ok. 150 m w ok. km od 26+050 do 26+200;

obszary specjalnej ochrony ptaków:

- Delta Świny PLB320002 na długości ok. 5,8 km w ok. od 6+000 do 11+850;
- Zalew Szczeciński PLB320009 na długości ok 3,4 km oraz 3,8 km w ok. km od 21+200 do 24+900 oraz od 26+800 do 30+200;
- Bagna Rozwarowskie PLB320001 na długości ok. 1,7km w ok. km od 31+200 do 32+900;
- Puszcza Goleniowska PLB320012 na długości ok 2,7 km w ok. km od 30+200 do 32+900.

Dodatkowo inwestycja zlokalizowana jest w sąsiedztwie następujących obszarów Natura 2000:

- obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002 w odległości ok. 600 m;
- obszaru specjalnej ochrony ptaków: Zatoka Pomorska PLB990003 w odległości ok. 600 m;
- obszaru specjalnej ochrony ptaków: Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011 w odległości ok. 100 m

Dla obszarów Natura 2000, tj. Puszcza Goleniowska PLB320012 oraz Bagna Rozwarowskie PLB320001 Zarządzeniami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. (zm w 23.03.2017 r. oraz 05.06.2018 r.) oraz z dnia 29 stycznia 2015 r. (zm. 21.08.2017 r.) ustanowiono plany zadań ochronnych. Natomiast dla obszarów Natura 200 takich jak: Zalew Szczeciński PLB320009, Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 oraz Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011 trwa procedura ustanawiania planu ochrony przez Dyrektora Urzędu Morskiego, dla którego zostały wykonane materiały podstawowe obejmujące m.in. rozmieszczenie przedmiotów ochrony czy identyfikację ich zagrożeń, jak i przygotowane projekty rozporządzeń.

Zgodnie z materiałami podstawowymi do planu zadań ochronnych, projektu planu ochrony oraz Standardowymi Formularzami Danych (SDF):

1. Obszar Wolin i Uznam PLH320019 obejmuje powierzchnię prawie 30792 ha, z czego prawie 18% to obszar morski. W granicach obszaru znajdują się wyspy Wolin i Uznam, oddzielone od siebie cieśniną Świny. W granicach obszaru znajduje się także 5-cio kilometrowy pas wód przybrzeżnych pomiędzy Karnolicami i Lubinem. Centralną część wysp tworzą wzniesienia morenowe, sięgające 115 m n.p.m. Sąsiadują z nimi niewysokie piaszczyste wały, usypane przez fale morskie. Tworzą one tereny równinne, obszary wydmy bądź o zróżnicowanej konfiguracji i różnym stopniu zaawansowania rozwoju szaty roślinnej. Charakterystyczne dla tego obszaru są wysokie klify, białe i szare wydmy oraz glazy narzutowe. Ponad 30% powierzchni

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RADCA PRAWNY  
Elżbieta Graczyńska



wysp zajmują lasy, w większości bory sosnowe, ale także buczyna pomorska *Galio odorati-Fagetum* i mieszane lasy bukowo-dębowo-sosnowe *Fago-Quercetum*. W obszarze występuje 26 typów siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, będących przedmiotem ochrony i 11 gatunków zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej.

2. Obszar Delta Świny PLB320002 o powierzchni 11008,45 ha obejmuje wsteczną deltę Świny, wysoczyznową część wyspy Wolin oraz przybrzeżną strefę Zatoki Pomorskiej. Ponad 70% powierzchni otwartej zajmują słonawy, zbiorowska halofilnego pól szuwaru oraz płaty szuwaru właściwego. Znikomą część terenu zajmują pola orne. Powierzchnia leśna (kilkanaście % powierzchni lądowej) zajęta jest przez olsy, nadmorskie bory bażynowe, lasy mieszane brzoźowo-dębowe i lasy mieszane bukowo-dębowe. W obszarze tym występuje co najmniej 38 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Rady 79/409/EWG, 27 gatunków ptaków z Polskiej Czerwonej Księgi (PCK). Gniazduje tu ponad 160 gatunków, a liczba stwierdzonych przekracza 240. W okresie lęgowym gnieździ się tutaj ponad 1% populacji krajowej bielika i krakwy. Łęgi wyprowadza tutaj również derkacz. Poza okresem lęgowym na obszarze występują znaczące koncentracje zimujących nurogęsi, gęgaw i bielaczka.
3. Obszar Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 zajmuje powierzchnię 52612 ha. Obszar obejmuje teren położony u ujścia rzeki Odry zawierający również jej dolny odcinek, Zalew Szczeciński, Wyspę Chrząszczewską i Zalew Kamieński. Dziwna i Zalew Kamieński to najbardziej naturalne elementy ujścia Odry. Łącznie zidentyfikowano tu 13 rodzajów siedlisk przyrodniczych. Siedlisko przyrodnicze-laguna, obejmuje ponad 80% obszaru. Torfowe obszary Basenu Czarnocińskiego są miejscem występowania wielu prawnie chronionych bądź rzadkich gatunków roślin naczyniowych, a także licznych mechów brunatnych i torfowców. Zalew Szczeciński ma kluczowe znaczenie dla ichtiofauny regionu, a także Polski. Wstępują tu zarówno gatunki ryb i minogów chronionych, jak i innych, cennych z punktu widzenia biologii, czy gospodarki człowieka. Akwen ten położony jest na styku dwu różnorodnych środowisk; słodko i słonowodnego - estuarium. Efektem tego, jest występowanie gatunków ryb charakterystycznych dla obu tych środowisk. Obszar ten leży na szlaku wędrówek tarłowych między innymi takich gatunków jak: certa, aloza, losoś, troć wędrowna, czy węgorz. Jest również miejscem tarła wielu gatunków ryb (parposz, różanka). Łącznie zidentyfikowano tu 16 gatunków zwierząt z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Rozległy obszar wód Zalewu Szczecińskiego oraz urozmaicona strefa wybrzeży zasiedlona różnymi zbiorowiskami roślinności bagiennej, szuwarowej i wodnej jest miejscem egzystencji wielu gatunków ptaków, które znajdują tu dobre warunki żerowania, rozrodu i odpoczynku podczas migracji. Niejednokrotnie w okresie zimowym można tu obserwować żerujące bieliki w ilości do 250 osobników.
4. Obszar Puszczy Goleniowskiej o powierzchni 25039,24 ha obejmuje m. in. część dużego kompleksu leśnego na północny-zachód od Goleniowa i na wschód od Zalewu Szczecińskiego, rozległe bagna (w dużej części zalesione) pomiędzy rzeką Iną i Stepnicą, łąki, pola, Jez. Ostrowo, Jez. Przybiernowskie, kilka niewielkich śródlęśnych jezior, wiele torfianek oraz kompleks śródlęśnych stawów koło Krokorzyc. Sieć hydrograficzna jest na tym terenie bardzo gęsta i dotyczy to głównie jego południowej części, pokrytej bardzo dużą liczbą połączonych ze sobą kanałów i rowów melioracyjnych, a także uchodzących do rzek Iny (stanowiącej południową granicę omawianego obszaru) i Krępej oraz bezpośrednio do Zalewu Szczecińskiego. Obszar ten jest ważną ostoją lęgową dla takich gatunków jak kania ruda, bielika, derkacza, żurawia, zimorodka, podróżniczka, gągoła i kszyska. Występuje tu co najmniej 36 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej.

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RACJA PRAWNY  
Elżbieta Grzybkowska



5. Obszar Bagien Rozwarowskich o powierzchni 4249.65 ha obejmuje bagienny fragment delty Odry, z dolinami dwóch rzek - Grzybnicy i Wolczenicy. Obszar ten jest ważną ostoją lęgową dla m.in. takich gatunków jak, bielika, łabędzia krzykliwego, gęgawy. Występuje tu co najmniej 35 gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej. Obszar ten jest też szczególnie ważny dla niełęgowych ptaków wodno-błotnych w kontekście integralności obszarów okolicznych, a w szczególności OSO Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011 oraz Zalew Szczeciński PLB320009 i Puszcza Goleniowska PLB320012. Gatunkami ważnymi w omawianym kontekście są przede wszystkim gęsi, łabędzie i żurawie, które wykorzystują tereny Zalewu Kamieńskiego i rzeki Dziwny oraz Zalewu Szczecińskiego i Jeziora Ostrowo w Puszczy Goleniowskiej jako noclegowisko.

Podczas prowadzonych prac inwentaryzacyjnych stwierdzono iż realizacja inwestycji koliduje z siedliskami przyrodniczymi stanowiącymi przedmiot ochrony w dwóch obszarach Natura 2000, tj.: Wolin i Uznam PLH 320019 oraz Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018. W obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH 320019 na terenie objętym badaniami (tj. w strefie buforowej - 500 m od linii drogi) stwierdzono następujące siedliska przyrodnicze:

- lasy mieszane i bory na wydymach nadmorskich (2180) – siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 37,7 ha co stanowi ok. 15 % zasobów tego siedliska wg SDF; kolizje występują na znacznej części odcinka drogi przebiegającego przez Półwysp Przytór w km od 2+800 do 10+200; dominują tu regenerujące się lasy brzożowo-dębowe *Betula pendulae-Quercetum roboris*, siedlisko w takich miejscach wykształcone jest w złym stanie z uwagi na brak wielu gatunków typowych dla lasów nadmorskich (wyjątkiem jest niemal wyłącznie wiciokrzew pomorski, rzadko spotykana jest paprotka zwyczajna). Pod okapem panujących sosn mieszany drzewostan tworzą brzozy i dęby, miejscami też buki. Podszyt buduje jarzab *Sorbus aucuparia*, kruszyna pospolita *Frangula alnus*, odnawiające się dęby, buki i brzozy, oraz oplatający to wszystko wiciokrzew pomorski. W runie panuje zwykle orlica pospolita *Pteridium aquilinum*, rzadziej borówka czarna *Vaccinium myrtillus* i śmiałek darniowy *Deschampsia flexuosa*. Poza dominantami udział pozostałych gatunków jest znikomy. Specyficzny wariant siedliskowy tworzy się w obniżeniach, gdzie dominuje trzęślica modra *Molinia caerulea*, pojawia się turzyca pospolita *Carex nigra* i siwa *C. canescens*, bardzo rzadko nawet bagno zwyczajne *Ledum palustre*, a w warstwie mszystej torfowce *Sphagnum* sp. Dużą powierzchnia obszaru opracowania zajmują bory sosnowe w typie suboceanicznego boru sosnowego świeżego (*Leucobryo-Pinetum*). Mają one fizjonomię podobną do borów nadmorskich, jednak brak w nich gatunków charakterystycznych dla siedlisk nadmorskich;
- suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphyllion*) (4030) - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 1,45 ha co stanowi ok. 3 % zasobów tego siedliska wg SDF; kolizje występują w ok. km 2+900 oraz ok. km 4+350-5+150; jest to siedlisko antropogeniczne, które wykształciło się pod utrzymywaniem w stanie bezleśnym liniami wysokiego napięcia przecinającymi siedliska borowe w kompleksie starych wydym na Półwyspie Przytórskim. W pokrywie roślinnej dominuje wrzos zwyczajny *Calluna vulgaris*, któremu towarzyszą: śmiałek pogięty *Deschampsia flexuosa*, turzyca piaszkowa *Carex arenaria*, borówka czarna *Vaccinium myrtillus*, kruszyna pospolita *Frangula alnus*, rzadziej: bazylna czarna *Empetrum nigrum*. Stwierdzonym zagrożeniem dla tego siedliska jest inwazja czerwonych amerykańskiej *Padus serotina*;
- ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*) (6120) - siedlisko występuje poza zasięgiem spodziewanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia,
- torfowiska przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzeria-Caricetea*) (7140) - siedlisko występuje poza zasięgiem spodziewanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia,
- kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*) (9110) - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 2,57 ha co stanowi 0,08% zasobów tego siedliska wg SDF; kolizje występują





na odcinkach w ok. km: 11+850-12+750; 13+100-13+250; 13+850 -14+800; siedlisko to tworzą lasy różnie wykształcone – od typowych postaci ze starymi, czystymi drzewostanami bukowymi po zajmujące największe powierzchnie – lasy regenerujące się pod okapem drzewostanów sosnowych. W każdym wypadku skład florystyczny jest ubogi. Siedlisko to posiada ubogie florystycznie buczyny zinwentaryzowane zarówno w lasach Nadleśnictwa Międzyzdroje jak i w Wolińskim Parku Narodowym. Gatunki typowe dla siedliska pojawiają się w nich częściej tylko na obrzeżach drzewostanów – w tym wzdłuż skraju lasów i pasa drogowego S3. Najbogatsze są postaci zboczowe kwaśnych buczyn, z silnie rozwiniętą warstwą mszystą występujące na wschód od węzła „Międzyzdroje” – na skraju lasów Wolińskiego Parku Narodowego, większość powierzchni siedliska kolidującej z inwestycją ma stan zły (U2), głównie z powodu pinetyzacji; w stanie nieodpowiednim (U1) znajdują się dwa płaty kolidujące o powierzchni 0,98 ha, natomiast w stanie właściwym (FV) tylko jeden płat kolidujący o powierzchni 0,03 ha, co stanowi poniżej 1% jego arealu;

- żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*) (9130) - siedlisko występuje poza zasięgiem spodziewanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia,
- kwaśne dąbrowy (9190) - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 1,37 ha, co stanowi 0,09% zasobów tego siedliska wg SDF, kolizje występują na odcinkach w ok. km: 11+100-11+300 (przy węźle „Międzyzdroje”) i 12+900-14+400 (w Wolińskim Parku Narodowym); siedlisko to obejmuje lasy brzoźowo-dębowe *Betulo pendulae-Quercetum roboris*, kształtujące się na płaskich terenach piaszczystych na zapleczu niziny torfiastej Drożkowych Łąk oraz kwaśne lasy dębowo-bukowe *Fago-Quercetum*, na wzniesieniach morenowych na wyspie Wolin. Większość płatów znajduje się w granicach Wolińskiego Parku Narodowego i jego otuliny. Położone na zachód od niego regenerujące się lasy brzoźowo-dębowe na Półwyspie Przytorskim, ze względu na kształtowanie się na wydmach uznane zostało za siedlisko 2180. Kwaśne dąbrowy *Fago-Quercetum*, z drzewostanem często czysto dębowym i z bukiem regenerującym się w dolnych warstwach, występują wewnątrz kompleksu leśnego Wolińskiego Parku Narodowego. Zważywszy na dynamikę odnowień gatunków drzew – bezwzględne panowanie buka wśród młodszego pokolenia, siedlisko w niezaburzonych warunkach ulegać będzie przekształcaniu w kwaśne buczyny; większość powierzchni siedliska kolidującej z inwestycją zachowana jest w stanie złym (U2), głównie z powodu pinetyzacji, w stanie nieodpowiednim (U1) znajduje się jeden płat kolidujący na powierzchni 0,25 ha;
- bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum* i brzoźowo-sosnowe bagienne lasy borealne) (91D0) - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 6,96 ha co stanowi 4,5% zasobów tego siedliska wg SDF; siedlisko priorytetowe, które zajmują 0,5% powierzchni ostoi „Wolin i Uznam” tj. ok. 154 ha, zlokalizowane na południowy zachód od Międzyzdrojów, po obu stronach drogi S3 między węzłem Międzyzdroje i Ładzinem. Większe płaty znajdują się po południowej stronie drogi S3, po północnej znajdują się tylko końce odciętych rynien zagłębień międzywydmowych. Kolizje z siedliskiem występują na odcinku na wschód od węzła „Łunowo” w km od 6+200 do 7+700 i na zachód od węzła „Międzyzdroje” w km od 9+800 do 10+900. W odciętych, płytszych częściach zagłębień międzywydmowych oraz na obrzeżach pozostałych tworzą się zbiorowiska przejściowe między brzezynami bagiennymi *Betuletum pubescentis* i wilgotnym wariantem kwaśnych lasów dębowo-brzoźowych *Betulo-Quercetum molinietosum*, zdominowanym przez trzęślicę modrą *Molinia caerulea*. Niewielkie płaty nawiązujące do brzezyn bagiennych wykształcają się także w zatorfionych, głębokich zagłębieniach międzywydmowych na wschód od Świnoujścia Warszowa, jednakże na północ, w bezpiecznej odległości od planowanej inwestycji. Ze względu na niewielką głębokość zagłębień, a w przypadku płatów znajdujących się po południowej stronie S3 także znaczne odwadnianie – lasy bagienne są silnie przekształcone na skutek nadmiernego przesychniania gleb bagiennych w okresie letnim;

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RADA PRAWNY  
Elżbieta Grzybkowska



wszystkie zinwentaryzowane płaty siedliska kolidujące z inwestycją znajdują się w stanie złym (U2), głównie z powodu odwadniania, braku martwego drewna i zróżnicowania strukturalnego.

Dodatkowo inwentaryzacja wykazała występowanie siedliska nie wykazanego w standardowym formularzu danych, tj. zagłębienia międzywydmowe (kod 2190) które zinwentaryzowano poza zasięgiem spodziewanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia.

Natomiast w obszarze Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 stwierdzono siedlisko:

- ujście rzeki (estuaria) (1130) – siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 1,61 ha; kolizja występuje na odcinku w ok. km: 26+000 - 26+300; siedlisko to obejmuje cieśninę Dziwny uznawane za estuarium rzeki Odry jako jedno z jej ujść do wód morskich. W obszarze opracowania brzegi cieśniny i same jej koryto zostały w przeszłości silnie przekształcone z powodu budowy przepraw mostowych. Niskie z natury w tym rejonie brzegi cieśniny, z szerokimi pasami szuwarów właściwych (niemal wyłącznie trzcinowymi) w rejonie planowanego przedsięwzięcia zasypane zostały nasypami z roślinnością synantropijną (głównie traworoślami z klasy *Agropyreteae*). W wodzie sporadycznie rosną pojedyncze okazy grzybieni białych *Nymphaea alba*, poza tym rdestnica włosowata *Potamogeton pectinatus*.

Poza obszarami Natura 2000 badania terenowe wykazały występowanie takich siedlisk przyrodniczych jak:

- starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphaea*, *Potamion* (3150) – siedlisko występuje poza zasięgiem spodziewanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia;
- wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (2330) - siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 0,29 ha; słabo wykształcone (niskie, kopulaste) piaszczyste wzniesienia wydymowe, zdegradowane eksploatacją piasku, znajdują się na zachód od Troszyna, po obu stronach ciągu komunikacyjnego obejmującego drogę S3 i linię kolejową Szczecin-Świnoujście. W części tylko wydmy pokryte są murawami napiaskowymi ze szczotliwą siwą *Corynephorus canescens*, szczawiem polnym *Rumex acetosella*, kocankami piaskowymi *Helichysum arenarium*, jasińcem piaskowym *Jasione montana*. W większości porastają je traworośla, głównie z trzcinnikiem piaskowym *Calamagrostis epigejos*, w znacznym stopniu porastają także krzewami i drzewami (gl. sosną zwyczajną i inwazyjną czeremchą amerykańską). Stan ochrony tego siedliska oceniono jako zły i w obecnej postaci małe są szanse na jego zachowanie (niezależnie od planowanego przedsięwzięcia);
- 91E0 łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) – siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni 0,16 ha; siedlisko priorytetowe występujące w postaci niewielkich kompleksów leśnych z olszą czarną w Świnoujściu Warszewie (km 0+300-0+400) przy istniejącej drodze i kompleksie ogrodów działkowych (dlatego też jest on silnie zaśmiecony). Ze względu na niewielkie powierzchnie i izolację, udział gatunków ekspansywnych i młody wiek drzewostanu, stan siedliska oceniono jako zły (U2);
- kwaśne dąbrowy (9190) – siedlisko kolidujące z inwestycją na powierzchni ok. 0,04 ha, w ok. km. 0+750-0+800, stan tego siedliska określono jako zły (U2).

Należy zaznaczyć, iż znaczna część siedlisk zarejestrowana podczas prowadzonych prac występuje poza zasięgiem spodziewanych oddziaływań planowanego przedsięwzięcia. Dotyczy to w całości i wszystkich płatów siedlisk o kodach: 2190 (zagłębienia międzywydmowe), 3150 (zbiorniki eutroficzne), 6510 (łąki świeże), 7140 (torfowiska przejściowe), 9130 (żyzne buczyny), co zostało wskazane powyżej. Analiza przeprowadzona w ramach przedmiotowego postępowania wykazała, iż realizacja inwestycji nie spowoduje zaburzeń w strukturze i funkcjach tych siedlisk w obrębie całego obszaru.

Siedliska przyrodnicze, z którymi koliduje planowane przedsięwzięcie, są na ogół źle wykształcone (stan ogólny U2) ze względu na ich antropogeniczne przekształcenia związane z gospodarką leśną (także jej efekty utrzymujące się w lasach Wolińskiego Parku Narodowego) lub izolację, niewielkie powierzchnie płatów i ich sukcesję (wydmy śródlądowe 2330 i suche wrzosowiska 4030). Niewielkie płaty kwaśnych buczyn 9110 i kwaśnych dąbrów 9190 w





Wolińskim Parku Narodowym w rejonie wzgórz morenowych zachowane są w stanie niewłaściwym (U1) i dobrym (FV). Największa pod względem powierzchniowy kolizja dotyczy siedliska lasów na wydmach (2180), które wykształcają się na tym terenie źle (stan ogólny U2) i w postaci mało reprezentatywnej (C) – brak gatunków typowych z wyjątkiem najbardziej pospolitych roślin wskaźnikowych. Gdyby nie kryterium fizjograficzne – obecność wydmy – siedlisko byłoby bardzo mało czytelne w terenie i bardzo trudne do wyodrębnienia.

Poza niewielkimi płatami wydmy śródlądowych (2330) (zlokalizowanymi poza obszarami Natura 2000) i suchych wrzosowisk (4030) kolidujących przedmiotowym przedsięwzięciem, większość pozostałych płatów siedlisk naruszona zostanie w stopniu nieznacznym, zwykle w odniesieniu do ich skrajnych części przyległych do dotychczasowego drogi S3.

Podczas oceny wpływu inwestycji na siedliska przyrodnicze stanowiące przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000 Wolin i Uznam PLH 320019 oraz Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018, z uwagi na brak obecnie ustanowionych planów ochrony oraz planów zadań ochronnych głównie uwzględniono zapisy w Standardowym Formularzu Danych zawierające informacje dotyczące charakterystyki obszaru, w tym powierzchni siedlisk stanowiących przedmiot ochrony oraz identyfikacji zagrożeń jak również dostępne na stronie internetowej Urzędu Morskiego w Szczecinie materiały podstawowe do planu ochrony dla obszarów Natura 2000: obszarów specjalnej ochrony ptaków: Zalew Szczeciński PLB320009, Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018.

Dodatkowo przy analizie wpływu realizacji przedmiotowej inwestycji na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 uwzględniono przedsięwzięcia, które w powiązaniu z przedmiotową inwestycją mogą wpłynąć na siedliska przyrodnicze bądź stanowiska gatunków stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000. Były to m.in. takie przedsięwzięcia jak: Budowa gazociągu DN700 8,4 MPa relacji Szczecin – Świnoujście, Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług „Mulnik” w Świnoujściu, Sprawny i przyjazny dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu, Terminal LNG, Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu czy linia kolejowa E59.

Biorąc pod uwagę, iż w związku z realizacją inwestycji ulegnie zniszczeniu 37,7 ha powierzchni siedliska 2180, co stanowi 14,3% zasobów tego siedliska wg SDF, wnikliwej analizie poddano wpływ inwestycji na ww. siedlisko przyrodnicze. Zgodnie z uzupełnieniem do raportu z dnia 14.03.2018 r. rzeczywista powierzchnia ww. siedliska w przedmiotowym obszarze Wolin i Uznam PLH320019 jest wielokrotnie większa od wskazywanej w aktualnym SDF obszaru (wynosząca 246 ha). Na podstawie dostarczonych informacji oraz z ogólnie dostępnych danych, w tym danych znajdujących się w zasobach tutejszego urzędu wynika, że rzeczywista powierzchnia tego siedliska w obszarze jest co najmniej 10-krotnie większa. Powyższe potwierdza szereg inwentaryzacji przyrodniczych wykonanych na terenie obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam, w tym inwentaryzacja powszechna siedlisk przyrodniczych w Lasach Państwowych (2008), inwentaryzacja w Wolińskim Parku Narodowym na potrzeby planu ochrony (2013), inwentaryzacja w ramach waloryzacji województwa zachodniopomorskiego (2010) jak również inwentaryzacje wykonane dla potrzeb dokumentacji w postępowaniach zmierzających do wydania decyzji środowiskowej takich przedsięwzięć jak: Terminal LNG, linia kolejowa nr 401, gazociąg Szczecin – Świnoujście, Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług „Mulnik” w Świnoujściu (2017), Sprawny i przyjazny dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu (2017), Budowa ścieżki rowerowej Świnoujście – Międzyzdroje (2017 r.), Kurort nadmorski Świnoujście – nowa wizja przestrzeni publicznej (2017) czy Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu (2008 - 2009 r.). W świetle przedstawionych argumentów, dostępnych map geologicznych, dostępnej literatury przedmiotu (m.in. Bosiacka B. 2005. Współczesne zróżnicowanie i przekształcanie borów bażynowych. Wyd. Nauk. Uniw. Szcz., Szczecin; Matuszkiewicz J.M. 2001. Zespoły leśne Polski. Wyd. Nauk. PWN, Warszawa.; Osadczuk K. 2004. Geneza i rozwój wałów piaszczystych bramy Świny w świetle badań morfometrycznych i sedymentologicznych. Szczecin; Piotrowska H. 2003. Zróżnicowanie i dynamika nadmorskich lasów i zarośli w Polsce. Bogucki Wyd. nauk, Poznań-Gdańsk; Wojterski T. 1964. Bory sosnowe na wydmach nadmorskich na polskim wybrzeżu. PTPN Prace Kom. 28, 2: ss. 217) należy potwierdzić najbardziej słuszne wnioski

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

RADCA PRAWNY  
Ewa Grzybkowska



wyciągnięte przez zespół opracowujący raport. Jako wybrane przykłady obrazujące stopień i jakość rozpoznania zasobów tego siedliska można przytoczyć następujące fakty:

- zinventaryzowanie ok. 281 ha siedliska 2180 w buforze 500 m od osi jezdni po obu stronach planowej trasy S3 na Półwyspie Przytór na potrzeby niniejszego postępowania;
- zinventaryzowanie ok. 263 ha siedliska 2180 w rejonie Wiselki (materiały do planu ochrony Wolińskiego Parku Narodowego, 2013).

Powyższe dane wskazują na aktualnie potwierdzone występowanie 544 ha siedliska 2180 tylko na niewielkim fragmencie obszaru Wolin i Uznam, co już przeszło dwukrotnie przekracza powierzchnię siedliska określoną w SDF. Należy zaznaczyć, iż potencjalnym obszarem występowania tego siedliska są wydmy genezy morskiej czyli niemal cały obszar półwyspu Przytór oraz znaczna część Mierzei Uznamskiej, które po wyłączeniu obszarów industrialnych i zurbanizowanych oraz zbiorowisk leśnych innym charakterze (głównie olsów) stanowią łącznie około 3000 ha potencjalnego siedliska. Jak już wspomniano wielu cennych informacji w tym zakresie dostarcza dostępna literatura, w tym monografia Bosiackiej (2005), jak również wyniki badań prowadzone w tutejszym organie na potrzeby postępowań w sprawie ocen oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięć.

Niemniej jednak nie można podać konkretnej wartości powierzchni siedliska 2180 w obszarze Natura 2000 ze względu na wrywkowy mimo wszystko charakter opracowań oceny oddziaływania na środowisko i praktycznie brak zinventaryzowania tego siedliska w inwentaryzacji Lasów Państwowych.

Ponadto przypuszcza się iż różnice powierzchni siedliska 2180 wykazanych w SDF w stosunku do stanu rzeczywistego, wynikają również ze zmian w sposobie diagnozy siedliska.

Krótką definicją siedliska przyrodniczego 2180 Lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich – zgodnie z Interpretation Manual of European Union Habitats (Podręcznik interpretacji siedlisk przyrodniczych) – to lasy naturalne lub półnaturalne (od dawna ustabilizowane), porastające nadmorskie wydmy, z drzewostanem tworzoną przez takie gatunki jak: dąb szypułkowy *Quercus robur*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, a nad Bałtykiem także z pionierskim udziałem olszy i sosny zwyczajnej *Pinus sylvestris*. W wydanych przez Ministerstwo Środowiska w 2004 roku poradniku (red. J. Herbich) nie uwzględniono borów bażynowych, czyli owych pionierskich lasów sosnowych. W „Poradniku ochrony siedlisk i gatunków” uznano za siedlisko przyrodnicze tylko trzy zespoły roślinne: las brzozowo-dębowy *Betulo pendulae-Quercetum roboris*, las bukowo-dębowy *Fago-Quercetum petraeae* oraz łęg czeremchowo-jesionowy *Pruno-Fraxinetum*. W metodyce monitoringu tego siedliska (D. Lemke 2010) uznano za siedlisko przyrodnicze nie tylko sosnowe bory bażynowe *Empetro nigri-Pinetum*, ale generalnie wszystkie lasy na wydmach, w tym plantacje gatunków obcych (np. sosny czarnej i kosodzewiny). Pozostając na gruncie unijnego podręcznika interpretacji siedlisk przyrodniczych na wyspach Wolin i Uznam występują na wydmach nadmorskie bory bażynowe, lasy brzozowo-dębowe i bukowo-dębowe.

Duże połacie lasów na wydmach Mierzei Przytorskiej między Międzyzdrojami i Świnoujściem zajmują regenerujące się zwykle pod okapem sosen lasy brzozowo-dębowe *Betulo-Quercetum*, rzadko kwaśne lasy z bukiem i dębem *Fago-Quercetum*. Wykształcają się one tam, gdzie kończą się bory bażynowe, na starszych wydmach i wyróżniają obecnością zwłaszcza: kruszyny, orlicy, wiciokrzewu, a w miejscach wilgotniejszych trzęślicy i torfowców (inwentaryzacje linii kolejowej, gazociągu i drogi S3). Właśnie takich regenerujących się kwaśnych lasów brzozowo-dębowych w wąskim pasie buforowym przedsięwzięcia zinventaryzowano 281 ha.

Należy nadmienić, iż obecnie trwa procedura ustanawiania planu zadań ochrony dla obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam, podczas której obecnie prowadzone są prace inwentaryzacyjne, które również będą uwzględniać dane z wykonanych już inwentaryzacji, a które pozwolą na określenie rzeczywistego stanu powierzchni siedliska w obszarze Wolin i Uznam.

Dodatkowo z uwagi na dane z badań terenowych przedstawionej w raporcie wykonanym na potrzeby niniejszego postępowania, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jako organ sprawujący nadzór nad obszarami Natura 2000 pismem z dnia 29.03.2018 r., znak: WOPN-ON.6320.15.2017.RCh.PW zwrócił się do Lasów Państwowych o uwzględnienie powyższych danych o siedlisku 2180 podczas sporządzania Planu Urządzania Lasu (PUL) lub





Aneksu do PUL uwzględniającego zakres planu zadań ochronnych, o którym mowa w art. 28 ust. 10 ustawy o ochronie przyrody.

W związku z powyższym, w niniejszej procedurze oceny oddziaływania na środowisko nieaktualność danych w SDF ma istotne znaczenie w przypadku siedliska 2180, którego zasoby w formularzu oszacowano zupełnie nie trafnie, a który ze względu na swoje rozpowszechnienie jest w tym obszarze częstym obiektem kolizji z przedsięwzięciami. Różnica w podanej wartości zasobów siedliska w SDF w stosunku do stanu faktycznego jest tak istotna, że zmienia to wpływ przedsięwzięcia na ogólną powierzchnię siedliska w obszarze Wolin i Uznam.

Zgodnie z ogólnie dostępnymi publikacjami w zakresie wytycznych do określania znaczącego wpływu przedsięwzięcia na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000 (PAN, 2009), punktem odniesienia do szacowania, jaki % siedliska zostanie zniszczony, powinny być zasoby siedliska w obszarze udokumentowane wiarygodną inwentaryzacją przyrodniczą. Oszacowania zapisanego w Standardowym Formularzu Danych obszaru (o ile nie jest oparte na takiej inwentaryzacji a ma tylko charakter zgrubnego szacunku) nie należy wykorzystywać jako takiego poziomu odniesienia. Oprócz SFD należy uwzględnić inne istniejące opracowania składające się na aktualny stan wiedzy, co w ocenie organu zostało wykazane w niniejszym postępowaniu.

W świetle powyższych informacji należy stwierdzić, iż realizacja inwestycji nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmiot ochrony w obszarze Natura 200 Wolin i Uznam, jakim jest siedlisko przyrodnicze - 2180 Lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich. A co za tym idzie nie zachodzą przesłanki wynikające z art. 34 ustawy o ochronie przyrody, w tym konieczność wykonania kompensacji przyrodniczej.

Niemniej jednak z uwagi na rozmiar zniszczenia powierzchni tego siedliska w związku z realizacją inwestycji, nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia działań rekompensujących straty w wyrządzonym środowisku w rozumieniu art. 3 ust. 8 oraz art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz.U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.), w postaci objęcia ochroną aktywną siedliska 2180 na terenie Wolin i Uznam PLH320019 poprzez efektywne usunięcie z tego siedliska gatunków obcych geograficznie i ekologicznie. Przy czym powierzchnia objęta tymi działaniami nie powinna być mniejsza od trzykrotności powierzchni która ulegnie zniszczeniu. Lokalizację tych działań, zakres, terminy oraz sposoby należy przedstawić na etapie ponownej oceny.

W stosunku do pozostałych siedlisk przyrodniczych należy stwierdzić, iż wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącego pasa drogowego skutkować będzie minimalizacją oddziaływań na ten element środowiska przyrodniczego. W większości uszczuplone zostaną skrajne części płatów siedlisk, przylegające do pasa drogowego, przez to też w różnym stopniu poddane antropogenicznej presji, w ogromnym stopniu zachowane w stanie złym (U2). Przebieg po istniejącym śladzie drogi nie spowoduje dodatkowej fragmentacji siedlisk przyrodniczych (dzielenia płatów na mniejsze części), co następuje w przypadku przebiegu oddalającego się od istniejących pasm infrastruktury transportowej.

Jedyny odcinek, na którym następuje odsunięcie od dotychczasowego przebiegu drogi S3 - między węzłem Międzyzdroje i Łunowem wytyczony został w bezpośrednim sąsiedztwie, po północnej stronie linii kolejowej nr 401 Świnoujście-Szczecin Dąbie. Niemniej jednak z uwagi iż:

- planowane przedsięwzięcie przebiega przez tereny mniej zróżnicowane fizjograficznie i siedliskowo ze względu na średnio wyższą rzędną terenu w stosunku do silnie zróżnicowanego pod tym względem terenu od południa,
- planowane przedsięwzięcie przebiega przez tereny silniej zmodyfikowane antropogenicznie poprzez odciecie nasypami linii kolejowej i drogi S3 końców rynien dawnych zagłębień międzywydmowych, silniej uwodnionych i zatorfionych od strony południowej,
- mniejszy udział siedlisk priorytetowych (lasów bagiennych 91D0) kolidujących i położonych w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy,
- występowanie siedlisk przyrodniczych wykształconych wyłącznie w stanie złym (U2) ze względu na użytkowanie gospodarcze drzewostanów, przekształcanie warunków wodnych i izolację (fragmentację) siedlisk podmokłych znacznie lepiej wykształconych i

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RAJCA PRAWNY  
Brygida Przybyłowska



rozleglejszych po stronie południowej, planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na pozostałe siedliska przyrodnicze.

W celu zminimalizowania fragmentacji leśnych siedlisk przyrodniczych 2180, 9110, 9190, 91D0, 91E0, a co za tym idzie konieczność zapobiegania sukcesji w nich gatunków obcych należy odtworzyć strefę ekotonową poprzez wprowadzenie nasadzeń zagęszczających odsłonięte ściany drzewostanów. Sposób wykonania tego działania należy uwzględnić na etapie ponownej oceny.

Jako działanie minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na pozostałą część siedliska 4030 i 91D0 niepodlegających zniszczeniu a zlokalizowanymi w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, autorzy raportu w stosunku do siedliska 4030, wskazują aby na odcinku od węzła LNG do węzła „Lunowo” w obrębie pasa drogowego odtworzone zostało siedlisko na powierzchni co najmniej równej zniszczonej, natomiast w stosunku do 91D0 objąć ochroną aktywną to siedlisko poprzez usuwanie z jego obszaru świerka, olszy oraz nadmiernej ilości brzozy która przy dużym zagęszczeniu zwiększa straty wody. Powyższe działania należy traktować jako działania kompensacyjne w rozumieniu z art. 3 ust. 8 oraz art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Należy zaznaczyć, iż odtworzenie siedliska 4030 wymaga zachowania gruntu rodzimego (ubogich piasków, rekomendowane dodanie kory iglastej i zaszczerpienie glebą z zachowanych wrzosowisk), odpowiednich miejsc (nasłonecznionych), jak również wykonania nasadzeń wrzosu zwyczajnego (gatunkowego, bez odmian uprawnych). Dodatkowo celem utrzymania siedliska wymagane jest aby w ramach utrzymania pasa drogowego usuwane były ekspansywne (wysokie) trawy i bylin oraz samosiejki drzew i krzewów inwazyjnych (czeremchy amerykańskiej). Szczegółowe dane odnośnie powyższych działań należy wskazać na etapie ponownej oceny.

Dodatkowo celem zminimalizowania negatywnego wpływu inwestycji na pozostałe siedliska przyrodnicze zobowiązano inwestora do wprowadzenia następujących działań:

- wykonywania nasadzeń zieleni średniej i wysokiej w pasie zieleni przydrożnej w odległości do 30 m od skraju siedliska 2330;
- lokalizowania zaplecza budowy w odległości nie mniejszej niż 50 m z każdej strony od brzegów wód rzeki Dziwna stanowiącej siedlisko 1130; magazynowanie ścieków socjalno – bytowych z zaplecza budowy w przenośnych toaletach; zaprojektowania pasowych nasadzeń krzewów w dolnej części lub u podstawy nasypów drogowych w odległości do 100 m od brzegów cieśniny w celu stworzenia bariery biogeochemicznej;
- lokalizowania zaplecza budowlanego, miejsc składowych, placów manewrowych, dróg dojazdowych poza obszarem siedlisk przyrodniczych jak i w bliskim ich sąsiedztwie;
- stworzenie zasad składowania wierzchniej warstwy gleby na etapie wykonywania projektu budowlanego uwzględniającej lokalizację siedlisk przyrodniczych;
- stosowania do zadarniania pasa drogowego standardowych, wysokowydajnych mieszanek traw (cechujących się wysoką produkcją biomasy), celem umożliwienia renaturalizacji roślinności muraw w pasie zieleni i ograniczenia wabienia zwierzyny do pasa drogowego,

Powyższe działania zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Głównymi zagrożeniami pośrednimi na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji dla przedmiotów ochrony w obszarze Natura 2000 będzie praca ciężkiego sprzętu, ruch pojazdów a co za tym idzie zanieczyszczenia powietrza i gleby oraz niekontrolowane wycieki z pojazdów. Dlatego też należy zachować wszelkie środki ostrożności, dbać o sprawność techniczną pojazdów, a w razie wycieków szkodliwych dla siedliska substancji podjąć jak najszybciej niezbędne działania, by zapobiec skażeniu terenu.

W odniesieniu do bezkręgowców, podczas prowadzonych prac inwentaryzacyjnych skoncentrowano się głównie na gatunkach objętych ochroną na mocy Dyrektywy Siedliskowej, w tym pachnicy dębowej *Osmoderma eremita* i kozioroga dębosza *Cerambyx cerdo*, stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Wolin i Uznam PLH320019 oraz kwietnicy okazalej *Protaetia aeruginosa* i tegosza rdzawego *Elater ferrugineus*. W trakcie badań inwentaryzacyjnych skupiono się głównie na potencjalnych siedliskach badanych organizmów występujących na siedliskach leśnych oraz zadrzewieniach krajobrazów kulturowych. Jak wynika z przedłożonych

Za zgodność z oryginałem

Szczecin

2022 -07- 19

RADCA PRÁWNY  
Elżbieta Grzankowska



dokumentów, powyższe prace prowadzone były przez wykwalifikowanych specjalistów, będących również autorami obecnej metodyki monitoringu dla pachnicy dębowej.

W celu wykrycia drzew zasiedlonych przez pachnicę i kwietnicę okazała, z dostępnych dziupli drzew pobierano próbki murszu i przeglądano je (przesiewano) w celu wykrycia odchodów larw, fragmentów ciała osobników dorosłych oraz osłonek poczwarkowych tj. kokolitów. Natomiast za dowód zasiedlenia drzewa przez kozioroga dębosza uznawano obecność śladów żerowania larw (w szczególności, świeżych tegorocznych otworów, a także wiórków drewna o jasnym zabarwieniu, oraz otworów wylotowych postaci dorosłych. Celem potwierdzenia obecności pachnicy i tęgosza, stosowano także odlów do pułapek feromonowych.

Analiza wyników badań z przeprowadzonej inwentaryzacji faunistycznej wykazała, iż na większości obszaru objętego planowaną inwestycją drogową nie dojdzie do istotnego wpływu inwestycji na bezkręgowce podlegające ochronie gatunkowej. W miejscu prowadzenia prac związanych z realizacją inwestycji nie stwierdzono obecności pachnicy dębowej ani kozioroga dębosza stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam. Nie stwierdzono również pozostałych gatunków, dla których powołuje się obszary Natura 2000. Niemniej jednak względem prowadzonych robót, najbliższe siedliska pachnicy dębowej stwierdzono w odległości ok. 160 – 170 m (ok. km: 11+900 12+000; 12+200), natomiast tęgosza rdzawego w odległości ok. 10 m (ok. km: 15+200; 15+700; 16+400). Nie jest wykluczone stwierdzenie obecności tych gatunków zwierząt podczas prowadzonych prac budowlanych, dlatego też istnieje konieczność prowadzenia nadzoru przyrodniczego w trakcie realizacji przedsięwzięcia, który potwierdzi lub wykluczy występowanie tego gatunku w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia i w razie potrzeby wskaże odpowiednie środki zaradcze niezbędne do podjęcia w stosunku do przedmiotowego gatunku.

W stosunku do pozostałych bezkręgowców na etapie budowy może dojść do całkowitego zniszczenia kopców mrówek głównie rudnicy. Analizując oddziaływania inwestycji na owady latające (ważki, motyle), etap budowy nie będzie powodował znaczących oddziaływań, ponieważ gatunki te bez problemu przeniosą się na obszary sąsiadujące bezpośrednio z terenem zajęтым pod budowę. Zniszczeniu mogą ulec tylko ich siedliska. W pasie prowadzonych robót zniszczeniu ulegną również siedliska gatunków mniej mobilnych, np. biegaczowatych, ślimaków, pajaków. Z uwagi na to, że na zinwentaryzowanym terenie gatunki te występują licznie, inwestycja nie będzie negatywnie na nie oddziaływać.

Jak wynika z raportu, w przypadku gatunków ssaków nie stwierdzono kolizji z przedmiotami ochrony w obszarze mającym znaczenie dla Wspólnoty Wolin i Uznam. Biorąc pod uwagę, iż inwestycja koliduje ze strugą Stary Zdrój będącą siedliskiem wydry Lutra lutra, stanowiącej jednocześnie przedmiot ochrony w tym obszarze, na etapie budowy zostanie zapewniony stały nadzór przyrodniczy, celem zweryfikowania obecności tego gatunku i podjęcia w stosunku do niego odpowiednich działań. Ponadto nad ww. cieką droga poprowadzona zostanie estakadą pełniącą funkcję również przejścia dla zwierząt. Powyższe spowoduje, iż zapewniona zostanie drożność korytarza migracyjnego tego gatunku. Dodatkowo zaplanowany szczelny system odwodnienia wyposażony w urządzenia podczyszczające wody opadowe, nie spowoduje zaburzeń w siedliskach wydry.

W stosunku do pozostałych gatunków ssaków, planowana inwestycja może przyczynić się do zmniejszenia ich bazy pokarmowej lub utrudnienia ich migracji. Silny wpływ na zmniejszenie arealu żerowiskowego będzie miała antropopresja powodowana pracami budowlanymi w obrębie dolin cieków. W związku z realizacją przedsięwzięcia dojdzie do kolizji ze stanowiskami i siedliskami ssaków takich jak borsuk oraz lis. W związku z tym podczas prowadzonych prac inwestor powinien podjąć odpowiednie kroki zabezpieczające tą grupę zwierząt tak, aby przedsięwzięcie nie spowodowało znaczącego negatywnego oddziaływania w populacjach tych gatunków.

Podczas badań terenowych odnotowano przeloty 6 gatunków nietoperzy z gatunku: *Nyctalus noctula* borowiec wielki, *Pipistrellus pipistrellus* karlik malutki, *Pipistrellus nathusii* karlik większy, *Pipistrellus pygmaeus* karlik drobny, *Myotis daubentonii* nocek rudy, *Eptesicus serotinus* mroczek późny. W stosunku do stwierdzonych gatunków nietoperzy zidentyfikowano również inne zagrożenia na etapie realizacji inwestycji takie jak: niepokojenie kolonii rozrodczych znajdujących się w pobliżu pasa drogowego, utratę ciągów liniowych stanowiących

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

PRACOWNIA PRAWNY  
Elżbieta Grzybkowska



lokalne trasy dolotów nietoperzy na żerowiska, wpływ sztucznego oświetlenia terenu budowy jak i pośredniej ingerencji w żerowiska nietoperzy poprzez np. ich zanieczyszczenie powodującego ograniczenie bazy żerowiskowej chiropterofauny. Dynamiczne procesy zasiedlania kryjówek i ich zmiany jak i brak dokładnej perspektywy czasowej realizacji prac uniemożliwiają określenia skali ingerencji w schronienia naturalne tych ssaków. Niektóre gatunki nietoperzy, przede wszystkim borowce wielkie oraz karliki mogą również hibernować w dziuplach. Wycinka drzew, w tym kompleksów leśnych głównie na terenie Wolińskiego Parku Narodowego spowoduje zniszczenie potencjalnych schronień letnich, w tym kolonii rozrodczych takich gatunków jak borowiec wielki i karlik większy. Powyższe związane jest z dużą ilością potencjalnych schronień oraz ubytków w starodrzewach niepodlegających klasycznej gospodarce leśnej. Dodatkowo należy podkreślić, iż budynki jak również stanowiska archeologiczne kolidujące z inwestycją mogą być miejscem bytowania dla nietoperzy. Dlatego też przy pracach przygotowawczych ze szczególnym uwzględnieniem wycinki drzew należy zapewnić nadzór chiropterologa celem podjęcia odpowiednich działań minimalizujących w stosunku do tej grupy zwierząt, w tym zawieszanie schronów dla nietoperzy, co będzie poddane analizie na etapie ponownej oceny. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania inwestycji na tą grupę zwierząt, licznie występującą w granicach WPN, w raporcie zaproponowano wprowadzenie nasadzeń naprowadzających nietoperze przy projektowanych przejściach dla zwierząt w następującym km drogi:

- ok. km 12+733 - przejście duże górne (teren Wolińskiego Parku Narodowego),
- ok. km 12+858-12+899 - przejście dolne zespolone z drogą (teren Wolińskiego Parku Narodowego),
- ok. km 14+234 - przejście dolne duże (granica Wolińskiego Parku Narodowego),
- ok. km 16+300 - przejście górne duże (teren Nadleśnictwa Międzyzdroje),
- ok. km 21+700 - przejście górne duże,
- Ok. km 31+050 - przejście duże górne,
- Ok. km 31+866 - przejście ( rzeka Grzybnica).

Szczegółowe dane dot. sposobu zagospodarowania tych przejść należy przedstawić na etapie ponownej oceny.

Faza budowy może przyczynić się również do zaburzeń w możliwościach migracyjnych gadów, jak również do nieznacznego zmniejszenia arealu obszaru żerowiskowego. Jak wynika z przeprowadzonej inwentaryzacji na etapie budowy może dojść do zniszczenia stanowiska jaszczurki zwinki (ok. km 13+800; 20+400; 21+800). Niemniej jednak prace budowlane będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, co powinno zagwarantować szybką i właściwą reakcję w razie zaistnienia zagrożenia bezpieczeństwa chronionych gatunków gadów.

W przypadku płazów kluczowym elementem zachowania istniejących populacji jest ochrona miejsc rozrodu, a więc utrzymanie istniejących zbiorników wodnych w niezmiennym stanie (m.in. zasypywania i osuszania oraz zanieczyszczania zbiorników wodnych oraz siedlisk podmokłych i wilgotnych). Wszelkie prace budowlane mogące spowodować zmianę stosunków wodnych bądź istniejących warunków siedliskowych w zbiornikach wodnych i ich bezpośredniej bliskości będą mieć negatywny wpływ na populacje płazów. Biorąc pod uwagę liniowy charakter inwestycji istnieje zagrożenie stworzenia barier dla migracji, bądź zwiększonej śmiertelności płazów na drogach.

Podczas inwentaryzacji prowadzonej w okresie od wiosny 2016 r. do lata 2017 r. z wyjątkiem okresu zimowego odnotowano obecność co najmniej 4 gatunków płazów takich jak: ropucha szara *Bufo bufo* – dla której zachodnia część Wolińskiego Parku Narodowego po obu stronach drogi S3 stanowi miejsce migracji tego gatunku z i na zimowiska, traszki grzebieniastej *Triturus cristatus* oraz traszki zwyczajnej *Lissotriton vulgaris* – po jednym stanowisku na wysokości Łunowa, jak również żaby zielone *Rana esculenta complex* - 3 stanowiska. Przy czym kolizja z inwestycją wystąpi jedynie w przypadku stanowisk żab zielonych w ok. km 31+800.

Zgodnie z przeprowadzoną inwentaryzacją na terenie objętymi pracami w związku z realizacją inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 takich jak: kumak nizinny *Bombina orientalis* oraz





traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*. Najbliższe stanowisko traszki grzebieniastej stwierdzono na wysokości ok. km 5+700, w odległości ok. 60 m od planowanych prac.

W celu zachowania ciągłości korytarzy sezonowych migracji oraz ograniczenia powierzchni dostępnych siedlisk rozrodczych jak również uniknięcie śmiertelności tej grupy zwierząt, zaprojektowano zespół przejść, które zostaną poddane wnikliwej analizie na etapie ponownej oceny. Dodatkowo celem ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ww. grupę zwierząt zobowiązano inwestora, aby w trakcie prowadzenia wykopów zabezpieczyć je przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt, a przed likwidacją (zasypaniem) sprawdzić pod kątem obecności płazów. Ponadto plac budowy należy wygrodzić, by zapobiec przedostawaniu się płazów na teren budowy, skarpy związane z przeprawami mostowymi powinny mieć maksymalnie pionowe nachylenie od strony drogi i maksymalnie poziome od strony otoczenia mostu. Dzięki temu migrujące w okresie wiosennym płazy nie będą wchodzić na drogę, a przemieszczać się wzdłuż jej podstawy, wszelkie urządzenia związane z odprowadzeniem wód należy zaprojektować w ten sposób by były szczelne i by nie stawały się „pułapkami bez wyjścia”. Muszą zapewniać możliwość wydostania się z nich płazom, konstrukcja przepustów pod drogą, zwłaszcza w miejscu krzyżowania się jej z drobnymi ciekami, powinna umożliwiać przejście płazom. Należy również prowadzić monitoring placu budowy pod kątem obecności płazów i w miarę potrzeby ich bezpieczne usuwanie poza obszar zagrożony pracami. Działania powyższe trzeba realizować we współpracy z kierownictwem budowy.

Przy zastosowaniu powyższych środków minimalizujących, realizacja inwestycji nie wpłynie negatywnie na płazy.

Przy analizie wpływu przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej o dużym natężeniu ruchu, należy mieć ponadto na uwadze jej niekorzystne oddziaływanie na szlaki migracji zwierząt, określane często jako korytarze ekologiczne. Zachowanie strukturalnej i funkcjonalnej ciągłości tych korytarzy uznawane jest powszechnie za podstawę stabilnego i trwałego funkcjonowania populacji migrujących zwierząt. Analiza wystąpienia ryzyka kolizji planowanej drogi z siecią korytarzy ekologicznych była przeprowadzona na podstawie ogólnie dostępnych danych, w tym danych uzyskanych z portalu Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. Zgodnie z informacją tam zawartą: graficzna prezentacja danych została wykonana na zlecenie Ministra Środowiska przez Polską Akademię Nauk - Zakład Badania Ssaków w Białowieży w 2005 roku.

Wszelkie kwestie dotyczące drożności i poprawienia udrożnienia migracji na przedmiotowym odcinku drogi S3, podlegały wnikliwym analizom zarówno ze względów środowiskowych jak i możliwości realizacji w odniesieniu do ukształtowania terenu. Lokalizacje przejść zweryfikowane zostały w wyniku danych zebranych podczas inwentaryzacji faunistycznej wykonanej na potrzeby OOS w 2016 i 2017 r., jak również na podstawie danych zebranych w 2011 r. Przeanalizowano i uwzględniono również wyniki kolizji ze zwierzętami. Przejścia zaproponowano w miejscach najintensywniejszej migracji zwierząt, zidentyfikowanych naturalnych ciągach zwierząt stanowiących lokalne korytarze ekologiczne, obniżeniach terenu, rowów melioracyjnych w rejonie obejścia drogą S3 miejscowości Troszyn, Reclaw, Płocin, Dargobądz, w miejscach kolizji z ciekami tj. Grzybica, dopływ do jez. Ostrowo (rów) wraz z mokradłami.

Po przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej grudzień 2015 r. – sierpień 2017 r., na podstawie zidentyfikowanych korytarzy migracyjnych w obrębie inwestycji oraz po uwzględnieniu propozycji: Wojskowego Koła Łowieckiego Nr 263 "Orzeł" w Świnoujściu (pismo z dnia 20.08.2016 r.); Koła Łowieckiego "Dzik" w Świnoujściu (pismo z dnia 05.08.2016 r.); Nadleśnictwa Rokita (pismo z dnia 15.07.2016 r.); Nadleśnictwa Międzyzdroje (pismo z dnia 18.08.2016 r.); Wolińskiego Parku Narodowego, zaproponowane zostały następujące przejścia i przepusty dla zwierząt, których lokalizacje przedstawiono w załączniku nr 2 do niniejszej decyzji

Szczegółowe dane dotyczące tych obiektów zostaną przedstawione na etapie ponownej oceny. Niemniej jednak inwestor zaproponował następujące minimalne wymiary dot. przejść dla zwierząt:

- przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migracje małych ssaków i płazów o szerokości powyżej 1,5 m;

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RAJCE PRAWNY  
Małgorzata Grzybkowska



- przejście małe dolne o szerokości 1,5 m i wysokości 1,0 m, przy współczynniku względnej ciasnoty wynoszącym 0,07,
- przejście duże dla zwierząt górą nad drogą S-3 o szerokości ok. 50 m,
- przejście duże dla zwierząt dołem pod drogą S-3 o szerokości ok. 50 m i wysokości 3,5 m przy współczynniku względnej ciasnoty wynoszącym 1,5,
- przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3 i drogą zbiorczą o szerokości ok. 50 m;
- przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3, linią kolejową i drogami zbiorczymi o szerokości ok. 50 m.

Należy wskazać iż planowane obiekty umożliwiające migrację zwierząt powinny być zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi wytycznymi w tym zakresie. Ponadto powinny spełniać warunki, które zostały narzucone postanowieniem Ministra Środowiska z dnia 06.07.2018 r., tym powinny być:

- wkomponowane w przestrzeń w taki sposób, by w minimalnym stopniu wyróżniały się przyrodniczo i krajobrazowo, nie powodując płoszenia zwierząt,
- w przypadku przejść górnych, ograniczane osłonowo-izolacyjnymi wałami ziemnymi oraz ekranami antyolśniewowymi, wykonanymi z materiałów naturalnych w największym możliwym technicznie stopniu, a także zagospodarowane z udziałem roślinności osłonowo- naprowadzającej zgodnej z gatunkami flory występującymi w miejscach posadowienia tych przejść,
- odpowiednio wyprofilowane w zakresie najść oraz posiadające kąt rozszerzania powierzchni najść przejść górnych w stosunku do efektywnej szerokości przejścia 45°,
- w przypadku przejść dolnych, dostosowane do wymagań biologii zwierząt, dla których się je projektuje, w szczególności powinny uwzględniać obecność okien doświetleniowych,

W stosunku do mszaków, przeprowadzone prace inwentaryzacyjne wykazały, iż większość stwierdzonych gatunków mszaków nie przedstawia dużych wartości przyrodniczych. Realizacja inwestycji, w wariancie wskazanym przez inwestora spowoduje zniszczenie ok. 139 ha płatów chronionych mszaków, należących do 13 gatunków. Najcenniejszy stwierdzony gatunek, tj. nowelia krzywolistna *Nowellia cun/ifolia* (gatunek z kategorii V) z uwagi na jego odległości od planowanych prac nie ulegnie zniszczeniu. Natomiast miechra splaszczona *Neckera complanata* po zastosowaniu działań zapobiegawczych, które zostały określone w niniejszej decyzji, powinna utrzymać swoje stanowisko. Z cennych gatunków kolidujących z planowaną inwestycją są mchy z rodzaju *Sphagnum*. Niemniej jednak wnioskowany przez inwestora wariant zabezpiecza ich najlepiej wykształcone siedliska znajdujące się w lasach Półwyspu Przytorskigo. Mchy występujące na terenie Wolińskiego Parku Narodowego, będące w kolizji z planowaną drogą S3, należą do pospolitych gatunków leśnych (widłoząb miotłowy *Dicranum scoparium*, rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi*, brodawkowiec czysty *Pseudoscleropodium purum*) oraz terenów otwartych (faldownik nastroszony *Rhytidiadelphus squarrosus*). Gatunki te są dość powszechne w skali lokalnej i ogólnopolskiej. Posiadają również swoje stanowiska poza terenem inwestycji, w związku z tym budowa drogi S3 nie wpłynie szczególnie na uszczuplenie ich zasobów populacyjnych. Gatunki te również nie są przedmiotem ochrony w obszarze Natura 2000 (Wolin i Uznam PLH320019, Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018). W związku z tym inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na te elementy przyrodnicze.

W stosunku do chronionych grzybów, dwa z licznych stanowisk czyrenia sosnowego (*Phellinus pini*) kolidują z planowaną inwestycją (ok.km 12+400), pozostałe 21 stwierdzonych stanowisk znajduje się w sąsiedztwie pasa drogowego i nie jest zagrożona zniszczeniem w trakcie realizacji planowanej inwestycji. Gatunek ten nie jest rzadki na terenie Wolińskiego Parku Narodowego, a na ogólnopolskiej czerwonej liście grzybów klasyfikowany jest do niskiej kategorii zagrożenia (R). Ewentualne zniszczenie jego niektórych stanowisk podczas prowadzonych prac nie wpłynie istotnie na zasób jego populacji na terenie Parku i całego regionu Pomorza. Natomiast w przypadku stanowisk drewnowca popekanego (*Xylobolus frustulatus*) bezpośrednio zagrożone jest jedno jego stanowisko znajdujące się w sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego (ok. km 14+100). Biorąc pod uwagę, iż owocniki tych gatunków rosną na martwych kłodach dębowych, przed realizacją inwestycji należy je przenieść poza strefę oddziaływania planowanej inwestycji co należy do zadań nadzoru przyrodniczego.

Za zgodność z oryginałem

Szczecin

2022 -07- 19

RADCA PRZEMOŚL  
Elżbieta Gruszczyńska



Większość gatunków grzybów wielkoowocnikowych rosnących na terenie planowanej inwestycji i w jej bezpośrednim sąsiedztwie to gatunki o szerokiej skali występowania, miejscami pospolite, w związku z tym inwestycja ta nie przyczyni się do zubożenia ich populacji tym samym nie będzie miała negatywnego wpływu na ich rozprzestrzenienie.

W przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do chronionych ww. gatunków, przed rozpoczęciem przedsięwzięcia uzyskać należy stosowne zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

W stosunku do gatunków chronionych roślin naczyniowych, przeprowadzona inwentaryzacja flory wykazała iż, planowane przedsięwzięcie nie koliduje z siedliskami gatunków zagrożonych w skali kraju. Na odcinkach przebiegających przez tereny rolnicze tj. między Troszynem i Wolinem oraz między Wolinem i Płocinem brak jest gatunków chronionych lub rzadko spotykanych. Na pozostałych odcinkach planowanego przedsięwzięcia zarejestrowano liczne stanowiska gatunków chronionych niemniej jednak nie należące do gatunków zagrożonych w skali kraju. Najbliższe względem planowanego przedsięwzięcia siedliska cennych gatunków znajdują się w oddaleniu od wszystkich analizowanych wariantów – tak jest ze stanowiskami świbki morskiej *Triglochin maritima* (nad rz. Dziwną na skraju strefy buforowej – ponad 400 m od realizacji inwestycji), pajęcznicy liliowej *Anthericum liliago* (ponad 350 m od realizacji inwestycji) oraz torfowiskiem mszarnym stanowiącym siedlisko m.in. przygielki białej *Rhynchospora alba* i turzycy bagiennej *Carex limosa* (ponad 150 m od realizacji inwestycji).

W fazie budowy zniszczone zostaną następujące siedliska zajmowane przez gatunki chronione roślin:

- 1) przydroża i skarpy nasypów oraz wykopów wzdłuż istniejącej drogi z fragmentami muraw, traworośli zajmowane przez takie gatunki jak: kocanki piaszkowe *Helichrysum arenarium*, turzyca piaszkowa *Carex arenaria*, wilżyna ciernista *Ononis spinosa* i rozłogowa *O. repens*, rokitnik zwyczajny *Hippophae rhamnoides* (rośliny sadzone);
- 2) odłogi na słabych, piaszczystych glebach stanowiące siedlisko kocanek piaszkowych *Helichrysum arenarium*;
- 3) skraje lasów z okrajkami i oszyjkami kształtującymi się na granicy bezleśnego pasa drogowego i sąsiednich lasów na różnych siedliskach stanowiące siedlisko takich gatunków jak: wiciokrzew pomorski *Lonicera periclymenum*, widłak goździsty *Lycopodium clavatum*, turzyca piaszkowa *Carex arenaria*, kruszczyk szerokolistny *Epipactis helleborine* i rdzawoczerwony *E. atrorubens*;
- 4) fragmenty wrzosowisk stanowiące siedlisko takich gatunków jak: turzyca piaszkowa *Carex arenaria* i wiciokrzew pomorski *Lonicera periclymenum*;
- 5) fragmenty acydofilnych i ubogich siedlisk leśnych – kwaśnych dąbrów stanowiące siedlisko takich wiciokrzewu pomorskiego *Lonicera periclymenum* i turzycy piaskowej *Carex arenaria*;
- 6) fragmenty bagiennych siedlisk leśnych – bagiennych brzezin i olszyn stanowiące siedlisko takich gatunków jak: wiciokrzew pomorski *Lonicera periclymenum*, bagno zwyczajne *Ledum palustre*, bażyna czarna *Empetrum nigrum*, bobrek trójlistkowy *Menyanthes trifoliata*;
- 7) szuwały stanowiące siedlisko dzięgla litwora nadbrzeżnego *Angelica archangelica* subsp. *litoralis*.

W obszarze oddziaływania ocenianego przedsięwzięcia nie występują gatunki roślin stanowiące przedmiot ochrony lub wymagające ochrony w ramach sieci Natura 2000.

W przypadku widłaka goździstego, dzięgla litwora, wilżyny ciernistej i rozłogowej oraz obu kruszczyków – poszczególne stanowiska obejmują pojedyncze rośliny i niewielkie areale. W przypadku rokitnika, bobrka i bagna zwyczajnego stanowiska składają się z kilkunastu do ok. 30 roślin. Pozostałe gatunki występują licznie i masowo zajmując rozległe powierzchnie.

Należy zaznaczyć, iż w przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do chronionych ww. gatunków, przed rozpoczęciem przedsięwzięcia należy uzyskać stosowne zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RACJA PRAWNY  
Dziewiera Grzybkowska



Pośród gatunków chronionych, kolidujących z planowanym przedsięwzięciem znajdujących się na liście zagrożonych w skali regionalnej, znalazły się bażyna czarna (ok. 200 m<sup>2</sup>, ok. km: 2+450; 3+150; 3+600; 4+650), kruszczyk rdzawoczerwony (ok. 200 egz. w ok. km: 1+550; 1+800; 4+100; 4+700; 12+800; 13+100- 14+800; 16+350) oraz widlak goździsty *Lycopodium clavatum* (ok. 1 m<sup>2</sup> w ok. km 12+700). Z uwagi na powyższe, przy uwzględnieniu zapisów w raporcie, zobowiązano inwestora po wcześniejszym uzyskaniu stosowanego zezwolenia, przed wykonaniem prac przygotowawczych związanych z budową drogi, do przeniesienia widlaka goździstego oraz kruszczyka rdzawoczerwonego na inne stanowisko zastępcze o podobnych warunkach siedliskowych. Należy nadmienić, iż w przypadku uzyskania zezwolenia na przeniesienia ww. gatunków należy prowadzić stały monitoring efektów metaplantacji gatunku rośliny chronionej. Sposób przeprowadzenia ww. działania z podaniem lokalizacji, terminu należy przedstawić na etapie ponownej oceny.

Biorąc pod uwagę nałożenie na inwestora ww. działań w stosunku do rzadkich gatunków roślin jak również fakt, iż w obszarze kolidującym z inwestycją brak jest gatunków zagrożonych w skali krajowej, nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na zróżnicowanie gatunkowe roślin naczyniowych.

Biorąc pod uwagę analizy przeprowadzone w ramach postępowania kończącego się niniejszą decyzją w kontekście oddziaływania na przedmioty ochrony w obszarach siedliskowych, tj. Wolin i Uznam oraz Ujście Odry i Zalew Szczeciński należy wskazać, iż przy zastosowaniu szeregu warunków nałożonych w niniejszej decyzji, przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze oraz gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedliska dla których powołano te obszary.

W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji ornitologicznej prowadzonej w okresie od grudnia 2015 r. do końca sierpnia 2017 r., na badanym obszarze stwierdzono występowanie co najmniej 134 gatunków ptaków. W stosunku do stwierdzonych gatunków ptaków zidentyfikowano następujące zagrożenia na etapie realizacji inwestycji: zajęcie terenu pod inwestycję, mechaniczne niszczenie siedlisk, w tym: wycinka drzew i krzewów (w przypadku ptaków gniazdujących i żerujących na drzewach i krzewach), zniszczenie szaty roślinnej - zdjęcie wierzchniej warstwy gleby (w przypadku ptaków gniazdujących i żerujących na ziemi), zanieczyszczenie biotopów - utrata bądź zmniejszenie potencjalnych miejsc żerowania, drgania podłoża i hałas na etapie realizacji prac budowlanych skutkujące płoszeniem ptaków i tworzeniem efektu barierowego, przypadkowa śmiertelność.

Z przedłożonych dokumentów oraz z zasobów znajdujących się w tutejszym urzędzie wynika, iż wariant preferowany przez inwestora koliduje ze strefami ochrony bielika w rejonie w ok. km od 9+600 do 11+200 (na terenie Wolin i Uznam PLH320019 oraz Delta Świny PLB320002) oraz od 14+800 do 15+100 (na terenie Wolin i Uznam PLH320019). W związku z tym, w przypadku prowadzenia prac przygotowawczych związanych z realizacją inwestycji obejmujących strefę ochrony bielika, prace te należy wykonać poza terminowym okresem ochrony dla tego gatunku, tj. poza okresem od 1 sierpnia do końca grudnia. Wykonanie prac związanych z wycinką drzew i krzewów w granicach strefy ochrony całorocznej wymaga zezwolenia RDOŚ, bez względu na planowany termin wycinki, natomiast wycinka drzew w strefie ochrony okresowej wymaga zezwolenia, w przypadku gdy prowadzona będzie w terminie okresowej ochrony.

Zgodnie z raportem, w związku z planowanymi pracami, w tym m.in. koniecznością wycinki drzew dojdzie do bezpośredniego zniszczenia stanowisk bytowania m.in. takich gatunków ptaków jak: zimorodek, jarzębatka, gąsiorek, kłaskawka, dziwonia, brzegówka, czy myszółów. Nie jest również wykluczone stwierdzenie obecności innych gatunków ptaków podczas prowadzonych prac budowlanych, co powinno zostać zweryfikowane przez prowadzony nadzór przyrodniczy. Należy nadmienić, iż celem prowadzenia nadzoru przyrodniczego jest kontrola przebiegu prowadzonych prac, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności wprowadzania rozwiązań dotyczących ochrony zwierząt oraz konieczności wskazania terminu i sposobu prowadzenia tych prac w odniesieniu do stanowisk chronionych gatunków zwierząt.

Ponownie się zaznacza, iż w przypadku konieczności wykonania czynności podlegających zakazom w odniesieniu do chronionych ww. gatunków przed rozpoczęciem przedsięwzięcia należy uzyskać stosowne zezwolenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub





Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Prowadzenie prac budowlanych związane jest z płoszeniem ptaków, co może być przyczyną porzucenia przez nie lęgów. Efekt odstraszenia może dotyczyć następujących gatunków ptaków:

- na odcinku Świnoujście - węzeł Łunowo: pojedynczych par dzięcioła czarnego, z uwagi na rozległe rewiry żerowiskowego tego gatunku;
- na odcinku od węzła Łunowo do węzła Międzyzdroje (bez węzła): w niewielkim stopniu bielika, dzięcioła czarnego;
- na odcinku Węzeł Międzyzdroje do ściany lasu Wolińskiego Parku Narodowego kilka par dziwonii, zimorodka i kłaskawki;
- na odcinku przebiegającym przez Woliński Park Narodowy: pojedynczych par mucholówki małej, lerki i bielika;
- na odcinku od granic Wolińskiego Parku Narodowego do węzła Dargobądz: pojedynczych par jarzębatki i gąsiorka;
- na odcinku od węzła Dargobądz do zachodniego brzegu Dziwny: kolonię brzegówek, pojedynczych par myszółowa, gąsiorka, jarzębatki i dziwonii,
- na odcinku przebiegającym przez rz. Dziwnę: gatunków ptaków wodno-błotnych i szponiastych, lęgowych poza obszarem inwestycji, migrujących lub zimujących na odcinku przebiegającym przez rz. Dziwnę;
- na odcinku wschodniego brzegu Dziwny do Troszyna pojedynczych par myszółowa i derkacza.

Ptaki na czas realizacji inwestycji mogą porzucić lęgowiska, jednak po jej zakończeniu powinny powrócić na stwierdzone stanowiska przy odpowiednich warunkach siedliskowych.

W niniejszej decyzji zaproponowano szereg działań minimalizujących m. in. polegających na: zapewnieniu stałego nadzoru przyrodniczego na placu budowy, odpowiednim oznakowaniu ekranów akustycznych minimalizującemu ryzyko rozbijania się ptaków oraz zachowaniu istniejących stosunków wodnych. Na etapie projektu budowlanego należy przyjąć takie rozwiązania, które nie doprowadzą do takich zmian stosunków wodnych, które spowodowałyby znaczące zmiany warunków siedliskowych otaczających terenów. W fazie budowy należy dążyć do ograniczenia do niezbędnego minimum odwodnień okresowych oraz wykluczenia przejazdów i pracy ciężkiego sprzętu budowlanego na terenach bagiennych i silnie uwilgotnionych.

W świetle zgromadzonej dokumentacji oraz przy zachowaniu warunków niniejszej decyzji należy uznać, że przeprowadzenie prac związanych z realizacją inwestycji nie spowoduje zagrożenia dla gatunków ptaków objętych ochroną.

W stosunku do przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000 ostojach ptasich kolidujących z planowanym przedsięwzięciem stwierdza się co następuje.

Zgodnie z załącznikami graficznymi do materiałów podstawowych planów zadań ochronnych Bagna Rozwarowskie PLB320001 oraz Puszcza Goleniowska PLB320012 na terenie objętym inwestycją brak jest miejsc bytowania gatunków ptaków będących przedmiotem ochrony w ww. obszarach Natura 2000. Powyższe potwierdza również wykonana inwentaryzacja na potrzeby raportu. Planowana droga przebiega w sąsiedztwie stanowisk gatunków stanowiących przedmiot ochrony w ostoi Puszcza Goleniowska PLB320012, tj. derkacza - 1 terytorium lęgowe (w odległości ok. 160 m na wysokości km 32+100) oraz żurawia - 2 rewiry lęgowe (w odległości ok. 590 m oraz 990 m na wysokości km 31+100). Zgodnie z zapisami planu zadań ochronnych dla ostoi ptasiej Puszcza Goleniowska PLB320012, wśród zidentyfikowanych istniejących i potencjalnych zagrożeń dla ww. przedmiotów ochrony, a mogących wynikać z realizacji inwestycji wymieniono nadmierne osuszanie terenów podmokłych w tym łąk i terenów bagiennych, prowadzących do pogorszenia stanu ich siedlisk lub ich utraty.

Niemniej jednak biorąc pod uwagę zakres inwestycji – przebieg po istniejącym śladzie oraz szereg działań nałożonych na inwestora podczas prowadzonych prac, w tym związanych z lokalizacją zaplecza budowy, nie przewiduje się aby budowa drogi spowodowała znaczne pogorszenia siedlisk wykorzystywanych przez te gatunki.

Planowane przedsięwzięcie nie koliduje również z przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009. Niemniej jednak zgodnie z materiałami podstawowymi do

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RADCA PRAWNY  
Ewelina Grzybkowska



projektu planu ochrony dla tego obszaru, tereny rolne sąsiadujące z inwestycją stanowią miejsca żerowiskowe i odpoczynkowe, takich gatunków jak: czajka, łabędź krzykliwy, żuraw, jarzębka. Zgodnie z SDF wśród zagrożeń, presji i działań mających wpływ na ten obszar nie wymieniono budowy dróg czy autostrad. Realizacja inwestycji może powodować płoszenie ptaków podczas prac budowlanych. Należy jednak zaznaczyć, iż realizacja inwestycji w maksymalnym stopniu wykorzystuje istniejące przekształcenie terenu (pas drogowy istniejącej drogi krajowej S3). Biorąc powyższe pod uwagę oraz nałożenie warunków w niniejszej decyzji określających sposób prowadzenia prac budowlanych jak również fakt, iż oddziaływania z związane z pracami budowlanymi nie mają charakteru ciągłego, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 Zalew Szczeciński PLB320009.

W stosunku do przedmiotów ochrony Deltę Świny przedmiotowe przedsięwzięcie koliduje ze strefą ochrony bielika w rejonie w ok. km od 9+600 do 11+200, której północne granice graniczą bezpośrednio z istniejącą drogą S-3. Biorąc pod uwagę obecną lokalizację tej strefy, tj. bezpośrednio przy istniejącej drodze krajowej S-3, lokalizację gniazda tego gatunku z dala od planowanych prac, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na ten gatunek. Niemniej jednak zwraca się ponownie uwagę, aby wszelkie prace przygotowawcze w tym prace związane z wycinką drzew i krzewów wykonać poza terminowym okresem ochrony dla tego gatunku, tj. poza okresem od 1 sierpnia do końca grudnia. W przypadku konieczności prowadzenia prac w powyższym okresie należy uzyskać stosowane zezwolenie zgodnie z ustawą o ochronie przyrody. Przedmioty ochrony w pozostałych obszarach Natura 2000 ostojach ptasich, tj. Zatoka Pomorska PLB990003 oraz Zalew Kamieński i Dziwna PLB320011, znajdują się w znacznej odległości od planowanych prac, w związku z tym realizacja inwestycji nie stanowi dla nich zagrożenia.

Podczas analizy oddziaływania skumulowanego na awifaunę rozpatrywano planowaną inwestycję na tle farm wiatrowych oraz istniejących linii elektroenergetycznych, w tym m.in. farmą wiatrową Jagniątkowo, zlokalizowaną w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Oddziaływanie to rozpatrywano w zakresie tworzenia bariery dla ptaków oraz zmniejszania terenu siedlisk głównie lęgowych. Analiza wykazała, iż z uwagi że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie nowym elementem w środowisku, tj. wykorzystuje istniejące przekształcenie terenu, realizacja przedmiotowej inwestycji nie zwiększy w sposób istotny już istniejącej bariery powietrznej dla ptaków.

Biorąc powyższe pod uwagę, nie stwierdza się również znaczącego negatywnego wpływu inwestycji na przedmioty ochrony w obszarach specjalnej ochrony ptaków w ramach sieci Natura 2000.

Planowany odcinek drogi, obok terenów rolniczych przebiega również przez tereny leśne oraz zadrzewione i zakrzewione. W związku z czym realizacja inwestycji wiąże się z usunięciem drzew i krzewów. Największa wycinka nastąpi w przypadku przebiegu projektowanej drogi w wariancie wskazanym przez inwestora i obejmie powierzchnię ok 126, 32 ha. Ponadto w związku z realizacją inwestycji usunięte zostaną inne drzewa i krzewy leżące poza terenami leśnymi.

Pod kątem gatunków cennych drzew w wyniku prac terenowych w strefie potencjalnego oddziaływania ze strony inwestycji znajduje się jodła grecka objęta ochroną w formie pomnika przyrody, zlokalizowana w pasie drogowym istniejącej drogi S3, oddalona o ok. 20 m od realizacji inwestycji (ok. km 9+750). W związku z powyższym, nałożono na inwestora obowiązek zabezpieczenia tego egzemplarza drzewa podczas prowadzenia prac budowlanych.

Należy zaznaczyć, iż szczegółowa inwentaryzacja drzew i krzewów zostanie wykonana na etapie projektu budowlanego. W związku z tym, pełna analiza w tym zakresie zostanie przedstawiona na etapie ponownej oceny. Ponadto w ramach ponownej oceny, co zostało wskazane powyżej w niniejszej decyzji, w celu ograniczenia fragmentacji leśnych siedlisk przyrodniczych 2180, 9110, 9190, 91D0, 91E0, a co za tym idzie konieczności zapobiegania sukcesji w nich gatunków obcych, inwestor przedstawi sposób wykonania działań polegających na odtworzeniu strefy ekotonowej poprzez wprowadzenie nasadzeń zagęszczających odsłonięte ściany drzewostanów.

Dodatkowo na etapie ponownej oceny należy uwzględnić wprowadzenie w *Projekcie zieleni* stanowiącym element projektu budowlanego, nasadzeń zieleni liniowej, odtwarzając rozcięte robotami szpalery drzew oraz nasadzenia grupowe, wszędzie tam, gdzie nie koliduje to ze względami bezpieczeństwa ruchu. Urządzanie zieleni w otoczeniu opiniowanej drogi S3 powinno





być dostosowane do wiodących funkcji terenów przyległych i przewidzianego zakresu ochrony komponentów, z kształtowaniem krajobrazu, warunków bezpieczeństwa ruchu oraz estetyki obiektu. Zieleń powinna zostać urządzona z największym udziałem rodzimych gatunków drzew i krzewów dostosowanych do miejscowych warunków siedliskowych i zadanych funkcji, w tym szybko rosnących oraz wykazujących odporność na zanieczyszczenia komunikacyjne. W nasadzeniach należy unikać gatunków obficie owocujących, przyciągających na żerowisko różne gatunki zwierząt.

Planowana droga ekspresowa przecina w wielu miejscach rzeki i bezimienne ciek, w których bytują ryby. W trakcie prac budowlanych dojdzie do: lokalnego przekształcenia koryt rzecznych, zmacenia wody i płoszenia ryb. Będą to jednak działania przejściowe i krótkotrwałe. Zakładając jednocześnie brak ingerencji w drożność rzeki i brak trwałego wpływu na jakość wody i środowiska wodnego, inwestycja nie wpłynie na omawianą ichtiofaunę. Działania minimalizujące to m. in.: stały nadzór przyrodniczy na placu budowy, usuwanie z koryt rzek i cieków wszelkich pozostałości dotychczasowych obiektów (rozbieranych, przebudowywanych). W obrębie mostów rzeki powinny mieć charakter jak najbardziej zbliżony do naturalnego (bez prostowania i betonowania koryt), należy ograniczyć do minimum prowadzenie prac w korycie rzek, w tym sprzętem mechanicznym, w celu minimalizacji niebezpieczeństwa przedostania się zanieczyszczeń ropopochodnych oraz zamulenia i zmętnienia wody w zbiorniku, jak również zastosować urządzenia podczyszczające zabezpieczające wody powierzchniowe przed dopływem zanieczyszczeń pochodzących z drogi.

Istotnym elementem podlegającym wnikliwej analizie jest wpływ inwestycji na wartości przyrodnicze w Wolińskim Parku Narodowym. Planowana przebudowa drogi krajowej nr 3 przebiega przez obszar Wolińskiego Parku Narodowego na długości ok. 3,2 km w km od 11+450 do 14+550 i jego otuliny na długości ok. 4,2 km w km od 11+050 do 11+450 oraz od 14+550 do 18+400. Park ten znajduje się w granicach obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019. Obszar WPN został utworzony został Rozporządzeniem Rady Ministrów, z dnia 3.03.1960 r. (Dz.U. Nr 14 poz. 29, z 1960 r.) w centralnej części wyspy Wolin, w celu ochrony bogactwa rodzimej flory i fauny oraz unikatowego krajobrazu polskiego wybrzeża. Rozporządzeniem Rady Ministrów, z dnia 3.01.1996 r. (Dz.U. Nr 4 poz. 30, z 1966 r.) Park został powiększony m.in. o ekosystemy wodne charakterystyczne dla wyspowego położenia Parku i aktualnie obejmuje powierzchnię 10 937 ha. Park Woliński jest pierwszym w Polsce parkiem narodowym lądowo - morskim. Wokół WPN utworzona została strefa ochronna (otulina) o łącznej powierzchni 3 369 ha, z czego 2 756 ha, tj. 82 % powierzchni znajduje się w gminie Wolin. Na obszarze otuliny obowiązują zasady ochrony środowiska, zabezpieczające park narodowy przed szkodliwym oddziaływaniem czynników zewnętrznych. Otulina WPN obejmuje na obszarze gminy głównie tereny lasów Nadleśnictwa Międzyzdroje, przylegające bezpośrednio do granicy parku. Lasy te posiadają status lasów ochronnych.

Z uwagi na przebieg drogi przez WPN, inwestycja została uzgodniona z Ministrem Środowiska za pośrednictwem Dyrektora WPN (postanowienie z dnia 06.07.2018 r., znak: DOP-WPN.286.220.2018) w zakresie wariantu preferowanego nr 4 i alternatywnych nr 1 i 3 z uwagi iż jej realizacja w tych wariantach w maksymalnym stopniu wykorzystuje istniejące przekształcenie Parku. Jednocześnie organ ten w swoim stanowisku nie uzgodnił inwestycji w wariantcie nr 2 z uwagi na dalece poważniejszą ingerencję w nieprzekształcony antropogenicznie fragment Parku w stosunku do wariantu 4 oraz 1 i 3.

Realizacja wariantu wskazanego przez inwestora doprowadzi do bezpowrotnej utraty ok. 7 ha siedlisk leśnych, co stanowi ok. 0,06 % ogólnej powierzchni Parku, w tym siedlisk przyrodniczych: 9190 kwaśne dąbrowy na powierzchni ok. 1,32 ha oraz 9110 kwaśne buczyny na powierzchni ok. 2,37 ha.

W wyniku realizacji inwestycji poszerzeniu i powiększeniu ulegnie strefa ekotonowa, tj. strefa buforowa pomiędzy siedliskami prawidłowo zachowanymi i przyrodniczo wartościowymi, a siedliskami zdegradowanymi, przekształconymi antropogenicznie i narażonymi na silną antropopresję.

Z uwagi iż realizacja inwestycji doprowadzi do bezpowrotnego zniszczenia fragmentów Wolińskiego Parku Narodowego, Minister Środowiska ustalając warunki realizacji wskazał, na konieczność zrekompensowania strat w Parku poprzez włączenie w obszar tego Parku gruntów o





powierzchni nie mniejszej niż trzykrotność (kompensacja powierzchniowa w wielkości 1:3+) gruntów niszczonych, przy czym grunty włączane powinny posiadać nie mniej niż 1/3 powierzchni, walory przyrodnicze co najmniej zbliżone pod względem wartości siedliskowej i zachowania do gruntów niszczonych (kompensacja jakościowa w wielkości 1:1+). Powyższa kompensacja powinna zostać zrealizowana nie później niż w terminie 2 lat od uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przy czym należy wskazać, iż kompensacja winna być wykonana nie później niż w terminie rozpoczęcia działań powodujących zajęcie terenu.

Wobec powyższego na etapie ponownej oceny należy wskazać grunty które przewidziane do włączenia w granice Parku, a w przypadku odpowiednio wcześniejszego (do dwóch lat od uzyskania decyzji środowiskowej) terminu złożenia wniosku zezwalającego na realizację inwestycji - grunty które będą podlegać rekompensacie. Zgodnie z opinią MŚ podana wielkość stosunku powierzchniowego wynika ze skumulowanego oddziaływania projektowanej inwestycji na etapie realizacji (oddania do użytkowania) na zasoby przyrodnicze Parku, powodującego naruszenie klimatu akustycznego mającego miejsce wewnątrz Parku, emisje do środowiska wynikające z użytkowania drogi w tym niezależne od konstrukcji drogi oraz powierzchnia nieodwracalnie przekształcona. Założono iż inwestycja w wyniku jej realizacji będzie oddziaływała w promieniu blisko trzech szerokości samej drogi, stąd nałożono wymóg kompensacji powierzchni niszczonych względem kompensowanych w wielkości minimum 1:3 (powierzchni niszczonych do kompensowanych). Natomiast z uwagi na zrozumiałe ograniczenia wynikające z zachowania stanu siedlisk i utrwalonej wartości przyrodniczej kompensowanych gruntów znajdujących się poza Parkiem, kompensacja jakościowa została ograniczona do nie mniej niż 1:1 (powierzchni niszczonych do kompensowanych).

Dodatkowo w ramach działań minimalizujących oddziaływanie inwestycji na środowisko na etapie oddania do użytkowania ww. organ zobowiązał inwestora do zastosowania nawierzchni wyciszających ruch kołowy. Dodatkowo określono minimalne warunki dotyczące charakterystyki obiektów umożliwiających migrację zwierząt (przejść istniejących i nowych), oraz zobowiązano inwestora aby zostały one zaprojektowane i zrealizowane w oparciu o istniejące wytyczne opracowane przez ekspertów, i poradniki praktyczne (np.: publikacja Rafała T. Kurka, Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach, wyd. Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska, 2.2011), Biorąc pod uwagę, iż otulina Parku pełni istotną rolę dla zachowania połączeń ekologicznych w ramach lokalnych i ponad lokalnych korytarzy ekologicznych, z uwagi na możliwość wystąpienia zagrożeń dla Parku mających źródło na obszarze otuliny, przez którą Park łączy się z obszarami położonymi dalej, MŚ nałożył warunki określające realizację inwestycji na jej terenie, które uwzględnione zostały w orzeczeniu niniejszej decyzji.

Ponadto celem ochrony wartości przyrodniczych tej formy ochrony przyrody jak również oceny wpływu inwestycji drogowej na stan zachowania drzewostanów siedlisk przyrodniczych 9190 kwaśne dąbrowy oraz 9110 kwaśne buczyny, będących składnikiem przyrody Parku, nałożono na inwestora obowiązek prowadzenia monitoringu dendrologiczno- fitopatologicznego pasów zadrzewionych Parku graniczących z inwestycją, w okresie dziesięciu pełnych okresów' wegetacyjnych (okres pomiędzy 1 kwietnia a 31 października każdego roku), po oddaniu inwestycji do użytkowania. Monitoring ten powinien uwzględniać skutki zarówno przekształcenia siedlisk jak i oddziaływania emisji z drogi (w szczególności: opad pyłu PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub>, stężenie NO<sub>x</sub>, O<sub>3</sub>, CO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub> i benzenu, z punktów znajdujących się w ciągu drogi przy granicy Parku).

Z uwagi na nałożenie na inwestora ww. warunków minimalizujących wpływ inwestycji na WPN jak również pozostałych rozwiązań ograniczających wpływ na jego walory przyrodnicze, w tym m.in. związanych ze sposobem odwodnienia drogi, lokalizacji zaplecza budowy należy przypuszczać, iż realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na ten element środowiska przyrodniczego.

Biorąc pod uwagę analizy wskazane w niniejszej decyzji w kontekście oddziaływania przedsięwzięcie na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, w tym obszary Natura 2000 należy wskazać iż przy zastosowaniu szeregu warunków nałożonych w niniejszej decyzji przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na siedliska przyrodnicze oraz





gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk dla których powołano obszary Natura 2000 jak również pozostałe elementy środowiska przyrodniczego.

Dodatkowo zminimalizowanie strat w środowisku przyrodniczym zostanie zapewnione przez prowadzony nadzór przyrodniczy, wykonany przez wykwalifikowanych specjalistów w tym zakresie, którzy udokumentują oraz dokonają właściwej analizy wpływu przedsięwzięcia oraz zaproponują skuteczne działania minimalizujące.

Powyższe analizy wykazały również brak wpływu na strukturę oraz integralność i spójność obszarów Natura 2000, jak i występowania skumulowanego wpływu.

Z uwagi na charakter i skalę, realizacja inwestycji ingeruje znacznie w środowisko gruntowo – wodne. Przedmiotowa inwestycja położona jest w granicach Pobrzeża Szczecińskiego, w obrębie mezoregionu: Uznam i Wolin, Wybrzeża Trzebiatowskiego oraz Równiny Gryfickiej. Projektowana inwestycja przebiega w całości przez obszar należący do regionu wodnego Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego. Inwestycja głównie przebiega przez Wyspę Wolin. Wyspa Wolin oblewana jest od północy wodami Zatoki Pomorskiej, a od południa Zalewem Szczecińskim. Oba te zbiorniki wodne odgrywają decydującą rolę dla stosunków hydrograficznych nisko położonych części wyspy. Łączą się one ze sobą trzema drogami wodnymi, z których jedna – Dziwna przecina jest przez projektowaną drogę. Cechą części wysoczyznowej Wyspy Wolin jest słabo rozwinięta sieć hydrograficzna wód powierzchniowych płynących. Podstawowym ciekim jest Stary Zdrój pełniący rolę kolektora wód burzowych i ściekowych z Międzyzdrojów.

Przedmiotowa droga koliduje z następującymi większymi ciekami:

- Grzybница,
- Cieśnina Dziwna,
- Dopływ spod Mokrzyca Małe,
- Stary Zdrój.

Lokalizacja przebiegu drogi w stosunku do wód powierzchniowych przedstawia się następująco. Początek projektowanej trasy drogi S3 znajduje się na terenie zlewni Zalewu Szczecińskiego, w odległości ok 800 m na wschód od ujścia rzeki Świny. Na odcinku od węzła Świnoujście do Łunowa brak jest w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji rzek i jezior. Od Łunowa na do granic Gminy Międzyzdroje inwestycja położona jest w zlewni jeziora Wicko Małe i Wicko Wielkie, znajdującymi się obszarze Zalewu Szczecińskiego. Na odcinku tym trasa przecina system rowów melioracyjnych wpływających do jeziora Wicko Małe. Następnie trasa projektowanej drogi przebiega przez obszary nizinny mierzei Półwyspu Przymorskiego a za miejscowością Zalesie, na dalszym odcinku ww. zlewni wkracza na wysoczyznę wyspy Wolin. W tym miejscu inwestycja przebiega przez obszar zlewni Dopływ z Wielkich Peł do dopływu spod Mokrzyca Małej, stanowiący obszar wysoczyzny piaszczystej, pozbawiony jakichkolwiek cieków powierzchniowych. Następnie inwestycja wkracza w obniżenie Dargobądz, w obrębie, którego przecina kilka mniejszych rowów melioracyjnych. W obrębie tej samej zlewni ponownie przechodzi na wysoczyznę aż do wododziału w okolicach Sułomina. Na odcinku od Sułomina do Płocin, trasa przebiega przez wysoczyznę w obrębie zlewni Zalewu Szczecińskiego, gdzie brak cieków powierzchniowych. Na odcinku od Płocin do zachodnich granic miasta Wolin trasa przebiega przez obszar zlewni dopływu spod Mokrzyca Małej, który to ciek koliduje z projektowaną drogą na wysokości węzła Wolin Zachód. Następnie za węzłem trasa przebiega przez obszar zlewni Dziwny, aż do jej wschodniego brzegu. Inwestycja koliduje z rzeką Dziwna na długości ok. 250 m. Po stronie lewej brzegu Dziwny brak jest większych cieków kolidujących z inwestycją. Natomiast po prawej stronie brzegu tej rzeki droga przebiega na terenie obszaru zlewni Dziwny od Głębokiego Nurtu do Kurawy gdzie zlokalizowana jest w sąsiedztwie rowu melioracyjnego odprowadzającego wody do rzeki Dziwny. Na wysokości Reczyna droga przebiega przez zlewnię Kurawy gdzie w odległości około 50 m od niej znajduje się dopływ ciek Kurawa. Następnie droga przebiega przez obszar zlewni bezpośredniej Jeziora Ostrowo. Trasa projektowanej drogi przecina bezimienny ciek płynący w kierunku południowym do jeziora Ostrowo i następnie wchodzi w obszar zlewni rzeki Grzybownicy odprowadzającej wody z jeziora Ostrowo na północ do jeziora Piaski, którą przecina w końcowej części swojego odcinka.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, warunki gruntowo-wodne w podłożu projektowanej drogi są zróżnicowane. W obrębie półwyspu Przymorskiego, od powierzchni





terenu występują piaski drobnoziarniste, lokalnie w rejonie ujęcia „Odra”, rozdzielone warstwą mułków o niewielkiej miąższości. Zwierciadło wód podziemnych występuje płytko pod powierzchnią terenu, średnio na głębokości od 1 – 5 m p.p.t. Dalej na wschód, na obszarze występowania wolińskiej moreny czołowej, przebiegającej łukiem od Świątoustcia, koło Międzyzdrojów i dalej w okolicy Wapnicy, głębokości do pierwszego poziomu wodonośnego znacznie się zwiększają i wynoszą od 10- 20 m p.p.t. W strefie kumulacyjnej przekraczają 20,0 m p.p.t. Planowana trasa, na odcinku ok. 1 km wkracza na Obniżenie Dargobądzkie, gdzie zwierciadło wód podziemnych występuje na głębokości od 0,0 do 2,0 m p.p.t. W rejonie Wzgórz Mokrzyckich pierwszy poziom wodonośny występuje na głębokościach przekraczających 20,0 m. Od powierzchni terenu występuje warstwa glin o niewielkiej miąższości, następnie piaski i piaski pylaste oraz pyły ilaste. Poziom wodonośny związany jest z piaskami drobnoziarnistymi, z domieszką żwirów i otoczków, występujących pod nadkładem pakietu utworów słaboprzepuszczalnych o miąższości dochodzącej do 20,0 m. W okolicy miejscowości Wolin, rzędne terenu są znacznie niższe, a wody podziemne związane są z przepuszczalnymi utworami wodonośnymi występującymi od powierzchni terenu na głębokościach od 0,0 do 5,0 m. W rejonie Rzeczyna zaczyna się równina morenowa, gdzie głębokości do pierwszego zwierciadła wody zwiększają się i wynoszą ponad 20,0 m p.p.t., jedynie w rejonie dolinnym, zwierciadło wody związane z wodami powierzchniowymi występuje w przedziale głębokości od 0,0 do 2,0 m p.p.t. Na ostatnim odcinku drogi warunki występowania poziomu wodonośnego są zróżnicowane, głębokości wahają się zazwyczaj w granicach 1 – 5 m p.p.t.

W sąsiedztwie oraz na terenie projektowanego przebiegu drogi występują ujęcia wód podziemnych, których eksploatacja bazuje na czwartorzędowym poziomie wodonośnym. Użytkownikami ujęć są przede wszystkim wiejskie i miejskie wodociągi komunalne i gospodarstwa rolne lub zakłady przemysłowe.

Jak wynika z przedłożonego raportu, przedmiotowa inwestycja koliduje z następującymi ujęciami wód podziemnych dla których wyznaczono strefy ochrony, tj.:

- strefą ochrony pośredniej „Odra” w Świnoujściu, będącej ujęciem komunalnym, dla którego strefa ochronna ustanowiona została Rozporządzeniem Nr 6/2005 Dyrektora RZGW w Szczecinie z dnia 23.05.2005 r. (Dz.U. Woj. Zach. Nr 43, poz.994);
- strefą ochrony pośredniej „Na wydmach” w Świnoujściu będącej ujęciem komunalnym, dla którego strefa ochronna ustanowiona Rozporządzeniu Nr 6/2005 Dyrektora RZGW w Szczecinie z dnia 23.05.2005 r. (Dz.U. Woj. Zach. Nr 43, poz.995). (Dz.Ur.z.Woj.Zach. Nr 43, poz.995).

Ponadto inwestycja koliduje z ujęciem wód „Kodrąbek” umożliwiającym zaopatrzenie w wodę gminy: Świnoujście, Międzyzdroje oraz gminy Wolin dla którego została wydana przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego decyzja (znak WOŚ.III.7431.30.2014.PW) zatwierdzająca zasoby eksploatacyjne w ilości 420 m<sup>3</sup>/h. Ujęcie to jednak nie posiada dokumentacji zatwierdzającej strefę ochronną.

Studnie należące do ujęcia Kodrąbek, zlokalizowane są na terenie obszaru ochronnego GZWP nr 102.

W sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji występują następujące ujęcia wód podziemnych: ujęcie Wolin, wiejskie ujęcie wody w Wapnicy, ujęcie zakładowe Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu, ujęcie wiejskie wody w m. Dargobądz, ujęcie wody podziemnej należące do firmy Arenarium Sp. z o.o. oraz ujęcie wody podziemnej Kołczewko”. Pośród wyżej wymienionych ujęć najbardziej zagrożone ze strony inwestycji jest ujęcie Wolin z uwagi, iż spływ wód przedmiotowego przedsięwzięcia odbywa się w kierunku tego ujęcia.

Analizowany teren położony jest na terenie obszaru ochronnego GZWP nr 102, dla którego opracowano „Dokumentację warunków hydrogeologicznych dla ustalenia ochrony zbiornika Wyspy Wolin – GZWP nr 102”.

Zgodnie z raportem inwestycja koliduje z obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, na których prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi występuje raz na 500 lat (H 0,2%) oraz raz na 100 lat (H 1%) na następujących odcinkach: od ok. km 5+200 do ok. 11+900, od ok. km 23+580 do ok. 24+090 oraz od ok. km 25+650 do ok. km 26+300.





W związku z powyższymi uwarunkowaniami planowana budowa drogi ekspresowej S-3 będzie wymagała podjęcia stosownych środków minimalizujących aby nie wpływać na pogorszenie jakości wód podziemnych.

Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania środowiskowe największy wpływ inwestycji na powierzchnię ziemi związany będzie z mechanicznym naruszeniem profili glebowych oraz z trwałym zajęciem pasa terenu pod projektowaną drogę. Prace ziemne prowadzące do trwałego przekształcenia powierzchni ziemi będą związane z budową nasypów drogowych, węzłów drogowych oraz obiektów inżynierskich i realizacją urządzeń ochrony środowiska. Ponadto konieczne będzie czasowe zajęcie terenu pod zaplecze budowy i drogi dojazdowe. Jednakże na obecnym etapie projektu ich dokładna lokalizacja i powierzchnia nie została jeszcze wyznaczona. Nastąpi to na etapie projektu budowlanego lub projektu wykonawczego.

W związku z realizacją inwestycji konieczne będzie wykonanie prac wpływających na dotychczasowe wykorzystanie terenu. Będą one obejmowały roboty rozbiórkowe, ziemne i przygotowawcze, takie jak: wyrąb i karczowanie drzew i krzewów na terenach leśnych; usunięcie pojedynczych drzew i krzewów kolidujących z inwestycją; usunięcie warstwy urodzajnej humusu o grubości około 20 cm (w sposób umożliwiający jej późniejsze wykorzystanie); roboty ziemne, przede wszystkim wykopy; rozbiórka istniejących nawierzchni jak również rozbiórka budynków kolidujących z inwestycją.

W czasie prowadzenia prac ziemnych powstanie konieczność zagospodarowania mas ziemnych. Gleba (humus) z terenów trwale zajmowanych pod drogę zostanie wykorzystana do umacniania skarp i urządzania terenów zieleni przydrożnej jak również może posłużyć do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo (na okres budowy). Przywrócenie warstwy gleby na tych terenach powinno zapewnić w krótkim okresie powrót roślinności naturalnej – charakterystycznej dla terenów przydrożnych. Ponadto ze względu na fakt, że na części odcinka droga ekspresowa będzie prowadzona na nasypie, wystąpi konieczność nawiezienia mas ziemnych.

Realizacja inwestycji poprzez czynności związane z pracami budowlanymi może spowodować zmianę warunków hydrograficznych w otoczeniu inwestycji, jak również czasowe obniżenia poziomu wód gruntowych. W fazie budowy drogi na skutek budowy obiektów mostowych i przepustowych powstawać będą zawiesiny zwiększające mętność wody, utrudniające przez to przenikanie światła i w dalszej kolejności ograniczające fotosyntezę u roślin. Długotrwałe zmętnienie wody niekorzystnie wpływa na ikrę i narybek, szczególnie z jeziorach powiązanych z wodami przepływającymi w kontakcie z budowaną drogą (Wicko Małe, Ostrowo i Piasek), zaburzając oddychanie. Prace budowlane w korytach rzek i cieków, wprowadzanie ciężkiego sprzętu może przyczynić się do zniszczenia brzegów, a w przypadku analizowanej drogi ekspresowej S3 konieczna będzie przebudowa kilku istniejących mniejszych cieków (np. Stary Zdrój, Grzybica) i rowów melioracyjnych. Koniecznym też będzie budowa przeprawy mostowej przez rzekę Dziwne (druga nitka DK3). Ze względu na przebieg niektórych odcinków projektowanej drogi w obszarze podmokłym, występować będą kolizje z siecią drenarską, która narażona będzie na uszkodzenia.

W celu minimalizacji zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego podczas prac budowlanych nałożono na inwestora obowiązek wytyczenia dróg dojazdowych w oparciu o istniejącą sieć szlaków drogowych, unikania lokalizowania bazy budowlano-sprzętowej w miejscach płytkiego występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach, zatorfionych obniżeniach, w korycie rzeki i w bliskim jej sąsiedztwie. Ponadto nakazano zabezpieczenie zaplecza budowy, w tym:

- podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych,
- okresowe, na czas budowy podłoża wraz z ewentualnym tymczasowym zadaszeniem w miejscach składowania materiałów i substancji (paliwa, smary itp.) mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe.

Na etapie prowadzenia prac istnieje możliwość wystąpienia sytuacji powodujących przedostanie się substancji niebezpiecznych do środowiska, np. w wyniku awarii w trakcie prowadzenia robót, w tym również na estakadzie i obiektach mostowych co może w sposób pośredni przyczynić się do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Są to jednak sytuacje niemożliwe do przewidzenia i prognozowania. Niemniej jednak zobowiązano inwestora do kontrolowania stanu technicznego maszyn, urządzeń technicznych i pojazdów, w celu utrzymania ich w nienagannym





stanie, utrzymywania porządku na terenie budowy i jego zaplecza, co pozwoli wyeliminować ewentualne rozlewy substancji ropopochodnych, a tym samym wyeliminuje wystąpienie negatywnego wpływu na gleby, wody powierzchniowe i podziemne. W przypadku wycieku olejów ze sprzętu budowlanego i transportowego nałożono warunek zastosowania odpowiednich materiałów sorpcyjnych w celu zneutralizowania zanieczyszczonej powierzchni ziemi czy też wody, a następnie zagospodarowania zanieczyszczonego materiału zgodnie z obowiązującymi przepisami

W ocenie organu zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed dewastacją w trakcie wykonywania robót budowlanych przy uwzględnieniu czasowego zajęcia terenu pod zaplecze budowy i drogi dojazdowe musi zostać uwzględnione już na etapie projektowania inwestycji. Prace projektowe powinny zostać poprzedzone szczegółowym rozpoznaniem środowiska gruntowo-wodnego, tj. wymagają wykonania dokumentacji hydrogeologicznej. Wszystkie przedsięwzięcia ingerujące w środowisko gruntowo-wodne powinny zostać ujęte w projekcie budowlanym, a przed rozpoczęciem inwestycji powinny zostać wykonane projekty organizacji i technologii prowadzenia robót ziemnych i fundamentowych. W celu zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem i dla zachowania zasobów wód podziemnych w niniejszej decyzji narzucono szereg zaleceń realizacyjnych i projektowych.

Zgodnie z raportem, odwodnienie projektowanej drogi odbywać się będzie za pomocą rowów drogowych i częściowo kanalizacji deszczowej, zlokalizowanych wzdłuż drogi. Na odcinkach odwadnianych do kanalizacji deszczowej wody opadowe z jezdni odprowadzane będą do wpustów deszczowych.

Rowy odwadniające drogę będą posiadały kształt opływowy, trójkątny lub trapezowy. Pochylenie podłużne dna rowu nie będzie mniejsze niż 0,50%.

Planowana jest budowa rowów o następującej konstrukcji:

- rowy szczelne, w których pod warstwą gleby znajdzie się uszczelniająca mata bentonitowa, mogą to być rowy trawiaste,
- rowy szczelne, w których pod warstwą gleby znajduje się warstwa drenażowa oddzielona od gleby geowłókniną (w warstwie drenażowej ułożony zostanie dren zbierający wody infiltrujące, warstwa drenażowa powinna być oddzielona od gruntu geomembraną), mogą to być rowy trawiaste,
- rowy trawiaste z warstwą gleby oddzielonej od podłoża geowłókniną filtracyjną położoną na warstwie filtracyjnej (zakładana redukcja zawiesiny i substancji ropopochodnych na skutek sedimentacji, sorpcji i dzięki rozkładowi przy udziale roślin i bakterii – 80%).

Ponadto celem ochrony środowiska gruntowo – wodnego, w zależności od lokalnych uwarunkowań zastosowane zostaną następujące inne rozwiązania i urządzenia odwadniające takie jak: szczelny korpus drogi, zbiorniki retencyjno-sedymencyjne, osadniki w układzie z separatorem, separatory produktów ropopochodnych, zbiorniki retencyjno – infiltracyjne, pola infiltracyjne.

Jak wynika z raportu, w obszarze przebiegu projektowanej trasy, w rejonach wyznaczonych jako bardzo podatne i podatne na zanieczyszczenia planowane są rowy infiltracyjno-trawiaste. Są to rowy trawiaste o specjalnej konstrukcji, tj. pod dnem rowu położona jest warstwa mineralno-organiczna o miąższości 0,5 m, która w spagu zawiera warstewkę żwirku filtracyjnego o miąższości ok. 10 cm oraz leżącą nad nią, oddzieloną geowłókniną, warstwę mieszanki filtracyjnej składającej się z 10-20% materii organicznej oraz 20-35% części spławianych wśród składników mineralnych gruntu (<0,02 mm). Dzięki swej budowie wierzchnia warstwa będzie sorbować z wód węglowodory ropopochodne oraz inne zanieczyszczenia, przed dalszą filtracją do warstwy wodonośnej. Po wyczerpaniu pojemności wodnej tej warstwy nadmiar wód spływał będzie bezpośrednio do piaskowników.

Na obszarach podatnych i bardzo podatnych na zanieczyszczenia wód, zostanie zastosowany szczelny korpus drogi. Ponadto, z uwagi, iż warstwa organiczna w rejonie Półwyspu Przytorskigo oraz w obniżeniu Dargobądzka i w rejonie rzeki Dziwny i doliny Grzybnicy spełnia istotną funkcję w ochronie poziomów wodonośnych ograniczone zostanie do niezbędnego minimum wymiana utworów organicznych w ww. rejonach.

Z uwagi na zapisy rozporządzenia ustanawiającego strefy ochronne dla ujęcia „Odra” oraz „Na wydmach” w obszarze przebiegu drogi przez ww. strefy ochronne ujęć wód podziemnych





planowane jest zastosowanie szczelnej kanalizacji deszczowej w postaci rowów szczelnych umocnionych korytkiem betonowym oraz kontrolowanie stanu jakościowego wód na ujęciach w zakresie zanieczyszczenia mogącego pochodzić z przedmiotowej inwestycji.

Dodatkowo również na terenie obszaru ochronnego GZWP nr 102 oraz na terenie Wolińskiego Parku Narodowego planowane jest zastosowanie szczelnego systemu odwodnienia terenu

Zagadnienia związane z zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego jako niezwykle istotne w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia, powinny zostać poddane ponownej ocenie oddziaływania na środowisko. Z tego też względu zobowiązano inwestora w niniejszej decyzji do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Z uwagi, iż konkretne rozwiązania dot. odwodnienia drogi uwzględniające panujące warunki gruntowo-wodne zostaną wskazane na etapie projektu budowlanego, na etapie ponownej oceny należy również wskazać zakres monitoringu celem oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne.

Działanie takie pozwoli ostatecznie ocenić oddziaływanie przedsięwzięcia w fazie eksploatacji i uszczegółowić warunki pozwalające jeszcze skuteczniej zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne.

W trakcie niniejszego postępowania, przeanalizowano także zgodność planowanej realizacji inwestycji z ustaleniami Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE (RDW) z dnia 23 października 2000 r., która zobowiązuje państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych w myśl zasady zrównoważonego rozwoju. Zgodnie rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967) planowane przedsięwzięcie znajduje się w obrębie następujących jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP):

1. JCWP rzeczna *Grzybnica* (kod: RW60002335289) – jest to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, która jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanych celów środowiskowych przedłużono do roku 2027, z uwagi na brak możliwości technicznych.
2. JCWP rzeczna *Dopływ z Wielkich Peł* (kod: RW60002331549) jest to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, która jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanych celów środowiskowych przedłużono do roku 2021, z uwagi na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty (ze względu na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności).
3. JCWP przejściowa *Zalew Szczeciński* (kod: TWIWB8) jest to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, która jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanych celów środowiskowych przedłużono do roku 2027, z uwagi na fakt iż okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry potencjał ekologiczny. Spowodowane jest to kilkudziesięcioletnim oddziaływaniem antropogenicznym które doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogenych i substancji zanieczyszczających, które są uwalniane z osadów, a dostawy z łądu nadal kontynuowane. Dodatkowo przyczyną mającą wpływ na nieosiągnięcie celów





środowiskowych jest realizacja przedsięwzięcia polegająca na modernizacji toru wodnego Świnoujście - Szczecin do głębokości 12,5 m.

4. JCWP przejściowa Zalew Kamieński (kod: TWIWB9) jest to naturalna część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, która jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celami środowiskowymi dla ww. JCWP są osiągnięcie dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego. Termin na osiągnięcie wskazanych celów środowiskowych przedłużono do roku 2027, z uwagi na fakt, iż okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny. Spowodowane jest to kilkudziesięcioletnim oddziaływaniem antropogenicznym, które doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogenych i substancji zanieczyszczających, które są uwalniane z osadów, a dostawy z ładu nadal kontynuowane.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze zlewni trzech jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) o kodzie: GW60001, GW60005 i GW60006. JCWPd GW60005 i GW60006 charakteryzują się dobrym stanem chemicznym i ilościowym. Nie są one zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako utrzymanie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód. JCWPd GW60001 charakteryzuje się słabym stanem chemicznym i ilościowym. Jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, określonych jako osiągnięcie dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód tej JCWPd. Termin na osiągnięcie wskazanych celów środowiskowych przedłużono do roku 2027, z uwagi na brak możliwości technicznych oraz panujące warunki hydrogeologiczne. W związku z tym okres 6 lat jest zbyt krótki aby nastąpiła poprawa stanu wód. Przyczynami nie osiągnięcia celów środowiskowych w okresie 6 lat jest: ingresja wód morskich oraz ascenzja wód słonych (solanek) z podłoża mezozoicznego; zmiana kierunków przepływu wód podziemnych, powodująca dopływ wód powierzchniowych z Zalewu Szczecińskiego i Kanalu Piastowskiego. Dlatego też w programie działań ukierunkowanym na presję, dla JCWPd zaplanowano wszystkie możliwe działania ograniczające wielkość poboru wody.

Biorąc pod uwagę, iż zagadnienia związane z zabezpieczeniem środowiska gruntowo-wodnego, będą poddane wnikliwej analizie na etapie ponownej oceny, analizę pod kątem zgodności planowanej realizacji inwestycji z ustaleniami Ramowej Dyrektywy Wodnej, również należy przedstawić w ww. postępowaniu.

Niemniej jednak mając na uwadze zobowiązanie się inwestora do przestrzegania podczas prowadzonych prac, warunków uniemożliwiających zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego jak również zastosowanie odpowiedniego systemu odwodnienia drogi co zostanie ustalone na etapie ponownej oceny realizacja zamierzonej inwestycji nie doprowadzi do pogorszenia stanu wód i ekosystemów od wody zależnych, a co za tym idzie nie będzie zagrażała w osiągnięciu celów środowiskowych. Powyższe potwierdza również stanowisko organu współuczestniczącego w postępowaniu, tj. Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyrażone w postanowieniu z dnia 18.04.2018 r., znak: SZ.RZŚ.436.1.146.2018.RK uzgadniającym realizację ww. przedsięwzięcia.

Kolejnym elementem poddanym wnikliwej analizie w niniejszym postępowaniu jest wpływ inwestycji na tereny chronione akustycznie.

Obszarami chronionymi przed hałasem są tereny wyszczególnione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. 2014, poz. 112 ze zm.). Należy wskazać, iż dla terenów takich jak łąki, pola czy lasy w rozporządzeniu nie określono wartości dopuszczalnych.

W fazie budowy źródłem hałasu emitowanego do otaczającego środowiska będą urządzenia wykorzystywane przy pracach budowlanych (koparka, spychacz, itp.) oraz przy pracach montażowych (agregat prądotwórczy, sprężarka, dźwig, ładowarka itp.), jak również środki transportu. Na etapie prowadzenia prac budowlanych związanych z inwestycją należy spodziewać się również emisji drgań mechanicznych w związku z pracą ciężkiego sprzętu wykonującego prace budowlane, dowozu materiałów budowlanych itp. Pracujące maszyny (np. walce wibracyjne, ciężkie samochody ciężarowe) mogą wywoływać drgania ciągłe o niskiej

Łatwość z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RADCA PRAWNY  
Elżbieta Czajkowska



i wysokiej częstotliwości. O poziomie i uciążliwości emitowanego hałasu, decydować będzie typ i jakość używanego sprzętu oraz czas jego pracy. Należy zaznaczyć, że podczas realizacji tego typu inwestycji (inwestycje o charakterze liniowym) urządzenia nie będą pracować równocześnie, a podczas pracy zmieniać się będzie ich obciążenie. Emisja hałasu będzie związana z miejscem realizacji przedsięwzięcia i będzie przesuwać się wraz z postępowaniem prac budowlanych.

Hałas związany z robotami drogowymi nie podlega normalizacji. Niemniej jednak z uwagi na lokalizację poszczególnych odcinków inwestycji w pobliżu obszarów podlegających ochronie przed hałasem inwestor zobowiązał się do wykonywania wszelkich prac związanych z realizacją inwestycji z uwzględnieniem technicznych i organizacyjnych środków minimalizujących emisję hałasu w postaci:

- prowadzenia wszelkich prac w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie przed hałasem w porze dnia, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi,
- planowania tras dojazdu, transportu materiałów i odpadów budowlanych tak aby w możliwie najmniejszy sposób przebiegały przez tereny zabudowy mieszkaniowej,
- wykorzystania wyłącznie sprawnych maszyn i urządzeń, posiadających aktualne przeglądy techniczne oraz spełniających wymogi obowiązujących przepisów
- organizacji wszelkich prac budowlanych w sposób zapewniający ich sprawną i możliwie najszybszą realizację,
- lokalizacji zaplecza technicznego, miejsca postoju maszyn oraz składowania materiałów budowlanych w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych.

Po zakończeniu budowy uciążliwość związana z hałasem ustanie.

Podczas etapu funkcjonowania projektowanej trasy S3 wystąpi emisja akustyczna związana z ruchem samochodowym odbywającym się po projektowanym połączeniu drogowym.

Prognoza oddziaływania akustycznego dla etapu eksploatacji planowanej drogi S-3 wykonana została z wykorzystaniem oprogramowania CadnaA ver. 4.0.136, a przyjęta metoda obliczeniowa jest zgodna z wytycznymi unijnymi, w tym wskazanymi w *Dyrektywie 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r.*

Podstawą analizy hałasowej były dane z natężenia ruchu zawarte w opracowaniu *Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowe dla budowy drogi S-3 na odcinku Świnoujście Troszyn. Analizy i Prognozy Ruchu* (Pracownia Projektowa Dróg i Mostów, maj 2017), zwane dalej *Prognozą Ruchu*, obejmującej wariant bezinwestycyjny tzw. Wariant „0” oraz wszystkie pozostałe warianty realizacji inwestycji przedstawione w szerokiej perspektywie czasowej.

Analizę oddziaływania akustycznego dla wariantu zaniechania realizacji inwestycji (wariant „0”) przedstawiono w trzech horyzontach czasowych:

- 2017 r. – stan istniejący,
- 2023 r. – planowany rok oddania inwestycji do użytku,
- 2033 r. – horyzont czasowy odległy o 10 lat od oddania inwestycji do użytku.

Natomiast dla wszystkich rozpatrywanych wariantów realizacji inwestycji (warianty 1, 2, 3, 4) w dwóch horyzontach czasowych:

- 2023 r. – planowany rok oddania inwestycji do użytku,
- 2033 r. – horyzont czasowy odległy o 10 lat od oddania inwestycji do użytku/

W modelu akustycznym uwzględniono odcinki planowanej drogi ekspresowej, a także wszystkie odcinki dróg powiązanych (w tym łącznice, drogi zbiorcze i obsługujące), dla których w otrzymanej *Prognozie Ruchu* podano wartości średniodobowego natężenia ruchu (SDR). W *Prognozie Ruchu* zaprezentowano również dla tych dróg wskaźniki przeliczeniowe pozwalające na obliczenie struktury rodzajowej pojazdów.

W analizie oddziaływania akustycznego uwzględniono również dwa planowane miejsca obsługi podróżnych w pobliżu m. Dargobądz. Z uwagi na brak na obecnym etapie szczegółowych projektów zagospodarowania MOPów, w analizach przyjęto ruch wszystkich pojazdów w obrębie MOPu po jednej zewnętrznej drodze ruchu, której lokalizację przyjęto orientacyjnie. Lokalizacja w obrębie MOPu jakichkolwiek instalacji, np. w postaci stacji paliw, czy restauracji, wymagać będzie w przyszłości dodatkowej analizy akustycznej.





W analizie stanu projektowanego nie uwzględniono natomiast stacji utrzymania zlokalizowanego w pobliżu węzła „Wolin Wschód”, w niewielkiej odległości od terenów zabudowy mieszkaniowo usługowej i jednorodzinnej w m. Reclaw, z uwagi na brak danych dotyczących jej zagospodarowania.

Zgodnie z opracowaniem *Progniza Ruchu* rozpatrywane warianty lokalizacyjne (1, 2, 3, 4) przedmiotowej inwestycji nie różnią się prognozowanym natężeniem ruchu pojazdów. Dane przedstawione w opracowaniu są wyczerpujące w zakresie analizy akustycznej, tj. zawierają zarówno średniodobowe natężenie ruchu (SDR), średnie natężenie ruchu pojazdów w porze nocnej (SRN), a także szczegółowe dane dotyczące struktury ruchu, pozwalające na jednoznaczne określenie udziału pojazdów ciężkich w ruchu zarówno dziennym jak i nocnym.

Wyznaczone w oparciu o analizy symulacyjne dla wariantu 4 realizacji inwestycji wartości równoważnego poziomu dźwięku A dla pory dnia i nocy (w horyzontach czasowych na rok 2023 i 2033) dla przyjętych 84 punktów referencyjnych zestawiono z wartościami dopuszczalnymi w formie tabeli.

W analizach uwzględniono także skumulowane oddziaływanie akustyczne z linią kolejową przebiegającą wzdłuż przedmiotowej drogi S-3 a gabaryty ekranów wyznaczono nie tylko w oparciu o wartości prognozowane w przyjętych punktach referencyjnych ale również w oparciu o kształt i przebieg izolacji równoważnego poziomu dźwięku. Analizy zmierzające do wyznaczenia gabarytów i lokalizacji ekranów gwarantujących dotrzymanie standardów akustycznych wykonano dla horyzontu czasowego na rok 2033, co wynika bezpośrednio z faktu, iż w tej perspektywie czasowej zgodnie z *Prognozą Ruchu* wystąpi zdecydowanie większe natężenia ruchu pojazdów na wszystkich odcinkach planowanej drogi.

Podczas analizy hałasowej wzięto pod uwagę fakt, iż na obecnym etapie przekroczony jest poziom hałasu w ciągu dnia jak i w ciągu nocy. Biorąc pod uwagę prognozowane wartości równoważnego poziomu dźwięku A dla wariantu zaniechania realizacji inwestycji stwierdzono, że w kolejnych horyzontach czasowych dochodzi do licznych przekroczeń wartości dopuszczalnych hałasu. Następujący z roku na rok wzrost intensywności ruchu na drodze krajowej nr 3 wskazuje, że nawet podejmując działania mające na celu poprawę nawierzchni drogi przebiegającej przez miejscowość, czy też wprowadzenie dodatkowych ograniczeń prędkości ruchu pojazdów, nie można liczyć na obniżenie poziomów hałasu w rejonie budynków sąsiadujących z drogą.

Największe przekroczenia odnotowano dla zabudowy mieszkaniowej w Reclawiu sięgające aktualnie blisko 11 dB w porze dnia oraz niemalże 10 dB w porze nocy. W kolejnych horyzontach czasowych przekroczenia te będą ulegały powiększeniu w wyniku zwiększającego się natężenia ruchu pojazdów. Analiza dla stanu istniejącego (2017 r.) wskazuje ponadto, że w Dargobądku istniejące ekrany akustyczne nie są wystarczającym środkiem zapobiegawczym dla wszystkich terenów chronionych przed hałasem. Zabudowa mieszkaniowa zlokalizowana w północnej części miejscowości narażona jest na ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, a w kolejnych perspektywach czasowych dochodzić będzie do kolejnych przekroczeń. Dodatkowo wskutek przeniesienia ruchu tranzytowego z DK93 na DK3 (do tunelu) w perspektywie na rok 2023 i 2033 zwiększy się znacznie również oddziaływanie akustyczne na terenie miasta Świnoujście.

Dlatego też w raporcie wskazano zastosowanie środków ochrony przeciwhałasowej w postaci ekranów akustycznych, których parametry jak i lokalizacja znajdują się w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji. Warunek ten został uwzględniony w niniejszej decyzji. Jednak w raporcie wskazano orientacyjne usytuowanie ekranów akustycznych oraz ich parametry, także w stosunku do odcinka drogi od km 0+000 do 1+200 na którym obniżono niweletę drogi ekspresowej do poziomu terenu w związku z wniesionymi przez społeczeństwo uwagami w trakcie niniejszego postępowania.

Należy podkreślić, że przedstawione parametry koniecznych do zastosowania ekranów akustycznych wyznaczone zostały bez architektonicznej analizy możliwości ich posadowienia w poszczególnych miejscach przyjętej lokalizacji. Uwarunkowania techniczne związane z ich lokalizacją mogą narzucić ich przesunięcie względem osi planowanej jezdni, co może skutkować koniecznością korekty ich lokalizacji. Część koniecznych do zastosowania ekranów znajduje się również na wiaduktach, estakadach, czy wzdłuż łącznic węzłów, gdzie w modelu akustycznym





przyjęto jedynie szacowaną ich geometrię. Ostateczny wpływ przedsięwzięcia na klimat akustyczny zostanie określony na podstawie danych przedstawionych w projekcie budowlanym, tj. w procedurze ponownej oceny. Dodatkowo w związku z wniesionymi uwagami przez spółkę Hotele Spa dr Irena Eris Sp. z o. o. analizą hałasową należy również objąć działki nr 199/4, 173/5 obręb Warszów 16 należące do tej spółki, na których planowane jest zagospodarowanie. Dodatkowo w celu oceny skuteczności zaproponowanych ekranów akustycznych lub zastosowania innych rozwiązań podobnej skuteczności, na etapie ponownej oceny należy również wskazać przedstawić ewentualny zakres monitoringu w tym zakresie.

W niniejszej decyzji narzucono również warunek wykonania analizy porealizacyjnej, w której przeanalizowane będą zagadnienia związane z emisją hałasu z drogi S3 na tereny chronione akustycznie i skuteczność zastosowanych rozwiązań minimalizujących emisję hałasu.

Jak wynika z danych przedstawionych w raporcie, realizacja przedsięwzięcia spowoduje przejściowy wzrost uciążliwości związanej z emisjami substancji zanieczyszczających do powietrza. Nie są to jednak zanieczyszczenia mogące w istotny i trwały sposób pogorszyć stan aerosanitarny na analizowanym terenie.

Zanieczyszczenie to powodować będą głównie:

- pył powstający przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne,
- gazy spalinyowe ( $\text{SO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ , CO, węglowodory, aldehydy) pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu
- substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych.

Oddziaływania te będą odwracalne, chwilowe i ustaną wraz z zakończeniem prac.

Celem ograniczenia negatywnego wpływu zostaną zastosowane następujące działania: przykrywanie paletami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie powodujące pylenie; prowadzenia prac ziemnych, w tym wykopów w sposób minimalizujący emisję nieorganicznych, w tym poprzez okresowe zwilżanie powierzchni ziemi w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody oraz wykorzystywanie do prac sprawnego sprzętu.

Natomiast na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza będą silniki pojazdów osobowych i ciężarowych poruszających się po trasie projektowanego odcinka drogi.

W celu oceny wpływu inwestycji na powietrze atmosferyczne, badany odcinek drogi rozpatrywano jako liniowe źródło emisji zanieczyszczeń pochodzących ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze takich jak: pył, zawieszony  $\text{PM}_{2,5}$ ;  $\text{SO}_2$ ,  $\text{NO}_x$ , CO, związki organiczne oraz śladowe ilości metali ciężkich w pyłe, stosując przy tym obowiązujące i sprawdzone metodyki w tym zakresie.

Obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykonano wykorzystując program komputerowy OPERAT FB (PROEKO Kalisz). W celu określenia oddziaływania drogi na powietrze atmosferyczne, wykonano komputerową symulację rozprzestrzeniania się w powietrzu atmosferycznym rozpatrywanych zanieczyszczeń.

W ramach analizy wykonano pełny zakres obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym dla emitowanych substancji na poziomie terenu. Wyniki pokazują, że dla całej długości drogi w wariancie inwestycyjnym w żadnym z punktów obliczeniowych siatki nie ma przekroczeń wartości dopuszczalnych dla wszystkich rozpatrywanych zanieczyszczeń.

Dodatkowo na potrzeby raportu została przeprowadzona analiza rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym dla obecnego przebiegu drogi DK3 (t.j. wariantu polegającego na niepodjęciu inwestycji) w roku 2017 oraz dla perspektyw w latach 2023 i 2033. Natężenie ruchu na drodze DK3 wraz z przylegającymi drogami zostało wyznaczone dla roku 2017. Dla roku 2023 oraz 2033 przyjęto te same wartości natężenia ruchu jak w przypadku inwestycyjnym. Cały przebieg został podzielony na obszary obliczeniowe z uwzględnieniem dróg dojazdowych oraz węzłów. Szczegółowo wyszczególnione trasy wraz z natężeniem ruchu zostały przedstawione dla roku 2033 ze względu na najwyższe możliwe oddziaływanie na atmosferę w tym okresie.





Z przedłożonej analizy wyników rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wynika, że przeprowadzenie inwestycji w wizji długoterminowej będzie dużo korzystniejsze od pozostania przy aktualnym przebiegu drogi DK3 ze względu na mniejsze wartości stężeń zanieczyszczeń (oddziaływanie drogi) na przyległe do pasa drogowego tereny.

Planowane przedsięwzięcie podczas budowy wymagać będzie wykorzystania takich surowców i materiałów jak: piasek, kruszywo, woda, kostka brukowa i betonowa, krawężniki betonowe, asfaltobeton, rury i materiały PCV/PEHD/PP uszczelki, kable, armatura itp. W czasie trwania prac budowlanych związanych z realizacją przedsięwzięcia, woda będzie pobierana do celów sanitarnych i jej ilość będzie związana z liczbą osób zatrudnionych przez firmę wykonawczą projektu. Na obecnym etapie jej zużycie prognozuje się na ok. 5 m<sup>3</sup>/d. Dodatkowo może nastąpić zużycie wody do celów technologicznych, takich jak: wytwarzanie małych ilości betonu, zmywanie powierzchni, próby szczelności. Natomiast podczas eksploatacji inwestycji zapotrzebowanie na wodę może wiązać się jedynie z funkcjonowaniem takich obiektów jak MOP i OUD.

Energia elektryczna, podczas realizacji inwestycji, zazwyczaj będzie wytwarzana na miejscu realizacji prac budowlanych i pochodzić będzie z agregatów prądotwórczych. Na etapie eksploatacji energia będzie używana na oświetlenie drogi, ew. sygnalizację i zasilanie związane z obiektami MOP i OUD.

Niemniej jednak na obecnym etapie nie jest możliwe szczegółowe podanie ilości ww. materiałów i surowców ze względu na wstępny etap dokumentacji projektowej. Ustalenie tych wartości będzie możliwe na etapie projektu budowlanego.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych przewiduje się szeroki zakres prac ziemnych, demontażowych, rozbiórkowych i budowlanych powodujących powstanie odpadów. Są to m.in. takie prace jak:

- wyburzenie budynków w tym gospodarczych zlokalizowanych w liniach rozgraniczających oraz w pasie bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia,
- rozbiórka infrastruktury towarzyszącej zabudowie mieszkalnej (ogrodzenia, zbiorniki bezodpływowe na nieczystości, kompostowniki itp.),
- rozbiórka starych nawierzchni utwardzonych dróg i placów, wiat przystankowych
- rozbiórka obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów, przepustów)
- przełożenie i przebudowa istniejących urządzeń infrastruktury technicznej (kanalizacja, wodociągi),
- demontaż i przesunięcie linii energetycznych (kable, słupy, izolatory),
- wycinka drzew i krzewów,
- niwelacja terenu (gleba urodzajna i masy ziemne).

W trakcie prowadzenia prac budowlanych, na zapleczu technicznym budowy wytwarzane będą odpady komunalne powstające w wyniku obsługi socjalno-bytowej pracowników, a także odpady związane z obsługą, konserwacją i utrzymaniem maszyn i urządzeń technicznych, magazynowaniem i przechowywaniem materiałów budowlanych itp. Podczas trwania prac budowlanych dojdzie też do wytworzenia odpadów bezpośrednio na placu budowy (uszkodzone elementy betonowe i stalowe, masy bitumiczne, opakowania – folie, drewno itp.).

Zgodnie z klasyfikacją odpadów podaną w rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014 r., poz. 21), podczas realizacji inwestycji wytworzone zostaną odpady należące głównie do następujących grup: 17 – odpady powstające z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej; 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie; 02 - odpady z rolnictwa, sadownictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności; 17 06 - odpady zaliczane do grupy materiałów izolacyjnych oraz materiałów konstrukcyjnych zawierających azbest.

Z ustaleń raportu wynika, iż wpływ oddziaływania na środowisko wytwarzanych podczas realizacji inwestycji odpadów, w przypadku zorganizowania gospodarki odpadami zgodnie w wytycznymi zawartymi w przepisach ochrony środowiska, a także w warunkach właściwej organizacji prac, nie będzie znaczący i ograniczać się będzie do krótkotrwałego oddziaływania na poszczególnych odcinkach robót. Oddziaływanie to związane będzie głównie z zajętością





powierzchni gruntu w miejscach czasowego gromadzenia i deponowania odpadów i nie będzie wykraczać poza teren objęty pracami budowlanymi. Dodatkowo na etapie realizacji, w wyniku nieprawidłowej eksploatacji, czy też konserwacji i napraw maszyn oraz urządzeń, może dojść do wytworzenia większych ilości odpadów olejowych i paliw (w tym olejów hydraulicznych, silnikowych i paliw ciekłych). Powstałe w ten sposób i przechowywane w nieodpowiednich warunkach odpady niezabezpieczone mogą stanowić zagrożenie dla środowiska i przedostać się do gleby, wód gruntowych lub powierzchniowych. Ich oddziaływanie w wypadku niepodjęcia działań zapobiegawczych, może mieć charakter długotrwały i zależny od ilości uwolnionych do środowiska substancji. Podobnie niekorzystne oddziaływanie, choć o mniejszym zakresie i natężeniu, może nastąpić w wyniku niewłaściwego składowania odpadów niebezpiecznych, w tym opakowań zawierających resztki substancji niebezpiecznych, baterii i akumulatorów.

Po przeanalizowaniu powyższego zagadnienia organ uznał, że dla właściwego gospodarowania odpadami zapewniona musi być odpowiednia organizacja i planowanie robót, zorganizowanie placu budowy i zaplecza technicznego w zakresie gospodarki odpadami. Powyższe zostało uwzględnione w warunkach niniejszej decyzji.

Na etapie eksploatacji drogi przewiduje się wytworzenie odpadów, które zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów należą do następujących grup: 13, 16, 17, 20. Powstanie odpadów związane jest z:

- utrzymaniem drogi (szlasy i osady powstające podczas czyszczenia urządzeń podczyszczających wody opadowe, odpady z czyszczenia dróg, odpady powstające podczas prac związanych z naprawami nawierzchni, odpady masy roślinnej powstające w związku z pielęgnacją zieleni urządzonej, odpady powstające w wyniku wypadków itp.),
- użytkowaniem infrastruktury towarzyszącej (zużyte źródła światła, odpady komunalne powstające w miejscach przewidzianych do postoju samochodów).

Podczas eksploatacji najliczniejszą grupą odpadów innych niż niebezpieczne będą odpady komunalne powstające w miejscach przeznaczonych do postoju samochodów (MOP-ach), a także odpady powstające w wyniku okresowych napraw nawierzchni. Powstające w osadnikach szlasy i osady z podczyszczania wód opadowych zawierających substancje olejowe, będą główną grupą odpadów niebezpiecznych powstających na etapie eksploatacji. Także część odpadów powstających w wyniku wypadków i zdarzeń losowych może mieć właściwości odpadów niebezpiecznych.

Oddziaływanie wytwarzanych odpadów na etapie eksploatacji inwestycji, ze względu na ograniczoną ilość źródeł ich powstawania, a także ich charakter, będzie nieznaczne. Ograniczać się będzie głównie do bezpośredniego oddziaływania w miejscach ich gromadzenia (np. na MOP-ach). Wyposażenie inwestycji w odpowiednie urządzenia i infrastrukturę do gromadzenia odpadów, a także zapewnienie terminowego ich odbioru i wywozu przez uprawnione podmioty, pozwoli na zminimalizowanie ich oddziaływania.

W niniejszym postępowaniu analizie poddano również oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii.

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska poważną awarią jest zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia, zdrowia ludzi lub środowiska, lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Sytuacje awaryjne, mogące wystąpić na etapie budowy analizowanego przedsięwzięcia, związane mogą być z awariami wykorzystywanych maszyn oraz pojazdów pracujących i dowożących materiały na plac budowy. W takich sytuacjach mogą wystąpić emisje zanieczyszczeń do środowiska, polegające na przenikaniu substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego. Sytuacje związane z rozprzestrzenianiem się substancji niebezpiecznych w trakcie budowy dróg występują rzadko ale ich konsekwencje ekologiczne mogą być bardzo groźne. Poważne awarie dla środowiska w związku z eksploatacją dróg mogą zaistnieć na skutek awarii lub wypadku z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.

Podczas katastrof komunikacyjnych może wystąpić rozlanie się substancji niebezpiecznych, np. zawierających węglowodory, stwarzających zagrożenie dla wód powierzchniowych.





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 zabezpieczeń przeciwdziałających skażeniom wód powierzchniowych i podziemnych na skutek potencjalnej sytuacji awaryjnej.

W związku z powyższym przewidziano i przedstawiono w raporcie rozwiązania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa podczas realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia, m. in. poprzez odpowiednią organizację prac, w tym zaplecza budowy, zaplanowanie systemu odprowadzania wód opadowych z drogi poprzez urządzenia oczyszczające oraz zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego. Warunki te zostały również uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji.

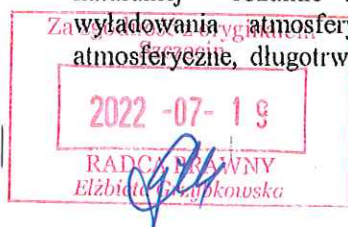
Niemniej jednak należy zaznaczyć iż szczegółowe przedstawienie rozwiązań chroniących środowisko gruntowo – wodne, w tym sposób odwodnienia terenu wraz z zastosowaniem odpowiednich urządzeń zabezpieczających środowisko przed zanieczyszczeniem będzie możliwe po wykonaniu dokumentacji geologiczno-inżynierskiej oraz dokumentacji hydrogeologicznej na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach uzyskania zezwolenia na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego.

Zgodnie z raportem wystąpienia katastrofy budowlanej jest głównie związane z pionowymi elementami konstrukcyjnymi głównie takimi jak: stropy, dachy, ściany. Z raportu wynika, iż że ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej w przypadku projektowanej drogi jest mało prawdopodobne. Możliwość jej wystąpienia jest związana ze zdarzeniami losowymi trudnymi do przewidzenia. Dlatego też celem zminimalizowania wystąpienia takich zdarzeń, należy zaprojektować i budować obiekty w sposób określony w przepisach, w tym techniczno-budowlanych, oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, zapewniając:

- spełnienie podstawowych wymagań dotyczących obiektów budowlanych określonych w załączniku I do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 305/2011 z dnia 9 marca 2011 r. ustanawiającego zharmonizowane warunki wprowadzania do obrotu wyrobów budowlanych i uchylającego dyrektywę Rady 89/106/EWG (Dz. Urz. UE L 88 z 04.04.2011, str. 5, z późn. zm.), dotyczących: nośności i stateczności konstrukcji, bezpieczeństwa pożarowego, higieny, zdrowia i środowiska, bezpieczeństwa użytkowania i dostępności obiektów, ochrony przed hałasem, oszczędności energii i izolacyjności cieplnej, zrównoważonego wykorzystania zasobów naturalnych;
- warunki użytkowe zgodne z przeznaczeniem obiektu, w szczególności w zakresie: zaopatrzenia w wodę i energię elektryczną oraz, odpowiednio do potrzeb, w energię cieplną i paliwa, przy założeniu efektywnego wykorzystania tych czynników, jak również usuwania ścieków, wody opadowej i odpadów;
- warunki bezpieczeństwa i higieny pracy; ochronę ludności, zgodnie z wymaganiami obrony cywilnej; ochronę obiektów wpisanych do rejestru zabytków oraz obiektów objętych ochroną konserwatorską; odpowiednie usytuowanie na działce budowlanej;
- poszanowanie, występujących w obszarze oddziaływania obiektu, uzasadnionych interesów osób trzecich, w tym zapewnienie dostępu do drogi publicznej;
- warunki bezpieczeństwa i ochrony zdrowia osób przebywających na terenie budowy.

Ponadto obiekt należy użytkować w sposób zgodny z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należytych stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej. Przy spełnieniu powyższych zaleceń ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej oceniono jako niewielkie.

Zgodnie z ustawą z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej przez pojęcie katastrofy naturalnej - rozumie się zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary,





susze, powódzie, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi albo też działanie innego żywiołu.

Podczas analizy określenia możliwości pojawienia się zjawisk powodujących katastrofę naturalną w związku z realizacją inwestycji, autorzy raportu wzięli pod uwagę jej usytuowanie (określenie możliwości narażenia na dany czynnik sił natury) jak również dane pochodzące z Wojewódzkiego Planu Zarządzania Kryzysowego Województwa Zachodniopomorskiego wykonanego przez Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowe Szczecin.

Z analizy tej wynika, iż w związku z realizacją inwestycji mogą wystąpić następujące zagrożenia naturalnymi zdarzeniami ekstremalnymi, tj.:

- zjawisko powodzi (obszar na wysokości od Łunowa do Zalesia, obszar pomiędzy Płocinami do węzła Wolin Zachód, obszar miejscowości Wolin przylegający do koryta rzeki Dziwniej),
- zjawisko ruchów skorupy ziemskiej – osuwiska ziemi (głównie podczas realizacji),
- zjawisko ekstremalnych warunków pogodowych takich jak: oblodzenie, roztopy, deszcze, śniegi, opady marznące, zawieje/zamiecie śnieżne, wiatry, burze, mgły.

Zgodnie z załącznikami graficznymi Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej teren przedmiotowej inwestycji znajduje w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. W związku z tym, inwestor jest zobowiązany do uzyskania decyzji o zwolnieniu z zakazu wykonywania na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe, zgodnie z zapisami ustawy Prawo Wodne.

Natomiast podstawowym sposobem przeciwdziałania i minimalizacji zniszczeń wywołanych osuwiskami ziemi jest planowanie urbanizacyjne zgodne z lokalnymi warunkami przestrzennego zagospodarowania skonsultowanymi ze specjalistami z zakresu geologii. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji przed wykonaniem projektu budowlanego przeprowadzone zostaną badania geotechniczne podłoża, celem prawidłowego zaprojektowania obiektów i niedopuszczenia do pojawienia się powyższych zjawisk. Ponadto zgodnie z ogólnie dostępnymi danymi, w tym mapami dostępnymi na stronie Państwowego Instytutu Geologicznego Państwowej Instytut Badawczej (Warszawa 2017 r.) teren inwestycji znajduje się poza terenami oddziaływania terenów zagrożonych osuwiskami i ruchami masowymi.

Zjawiska ekstremalnych warunków pogodowych są związane z naturalnymi procesami w przyrodzie. Jak wynika z raportu, wszelkie ekstremalne zjawiska pogodowe są bardzo trudne do przewidzenia a ich wystąpienie jest całkowicie niezależne od inwestora. Ponadto analiza zmian ekstremów jest bardzo trudna ze względu na dużą zmienność naturalną procesów hydrometeorologicznych oraz liczne pozaklimatyczne przyczyny zmian. Dodatkowo brak jest odpowiednich danych pomiarowych niezbędnych do analiz. Sposobem adaptacji do zagrożeń są rozwiązania prawne, np. dotyczące regul konstrukcji budynków na terenie zagrożonym. Wielkie znaczenie adaptacyjne ma planowanie przestrzenne, prowadzące do zwiększenia lub do obniżenia zagrożeń. Niemniej jednak biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji zagrożenie w wyniku zjawisk ekstremalnych warunków pogodowych autorzy raportu ocenili jako małe.

Podczas analizy wpływu inwestycji na zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, autorzy raportu wzięli pod uwagę m.in.: archiwalne źródła dostępne w Urzędzie Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Szczecinie i w Muzeum Narodowym w Szczecinie oraz elektroniczną bazę danych zamieszczoną na stronie internetowej Narodowego Instytutu Dziedzictwa.

Z analizy tej wynika, iż w pasie projektowanego odcinka drogi ekspresowej S3 i w jego sąsiedztwie znajduje się 41 stanowisk archeologicznych, przy czym 13 stanowisk jest narażonych na zniszczenie w wyniku realizacji inwestycji (zgodnie z pismem Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie z dnia 11.08.2017 r. znak: Z.Arch.5152.48.2017.PK). Podczas prowadzonych prac, istnieje ryzyko zniszczenia innych stanowisk archeologicznych, które nie zostały jeszcze rozpoznane w ramach niniejszego postępowania. W związku z powyższym prace budowlane na całej długości trasy powinny być prowadzone pod nadzorem archeologicznym. W przypadku odkrycia obiektów archeologicznych, konieczne będzie podjęcie prac zabezpieczających dane stanowisko oraz wykonanie prac dokumentacyjnych.





Zagadnienia związane z obowiązkami inwestora w kwestii ochrony zabytków reguluje ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Wpływ na dobre materialne w przypadku przedmiotowej związane jest z wywłaszczeniem gruntów pod budowę drogi, a także potrzebą wyburzeń obiektów mieszkalnych kolidujących z trasą przebiegu. W wariantie wskazanym przez inwestora planowane jest wyburzenie budynków gospodarczych i mieszkalnych.

Należy podkreślić, iż decyzja środowiskowa określa warunki środowiskowe realizacji przedsięwzięcia i nie rodzi praw do terenu. W związku z tym procedura dotycząca jej wydania i sama decyzja nie rozstrzygają o kwestiach dysponowania, przejęcia czy oszacowania wartości nieruchomości. Kwestie te są rozstrzygane są na etapie decyzji ZRID (zezwolenie na realizację inwestycji drogowej – zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych), w związku z tym na tym etapie strony mogą dochodzić swoich praw związanych z utratą i podziałem nieruchomości.

Realizacja inwestycji wiązała się będzie z nieodwracalnym przekształceniem terenu. W związku z tym, w wyniku realizacji inwestycji nastąpi zmiana istniejącego krajobrazu.

Podkreślenia wymaga fakt, iż realizacja inwestycji w wariantie wskazanym przez inwestora będzie po śladzie istniejącej drogi S3 za wyjątkiem odcinka między węzłem Międzyzdroje i Łunowem, w związku z tym wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącego pasa drogowego skutkuje minimalizacją oddziaływań na poszczególne elementy środowiska, w tym na krajobraz.

Największe antropogeniczne przekształcenia terenu wystąpią w miejscach realizacji węzłów (poza węzłem Dargobądz i Międzyzdroje) gdyż projektowane węzły zlokalizowano w nawiązaniu do istniejących obiektów tego typu. Niemniej jednak w powyższym przypadku ta część inwestycji nie powinna mieć istotnego oddziaływania, gdyż obiekty te znajdują się w granicach drogi bądź w bezpośrednim jej sąsiedztwie. Ponadto inwestycja będzie realizowana na terenach nie posiadających istotnych walorów krajobrazowych. Teren jest tam płaski i monotony, co nie powinno wpływać negatywnie na istniejący krajobraz.

W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się wpływu na klimat.

Na podstawie analiz przeprowadzonych w niniejszym raporcie stwierdza się, że realizacja inwestycji nie spowoduje lub nie nasili zmian klimatycznych, mogących prowadzić do powstania zagrożeń dla poszczególnych komponentów środowiska

W raporcie przedstawiono wiele rozwiązań i środków związanych z łagodzeniem zmian klimatu, m.in. poprzez odpowiednie odwodnienie projektowanej drogi czy planowanie nasadzeń drzew i krzewów. Niemniej jednak należy zaznaczyć iż szczegółowe przedstawienie rozwiązań chroniących środowisko gruntowo – wodne, w tym sposób odwodnienia terenu wraz z zastosowaniem odpowiednich urządzeń zabezpieczających środowisko przed zanieczyszczeniem będzie możliwe po wykonaniu dokumentacji geologiczno-inżynierskiej oraz dokumentacji hydrogeologicznej na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach uzyskania zezwolenia na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia drogowego. Ponadto na etapie projektu budowlanego sporządzony zostanie Projekt Zieleni, w którym określone zostaną szczegółowe zasady urządzenia zieleni, w tym nasadzenia drzew i krzewów. Z uwagi na powyższe, analiza wpływu inwestycji na klimat zostanie również poddana na etapie ponownej oceny

W raporcie przeanalizowano również zagadnienie związane z oddziaływaniem skumulowanym.

Podczas analizy wpływu realizacji przedmiotowej inwestycji na przedmioty ochrony obszarów Natura 2000 uwzględniono przedsięwzięcia, które w powiązaniu z przedmiotową inwestycją mogą wpłynąć na siedliska przyrodnicze bądź stanowiska gatunków stanowiących przedmiot ochrony w obszarach Natura 2000. Były to m.in. takie przedsięwzięcia jak: Budowa gazociągu DN700 8,4 MPa relacji Szczecin – Świnoujście, Rewitalizacja powojennych terenów w celu utworzenia centrum usług „Mulnik” w Świnoujściu, Sprawny i przyjazny dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu, Terminal LNG, Terminal Promowy Świnoujście, Budowa stałego połączenia pomiędzy wyspami Uznam i Wolin w Świnoujściu. Powyższa analiza przy uwzględnieniu ogólnie dostępnych danych w tym standardowych formularzach danych sporządzonych dla obszarów Natura 2000, zawierających informacje dotyczące charakterystyki





obszaru, środowiska przyrodniczego oraz identyfikacji zagrożeń wykazała, iż realizacja inwestycji w wariantie wskazanym przez inwestora w powiązaniu z ww. przedsięwzięciami nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony w obszarach Natura 2000.

Podczas analizy oddziaływania skumulowanego na awifaunę rozpatrywano planowaną inwestycję na tle farm wiatrowych oraz istniejących linii elektroenergetycznych, w tym m.in. farmą wiatrową Jagniątkowo oraz linią elektroenergetyczną 110 kV Glinki – Reclaw zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej inwestycji. Oddziaływanie to rozpatrywano w zakresie tworzenia bariery dla ptaków oraz zmniejszania terenu siedlisk głównie lęgowych. Analiza wykazała, iż z uwagi że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie nowym elementem w środowisku, tj. wykorzystuje istniejące przekształcenie terenu realizacja przedmiotowej inwestycji nie zwiększy w sposób istotny już istniejącą barierę powietrzną dla ptaków. W związku z tym nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na przedmioty ochrony w obszarach specjalnej ochrony ptaków w ramach sieci Natura 2000.

Dodatkowo w raporcie przedstawiono oddziaływanie skumulowane projektowanej drogi z linią kolejową E59 (linia kolejowa nr 401 Szczecin Dąbie SDB - Świnoujście Port) przebiegającą wzdłuż przedmiotowej drogi S-3, w kontekście wpływu na migrację zwierzyny. Przeprowadzona w raporcie analiza wykazała konieczność zaprojektowania przejścia górnego dla zwierząt nad projektowaną drogą oraz linią oznaczonego w raporcie jako przejście PEDg- 5.IV. Na pozostałych odcinkach planowanej drogi nie stwierdzono kumulacji oddziaływań linii kolejowej i drogi na migrację zwierzyny. Spowodowane jest to oddaleniem się linii kolejowej od projektowanego układu drogowego lub brak stwierdzonej migracji.

Ponadto w raporcie wykonano analizy akustyczne zmierzające do określenia skumulowanego oddziaływania przedmiotowego układu dróg wraz z ww. linią kolejową nr 401. Na ich podstawie w oparciu o kształt i przebieg izolinii równoważnego poziomu dźwięku określono gabaryty ekranów akustycznych.

Jak wynika z raportu z uwagi iż szczegółowe rozwiązania techniczne oraz harmonogram robót i oddania eksploatacji inwestycji zostaną określone na etapie projektu budowlanego, dlatego też szczegółowe założenia odnośnie oddziaływań skumulowanych zostaną opracowane na etapie ponownej oceny.

Niemniej jednak w świetle przedstawionych powyżej analiz należy przypuszczać iż na etapie eksploatacji inwestycji nie wystąpią oddziaływania skumulowane.

Aspekt oddziaływań transgranicznych, tj. takich które mogą spowodować wystąpienie istotnego wpływu przedsięwzięcia na tereny położone poza granicami Polski, można uznać za nieistotny. W przypadku realizacji inwestycji oddziaływanie transgraniczne nie wystąpi. Emisje w fazie budowy i ewentualnej likwidacji będą chwilowe, ograniczone do czasu ich prowadzenia oraz do miejsca prowadzenia robót i terenów zlokalizowanych wokół drogi. Jak wynika z przedstawionych analiz, w czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska. Ponadnormatywna emisja gazów i pyłów mieści się w pasie drogowym. Rozprzestrzenianie się hałasu nie wykracza poza granice kraju. Przewidywane wielkości stężeń zanieczyszczeń wód opadowych odprowadzanych z drogi do środowiska gruntowo-wodnego spełniać będą obowiązujące normy.

Oddziaływania na środowisko będą miały charakter lokalny i nie będą się przenosić na dalsze odległości. Odległość drogi do granicy polsko-niemieckiej, w najbliższym miejscu wynosi ok.6 km.

Biorąc powyższe pod uwagę, organ nie stwierdził przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.

W przeprowadzonym postępowaniu analizowano wpływ całego przedsięwzięcia na środowisko, zwracając głównie uwagę na środowisko gruntowo-wodne, ludzi, klimat akustyczny, zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000 oraz zaproponowane zabezpieczenia. 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 i eksploatacji w niniejszej decyzji określono zalecenia do monitoringu inwestycyjnego i poinwestycyjnego w związku z art. 82 ust. 1 pkt 2 ppkt c ustawy OOS obejmującego środowisko przyrodnicze.





Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy OOŚ nałożono obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej, której celem będzie ocena rzeczywistego oddziaływania na środowisko oraz sprawdzenie skuteczności zaproponowanych działań i środków minimalizujących m. in. w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających takiej ochrony oraz wpływ na środowisko gruntowo-wodne.

Po analizie przedłożonych dokumentów środowiskowych, ujawniły się przesłanki wskazujące na zobowiązanie do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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 2017 poz. 1405 ze zm.). W niniejszej decyzji mając na uwadze art. 82 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy organ stwierdził konieczność przeprowadzenia takiego postępowania. O powyższym przesądził m.in. bardzo wczesny etap przedsięwzięcia, na którym posiadane dane na temat przedsięwzięcia mogą ulec zmianie i tym samym nie pozwalają wystarczająco ocenić jego oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym oraz po analizie przedłożonego w niniejszym postępowaniu materiału dowodowego, organ stwierdził konieczność uwzględnienia na etapie ponownej oceny poniższych zagadnień:

1. Przedstawienia oddziaływania akustycznego w tym uszczegółowienia położenia ekranów akustycznych uwzględniając m. in. dokładny kilometrą drogi oraz infrastrukturę techniczną, oraz projektowane zagospodarowania terenu w okolicach działki nr 199/4, 173/5 obręb Warszów 16.
2. Ocenę skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko gruntowo – wodne, w tym sposób odwodnienia terenu wraz z zastosowaniem odpowiednich urządzeń zabezpieczających środowisko przed zanieczyszczeniem przy uwzględnieniu ich wpływu na: poszczególne elementy środowiska przyrodniczego (w tym m.in. Woliński Park Narodowy, siedliska przyrodnicze: 91D0 i 91E0), wody podziemne i powierzchniowe ( w tym ujęcia wód podziemnych, strefy ochrony wód podziemnych, GZWP 102, ciekły: Dziwna, Grzybnica, Stary Źródł), jak również na klimat
3. Przedstawienia oddziaływań związanych z możliwością wystąpienia poważnej awarii wraz z oceną skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko w tym zakresie.
4. Wskazania zakresu prowadzenia monitoringu środowiska wodno-gruntowego oraz pomiarów poziomu hałasu w środowisku.
5. Powtórne przeanalizowanie ilości i parametrów przejść dla zwierząt pod kątem ewentualnego zwiększenia wysokości tych obiektów i dostosowania do warunków przyrodniczych i technicznych, jak również ewentualnego proponowania nowych ze szczególnym uwzględnieniem obszaru Wolińskiego Parku Narodowego oraz jego otuliny wraz z oceną ich skuteczności.
6. Przedstawienia sposobu zagospodarowania zaprojektowanych przejść dla zwierząt, w tym: dokonanych nasadzeń, zainstalowanych osłon przeciwośluniowych oraz pokrycia podłoża przy uwzględnieniu nasadzeń naprowadzających nietoperze,
7. Przeanalizowania lokalizacji zaplecza budowy i dróg dojazdowych pod kątem istniejących warunków gruntowo – wodnych oraz lokalizacji siedlisk przyrodniczych.
8. Przedstawienia zagadnień związanych z oddziaływaniem skumulowanym.
9. Przedstawienia rozwiązań technicznych dla zabezpieczenia jezdni przed wchodzeniem płazów wraz z podaniem ich lokalizacji.
10. Przedstawienia pełnej inwentaryzacji drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki.
11. Przedstawienia analizy zgodności planowanej inwestycji z ustaleniami Ramowej Dyrektywy Wodnej
12. Przedstawienia działań związanych z: odtworzeniem siedliska 4030, ochroną aktywną siedliska 2180 na terenie Wolin i Uznam PLH320019 oraz siedliska 91D0 zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji, metaplantacją widłaka goździstego oraz kruszczyka rdzawoczerwonego, przeniesieniem martwego drewna z owocnikami drewnowca popękanego oraz czyżenia sosnowego, wprowadzaniem nasadzeń naprowadzających

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022-07-19

RADCA PRAWNY  
Elżbieta G. Kosińska



nietoperze.

13. Przedstawienia działań koniecznych do podjęcia w ramach zabezpieczenia stosunków wodnych w siedliskach: 91E0 oraz 91D0 zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.
14. Przedstawienia działań zabezpieczających obszar budowy, w tym obiektów inżynierskich celem niedopuszczenia przedostania się i uwięzienia na tym obszarze zwierząt.
15. Przedstawienia sposobu podjętych działań zmierzających do eliminacji i ograniczenia wpływu inwestycji na gatunki chronionych nietoperzy oraz ptaków.
16. Przedstawienia sposobu i metod wyrównania strat wyrządzonych w środowiska przyrodniczym na terenie Wolińskiego Parku Narodowego wraz z oceną skuteczności tego działania.
17. Przedstawienia działań związanych z odtworzeniem strefy ekotonowej w leśnych siedliskach przyrodniczych (2180, 9110, 9190\_91E0, 91D0).
18. Odniesienia się do zagadnień tzw. konfliktu społecznego, z uwzględnieniem wniosków i uwag społeczeństwa i organizacji ekologicznych wniesionych w ocenie oddziaływania na środowisko przeprowadzonej w ramach procedury zakończonej wydaniem niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
19. Przedstawienia sposobu wykorzystania surowców i materiałów na etapie realizacji oraz eksploatacji inwestycji.

Zdaniem organu analizy przedstawione w raporcie i wyjaśnieniach wskazują na szerszy zakres mogących wystąpić oddziaływań na środowisko. Z tego też względu kierując się usytuowaniem przedsięwzięcia, jego charakterem i skalą, mając na uwadze:

- art. 6 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska mówiący „kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze”,
- art. 6 Dyrektywy Siedliskowej, w tym w szczególności zasadę przezorności zobowiązującą, aby w przypadku niepewności organu nadzorującego, cele obszaru Natura 2000 należy traktować priorytetowo,

zobowiązano wnioskodawcę do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

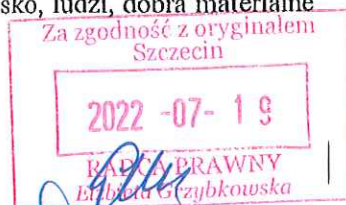
Podsumowując, w wyniku analizy przedłożonej dokumentacji, zgromadzonej w trakcie prowadzonego postępowania, a w szczególności raportu o oddziaływaniu na środowisko stwierdzono, iż w związku z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia:

1. nie będzie występowało oddziaływanie na środowisko w kontekście transgranicznym, gdyż oddziaływanie na środowisko występowało będzie jedynie na terytorium Polski w skali lokalnej,
2. zaproponowane działania ograniczające wpływ na środowisko w zakresie ochrony hałasu, emisji zanieczyszczeń do powietrza, gospodarki odpadowej i wodno-ściekowej, ograniczają wpływ przedsięwzięcia na warunki życia ludzi,
3. nie będzie występować potrzeba ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanego drogi, gdyż przy spełnieniu wskazanych w raporcie i niniejszej decyzji warunków zachowane będą obowiązujące standardy jakości środowiska,
4. planowana inwestycja nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na funkcjonowanie obszarów Natura 2000 oraz nie wpłynie na spójność integralność obszarów Natura 2000.

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.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz na obszary Natura 2000 określono, analizowano oraz oceniono zagadnienia wskazane w art. 62 ustawy OOS, w tym m. in.:

- bezpośredni i pośredni 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 2017 r., 1405 ze zm) uwzględniając:

- wyniki uzgodnień i opinii: organu inspekcji sanitarnej, Dyrektora Urzędu Morskiego, Ministra Środowiska, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa, zgodnie z zapisami art. 80 ustawy OOS,
- zakres merytoryczny i formalny, jaki powinien zostać określony w decyzji, zgodnie z art. 82 i 85 ustawy OOS.

Podczas prowadzonego postępowania, pismem z dnia 28.05.2018 r. wystąpiono do tut. organu o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 k.p.a. Powyższe wynika z faktu, iż budowa drogi ekspresowej S3 na odcinku Świnoujście – Troszyn będzie stanowić ciąg komunikacyjny o istotnym znaczeniu lokalnym oraz będzie służyć poprawie bezpieczeństwa ruchu. Należy wskazać, iż konieczność budowy przedmiotowej drogi wynika z zapisów Planu zagospodarowania przestrzennego województwa zachodniopomorskiego (Uchwała nr XLV/530/10 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 19.10.2010). Dokument ten wskazuje, iż budowa drogi S3 w ramach niniejszego postępowania należy do inwestycji które mają na celu wzmacnianie i kształtowanie systemu ponadregionalnych i transgranicznych powiązań drogowych województwa zachodniopomorskiego. Ponadto droga S3 stanowi również fragment międzynarodowej trasy E65, leżącej w transeuropejskim korytarzu transportowym łączącym Skandynawię przez porty Świnoujście – Szczecin z północnymi Włochami przez Czechy i Austrię. Droga ta stanowi również wraz z krzyżującymi się autostradami A-2 i A-4 podstawowy układ dróg najwyższej klasy technicznej, zapewniającej sprawne połączenie drogowe pogranicza polsko – niemieckiego z pozostałą częścią kraju. Biorąc powyższe pod uwagę, w ocenie organu nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności spowoduje dotrzymanie terminów kontraktowych związanych z realizacją przedsięwzięcia o skali ponadregionalnej, jak również międzynarodowej co jest niezwykle ważnym interesem strony oraz społeczeństwa.

Zgodnie z zapisami art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej wnioskodawca, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie jest zwolniony z obowiązku wniesienia opłaty skarbowej od dokonania czynności urzędowej, jako jednostka budżetowa.

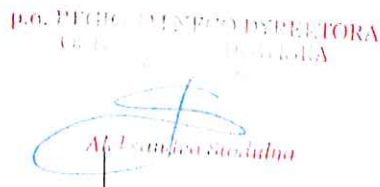
Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Integralną część decyzji stanowią poniższe załączniki.

1. Charakterystyka całego przedsięwzięcia.
2. Lokalizacja przejść dla zwierząt
3. Parametry ekranów akustycznych

#### POUCZENIE

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.





Otrzymują:

- ✓ 1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie  
al. Bohaterów Warszawy 33, 70-340 Szczecin
2. 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 2017 r. poz. 1257 ze zm.)

## Do wiadomości:

1. Minister Środowiska
2. Dyrektor Wolińskiego Parku Narodowego
3. Dyrektor Urzędu Morskiego w Szczecinie  
pl. Stefana Batorego 4, 70-207 Szczecin
4. Zachodniopomorski Państwowy  
Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Szczecinie  
ul. Spedytorska 6/7, 70-632 Szczecin
5. Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej  
81-103 Gdynia 3









**Załącznik Nr 1 – Charakterystyka Przedsięwzięcia**

do decyzji Nr 38 /2018 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 28 sierpnia 2018 r. znak: WONS-OŚ.4200. 7.2017.KK.32

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie drogi krajowej nr 3 o parametrach drogi ekspresowej na odcinku Świnoujście – Troszyn. Przedsięwzięcie realizowane będzie na odcinku o długości ok. 32,96 km, od km 0+000.00 do km 32+953.26, zlokalizowanym na terenie województwa zachodniopomorskiego, na terenie następujących gmin: Miasto Świnoujście, Międzyzdroje oraz Wolin.

Planowana jest budowa drogi ekspresowej, dwujezdniowej o dwóch pasach ruchu dla każdej jezdni. Pozostałe parametry drogi przedstawiają się następująco:

- prędkość projektowa  $V_p$ : 120 km/h;
- prędkość miarodajna  $V_m$ : 130 km/h;
- szerokość jezdni: 7,00 m,
- szerokość pasa ruchu: 3,50 m,
- szerokość pasa dzielącego: 4,00 m,
- szerokość opaski wewnętrznej: 0,50 m,
- szerokość pasa awaryjnego: 2,50 m,
- szerokość pobocza gruntowego: min. 0,75 m,
- szerokość w liniach rozgraniczających: min. 40 m.

Planowana droga częściowo wykorzystuje ślad istniejącej drogi krajowej nr 3 a częściowo przebiega po nowym śladzie. Na odcinkach, na których droga ekspresowa zaprojektowana została po nowym śladzie istniejąca droga krajowa służyć będzie jako droga dojazdowa.

Obecnie droga krajowa nr 3 posiada klasę techniczną GP, tj. główna ruchu przyspieszonego o przekroju jednojezdniowym o szerokości 11 m tj. dwa pasy ruchu o szerokości 3,50 m każdy oraz obustronne pobocza utwardzone szerokości 2,00 m.

Lokalizacja inwestycji w terenie przedstawia się następująco. Planowana droga ekspresowa S-3 rozpoczyna swój bieg na węźle „Świnoujście” - skrzyżowanie typu rondo u zbiegu ul. Wolińskiej, Fińskiej i Duńskiej w Świnoujściu w km 0+000. W rejonie ul. Ludzi Morza przewiduje się wykonanie bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i rowerzystów o szer. min. 3,50 m (kładki lub przejścia podziemnego). Na odcinku od Świnoujścia do Łunowa, planowana droga biegnie po nowym śladzie zbliżonym do przebiegu istniejącej drogi krajowej nr 3. Na odcinku od Świnoujścia do skrzyżowania z przejazdem kolejowym w km ok. 0+800, droga ekspresowa zaprojektowana została po stronie południowej istniejącej drogi krajowej, następnie w miejscu przejazdu kolejowego przechodzi na stronę północną, dalej przebiega wzdłuż drogi krajowej i na wysokości przecięcia drogi krajowej nr 3 z ul. Barlickiego, wraca na stronę południową i przebiega nią aż do skrzyżowania z istniejącą drogą krajową nr 3 w miejscowości Łunowo. W miejscu skrzyżowania projektowanej drogi z linią kolejową w km ok. 0+800, zaprojektowany został wiadukt nad koleją, istniejącą drogą krajową nr 3 oraz nad ul. Wrzosową w ciągu drogi ekspresowej. W miejscu przecięcia projektowanej drogi S-3 z planowaną drogą prowadzącą na północ do terminalu „LNG” oraz prowadzącą na południe planowaną tzw. małą obwodnicą Bazy Las stanowiącą połączenie z ul. Ludzi Morza, tj. na wysokości terminalu LNG w km ok. 1+526 zaprojektowano węzeł. W Łunowie na wysokości stacji kolejowej Świnoujście – Przytór w km ok. 4+600 zaprojektowany został węzeł drogowy „Łunowo” częściowo kolizyjny typu WB oraz przewidywana jest budowa bezkolizyjnego przejścia dla pieszych i rowerzystów na wysokości ul. Sądzieckiej. Lokalizacja węzła (przesunięcie w stosunku do ul. Sądzieckiej) wynika z konieczności zachowania minimalnych odległości między węzłami oraz odległości pomiędzy wjazdami na drogę ekspresową i wyjazdami z tej drogi. Na odcinku od węzła „Łunowo” do węzła „Międzyzdroje”, droga ekspresowa S-3 zaprojektowana została po nowej trasie. Za węzłem „Łunowo” projektowana droga ekspresowa przechodzi estakadą nad istniejącą drogą krajową oraz istniejącą linią kolejową na stronę północną istniejącej linii kolejowej. Następnie przebiega wzdłuż niej i przed węzłem „Międzyzdroje” wraca estakadą nad linią kolejową i drogą krajową nr 3 na stronę południową linii kolejowej. Na odcinku tym istniejąca droga krajowa służyć będzie jako droga obsługująca istniejący teren. Połączenie miejscowości Łunowo z terenami nadmorskimi oraz terenami zlokalizowanymi po stronie

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

WŁAŚCICIEL PRAWNY  
Jolanta Grzybkowska



północnej drogi S-3 odbywać się będzie poprzez węzeł „Łunowo”, ciąg pieszo-rowerowy oraz drogę dojazdową DZ9. W ciągu tzw. Szlaku Nadmorskiego nad projektowaną drogą S-3 w km ok. 8+065 zaprojektowano kładkę dla pieszych i rowerów. W ramach realizacji wariantu wskazanego przez inwestora przewidziano przebudowę istniejącego węzła „Międzyzdroje” z częściowym wykorzystaniem jego elementów. Istniejący węzeł „Międzyzdroje” jest węzłem bezkolizyjnym typu WA w kształcie trąbki. W związku z dobudową drugiej jezdni, przebudowie ulegnie część węzła zlokalizowana po stronie zachodniej drogi krajowej nr 3 oraz wiadukt nad drogą krajową nr 3, natomiast łącznice po stronie wschodniej pozostaną bez zmian. Na odcinku od węzła „Międzyzdroje” do obwodnicy miejscowości Dargobądz droga S-3 przebiegać będzie po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 3. Od węzła „Międzyzdroje” do km ok. 13+360 planowana jest dobudowa drugiej jezdni po stronie południowej drogi krajowej nr 3, natomiast na dalszym odcinku, po stronie północnej. Do istniejącej estakady za węzłem „Międzyzdroje” dobudowana zostanie równolegle druga, w ciągu nowej południowej jezdni. Z uwagi na przebieg drogi przez Woliński Park Narodowy, istniejące parametry luków poziomych pozostaną bez radykalnych zmian. W km ok. 12+880 przejazd pod drogą krajową nr 3 pełniący obecnie również funkcję przejścia dla zwierząt, zostanie dostosowany do przekroju dwujezdniowego. Po przebudowie pełnić on będzie funkcję przejazdu pod drogą S-3. W km ok. 16+440 nad drogą S-3 zaprojektowano wiadukt w ciągu drogi powiatowej. Obwodnica Dargobądz zaprojektowana została częściowo po nowym śladzie, a częściowo z wykorzystaniem przebiegu drogi krajowej nr 3. W km ok. 18+400 zaprojektowano węzeł „Dargobądz” w celu skomunikowania miejscowości z drogą ekspresową. Po ominięciu miejscowości Dargobądz projektowana droga ekspresowa przebiegać będzie zasadniczo po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 3 aż do momentu ominięcia miejscowości Wolin. Dobudowę drugiej jezdni planuje się częściowo po północnej, a częściowo po południowej stronie drogi nr 3. Dokonano korekty istniejących luków poziomych. W tej części inwestycji planowana jest realizacja następujących obiektów: w km ok. 19+900 wiadukt w ciągu drogi ekspresowej, w km ok. 21+215 wiadukt nad drogą ekspresową, w km. 21+700 przejście ekologiczne górne, w km ok. 23+330 nad drogą S-3 wiadukt w ciągu istniejącej drogi w miejscowości Płocin, w km ok. 24+300 - węzeł drogowy „Wolin Zachód” oraz w km 20+800 Miejsca Obsługi Podróżnych kat. II. Układ projektowanej drogi ekspresowej w ciągu obwodnicy Wolina dostosowany został do układu istniejącego. Zachowana zostanie istniejąca estakada po stronie zachodniej rzeki Dziwny oraz istniejący most na rzece. Celem dostosowania drogi istniejącej do parametrów drogi dwujezdniowej dobudowana zostanie estakada i most po stronie północnej istniejącej drogi. W km ok. 26+615 w ciągu projektowanej jezdni północnej drogi S-3 wybudowany zostanie wiadukt nad drogą powiatową i wojewódzką. Tuż za miejscowością Wolin w km ok. 27+300 planowana jest budowa węzła „Wolin Wschód”. Po ominięciu miejscowości Wolin aż do miejscowości Reczyn, droga S-3 będzie przebiegać po nowym śladzie. Na tym odcinku istniejąca droga krajowa pełnić będzie funkcję drogi wspomagającej. Od miejscowości Reczyn do obwodnicy Parłówka, planuje się budowę drogi po śladzie istniejącej drogi krajowej nr 3. Druga jezdnia poprowadzona zostanie po stronie południowej istniejącej jezdni. Dokonana zostanie również korekta istniejących luków poziomych. W km ok. 30+180 nad drogą S-3 zaplanowano wiadukt w ciągu drogi wspomagającej prowadzącej do miejscowości Reczyn i Piaski Wielkie, natomiast w km ok. 32+445 - wiadukt w ciągu drogi powiatowej w miejscowości Troszyn. Droga kończy swój bieg w miejscu, w którym rozpoczyna się dwujezdniowa obwodnica miejscowości Troszyna, Parłówka i Ostroń.

W celu zapewnienia dojazdu do działek i posesji jak również skomunikowania terenów zlokalizowanych po stronie północnej i południowej projektowanej drogi S-3 planowana jest budowa dróg wspomagających. Na odcinku od Świnoujścia do węzła „LNG” po stronie północnej drogi ekspresowej planowana jest budowa drogi wspomagającej łącząca północne rondo w ciągu ul. Ludzi Morza z drogą prowadzącą w kierunku terminala LNG (ul. Ku Morzu). Droga ta stanowić będzie również drogę alternatywną w przypadku braku przejezdności na drodze S-3. Do drogi wspomagającej podłączona zostanie również ul. Wrzosowa. Natomiast po stronie południowej droga dojazdowa zaplanowana została na odcinku od ul. Wrzosowej do ronda południowego na węźle „LNG”. W tym celu częściowo wykorzystana zostanie istniejąca droga krajowa nr 3. Ciągłość komunikacyjna zapewniona zostanie w ciągu ul. Wrzosowej pod projektowanym wiaduktem nad linią kolejową. Na odcinku od węzła „LNG” do Łunowa obsługa terenów zlokalizowanych po stronie północnej drogi S-3 odbywać się będzie z ul. Barlickiego i z istniejącej drogi krajowej (ul. Wolińska). Po stronie południowej drogi S-3 funkcję drogi wspomagającej pełnić będzie istniejąca droga krajowa nr 3.





Planowana jest budowa odcinka łączącego ją z ul. Sądziwą. Celem skomunikowania terenów wojskowych poprzez węzeł „Łunowo” z drogą S-3 planowana jest budowa odcinka drogi od istniejącej bocznicy kolejowej (przeznaczonej do rozbiórki) do projektowanej drogi wspomagającej. Na odcinku od Łunowa do węzła „Międzyzdroje” istniejąca droga krajowa służyć będzie jako droga wspomagająca do obsługi przyległych terenów. Połączenie miejscowości Łunowo z terenami nadmorskimi oraz terenami zlokalizowanymi po stronie północnej drogi S-3 odbywać się będzie poprzez węzeł „Łunowo”, przejazd pieszo-rowerowy na wysokości ul. Sądziwej oraz drogę dojazdową DZ9. W ciągu tzw. Szlaku Nadmorskiego nad projektowaną drogą S-3 w km ok. 8+065 zaprojektowano kładkę dla pieszych i rowerów. Na odcinku od Łunowa do węzła „Międzyzdroje” funkcję drogi wspomagającej pełnić będzie istniejąca droga krajowa nr 3. Stanowić ona będzie również połączenie miejscowości Łunowo z Międzyzdrojami. Droga ta przed węzłem przechodzi wiaduktem nad drogą S-3 na stronę północną a następnie włączona zostaje do istniejącego ronda na wlocie do Międzyzdrojów na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 102, które w związku z tym ulegnie przebudowie. Za węzłem „Międzyzdroje” skorygowany został przebieg istniejącej drogi wspomagającej po stronie południowej drogi krajowej, która pod istniejącą estakadą przechodzi na stronę północną i dalej prowadzi do Międzyzdrojów. Na długości Wolińskiego Parku Narodowego nie przewidziano dróg wspomagających, jedynie obustronne pasy technologiczne do obsługi i utrzymania drogi ekspresowej. Ruch pojazdów wolnobieżnych odbywać się będzie drogą powiatową równoległą do drogi nr 3 przebiegającą przez miejscowość Wapnica, która stanowi również drogę alternatywną dla drogi ekspresowej. Od drogi powiatowej w km ok. 16+440 przed obwodnicą Dargobądz, po stronie południowej drogi S-3, planowany jest odcinek drogi wspomagającej celem jej połączenia z istniejącą drogą krajową nr 3. Odcinek ten wraz z odcinkiem drogi krajowej nr 3 oraz drogą przebiegającą przez Dargobądz obsługiwać będzie tereny zlokalizowane po stronie południowej obwodnicy Dargobądz. Na całej długości obwodnicy Dargobądz i dalej do drogi w miejscowości Płocin planowana jest droga wspomagająca po stronie północnej. Od drogi w m. Płocin do węzła „Wolin Zachód” droga wspomagająca przebiegać będzie po stronie południowej drogi S-3, natomiast od węzła „Wolin Zachód” do skrzyżowania z ul. Kolejową po stronie północnej. Na skrzyżowaniu ul. Kolejowej z ul. Mickiewicza planowane jest skrzyżowanie typu rondo. Po stronie południowej od ronda południowego węzła „Wolin Zachód” do skrzyżowania z ul. Wiejską planowana jest droga wspomagająca, która następnie dowiązana będzie do ul. Świerczewskiego. Po stronie wschodniej miasta Wolin, od drogi powiatowej w km ok. 26+615 po stronie północnej, jako droga wspomagająca wykorzystana zostanie istniejąca droga krajowa nr 3. Po stronie południowej planowana jest droga wspomagająca biegnąca od drogi powiatowej do obwodnicy Parłówka, gdzie dowiązana została do istniejącej drogi w miejscowości Troszyn. Od miejscowości Reczyn do miejscowości Piaski Wielkie i dalej do rzeki Grzybnicy, droga wspomagająca planowana jest po stronie północnej. Dodatkowo w celu skomunikowania terenów zlokalizowanych po stronie południowej i północnej drogi S-3 planowana jest budowa wiaduktu w ciągu istniejącej drogi pomiędzy miejscowością Reczyn a Piaski Wielkie.

Celem skomunikowania planowanej inwestycji z terenami przyległymi do niej planowana jest również budowa 7 węzłów drogowych:

- węzeł „Świnoujście” - w ok. km 0+000 - 0+316, węzeł zespolony typu WB karo rozsunięte,
- węzeł „LNG” - w km ok. 1+526, węzeł typu WB pochodny trąbki;
- węzeł „Łunowo” - w ok. 4+600, węzeł typu WB - klasyczne karo z dwoma rondami;
- węzeł „Międzyzdroje” - w ok. km. 10+979, istniejący węzeł typu WA w kształcie trąbki, planowana jest budowa wiaduktu nad drogą S-3 w ciągu projektowanej drogi wspomagającej po stronie zachodniej węzła w km ok. 10+745;
- węzeł „Dargobądz” - w ok. km 18+400, węzeł bezkolizyjny typu WA w kształcie trąbki;
- węzeł „Wolin Zachód” - w ok. km 24+300, węzeł typu WB w kształcie klasycznego karo z dwoma rondami;
- węzeł „Wolin Wschód” - w ok. km 27+200, węzeł typu WB - karo.

W ramach planowanej inwestycji planowana jest budowa obiektów inżynierskich, pełniących funkcję przejazdów, przejść nad ciekami, przejść nad przeszkodami terenowymi, przepustów oraz





przejsć dla zwierząt. Wykaz planowanych obiektów przedstawiono w Charakterystyce przedsięwzięcia stanowiącej integralną część decyzji.

Wykaz projektowanych obiektów inżynierskich.

Zestawienie obiektów - wariant 4 (0+000,00 - 32+953,26)			
LP	obiekt	ok. km trasy głównej	przeszkoda
1.		0+300	Przejście pieszo-rowerowe w ciągu ul. Ludzi Morza
2.	WS-1.IV	0+824	wiadukt w ciągu drogi S-3 nad linią kolejową i ciągiem pieszo - rowerowym
3.	WD-2a.IV	1+447	wiadukt nad drogą S-3, węzeł „LNG”
4.	WD-2.IV	1+526	wiadukt nad drogą S-3, węzeł „LNG”
5.	WS-3.IV	4+597	wiadukt w ciągu drogi S-3, węzeł „Łunowo”
6.	WD-4.IV	-	wiadukt nad ul. Wolińską i linią kolejową
7.	E-1.IV	5+095 -5+839	estakada w ciągu drogi S-3 nad ul. Wolińską i linią kolejową
8.	K-1.IV	8+065	kładka dla pieszych i rowerzystów nad drogą S-3 i linią kolejową w ciągu tzw. Szlaku Nadmorskiego
9.	E-2.IV	9+100 -9+626	estakada w ciągu drogi S-3 nad drogą nr 3 i linią kolejową, umożliwiającą migrację dużej zwierzyny
10.	WD-5a.IV	10+672	wiadukt nad drogą S-3 i drogą zbiorczą, węzeł „Międzyzdroje”
11.	WD-5.IV	10+979	wiadukt nad drogą S-3 - węzeł „Międzyzdroje”
12.	P-1.IV	11+215	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
13.	E-3.IV	11+623 -11+905	estakada w ciągu drogi S-3 pod drugą jezdnię
14.	PEm-1.IV	12+115,68	Przejście małe dolne, przepust suchy.
15.	PEDg-1.IV	12+733,00	Przejście duże dla zwierząt górą nad drogą S-3
16.	PEm-2.IV	12+647,00	Przejście małe dolne, przepust suchy.
17.	WS-6.IV	12+858 12+899	wiadukt pod drugą jezdnię w ciągu drogi S-3 nad drogą leśną
18.	PEm-3.IV	13+127,65	Przejście małe dolne, przepust suchy.
19.	PEm-4.IV	13+418	Przejście małe dolne, przepust suchy.
20.	PEm-5.IV	13+750	Przejście małe dolne, przepust suchy.
21.	PEDd-2.IV	14+234	Przejście duże dla zwierząt dołem pod drogą S-3
22.	PEm-6.IV	15+194	Przejście małe dolne, przepust suchy.
23.	PEm-7.IV	15+581	Przejście małe dolne, przepust suchy.
24.	PEm-8.IV	16+143	Przejście małe dolne, przepust suchy.
25.	PEDg-3.IV	16+300	Przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3
26.	WD-7.IV	16+441	wiadukt nad drogą S-3 w ciągu drogi powiatowej nr DP1002Z
27.	PEm-9.IV	17+008	Przejście małe dolne, przepust suchy.
28.	PEm-10.IV	17+391	Przejście małe dolne, przepust suchy.
29.	WD-8.IV	18+406	wiadukt nad drogą S-3 - węzeł „Dargobądz”
30.	P-2.IV	19+144	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku,





			wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
31	P-3.IV	19+436	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
32	P-4.IV	19+802	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
33	WS-9.IV	19+921	wiadukt w ciągu drogi S-3 nad drogą powiatową nr DP1004Z
34	WD-10.IV	21+215	wiadukt nad drogą S-3 w ciągu drogi gminnej
35	PEDg-4.IV	21+700	Przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3 i drogą zbiorczą
36	WD-11.IV	23+330	wiadukt nad drogą S-3 w ciągu drogi gminnej
37	P-5.IV	24+053	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
38	WS-12.IV	24+298	wiadukt w ciągu drogi S-3 - węzeł „Wolin Zachód”
39	E-4.IV	25+230 - 25+665	dobudowa estakady w ciągu drogi S-3 pod drugą jezdnię
40	M-1.IV	25+665 - 26+330	rzeka Dziwna - budowa mostu pod drugą jezdnię, w strefach suchych umożliwiona migracja zwierzyny.
41	WS-13.IV	26+614	wiadukt w ciągu drogi S-3 nad drogą powiatową nr DP1012Z
42	P-6.IV	28+472	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
43	WD-15.IV	30+181	wiadukt nad drogą S-3 i linią kolejową w ciągu drogi powiatowej nr DP1015Z
44	P-7.IV	30+566	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
45	PEDg-5.IV	31+050	przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3, linią kolejową i drogami zbiorczymi
46	P-8.IV	31+886	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
47	WD-16.IV	32+445	wiadukt nad drogą S-3 w ciągu drogi powiatowej nr DP1017Z

Kolorem szarym oznaczone zostały obiekty pełniące funkcję przejść dla zwierząt.

W ramach przedsięwzięcia planowana jest budowa jednego **Miejsca Obsługi Podróżnych** (MOP) dla kierunku Świnoujście - Troszyn i Troszyn - Świnoujście w ok. km 20+800. Planowany jest MOP typu II pełniący funkcję wypoczynkowo – usługową, wyposażony w stanowiska postojowe, jezdnie manewrowe, urządzenia wypoczynkowe, sanitarne i oświetlenie oraz w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno - handlowe, informacji turystycznej. Dodatkowo planowana jest budowa **Obwodu Utrzymania Drogowego (OUD)** na powierzchni ok. 3,6 ha przy węźle „Wolin Wschód” po stronie południowej projektowanej drogi S-3. Dojazd do OUD odbywać się będzie z łącznicy lub drogi zbiorczej.

Ponadto planowana droga wyposażona zostanie w następujące urządzenia techniczne gwarantujące właściwe funkcjonowanie jak i bezpieczne korzystanie z niej, tj.:

- bariery ochronne;
- ogrodzenie chroniące przed wtargnięciem na drogę zwierzyny;
- ekrany akustyczne w celu ochrony przyległych terenów przed hałasem, na odcinkach na których normy dotyczące dopuszczalnego hałasu zostaną przekroczone,





- obiekty wynikające z zapisów *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach*, takie jak: znaki drogowe, słupki prowadzące na krawędzi korony i w pasie dzielącym, słupki przeszkodowe, urządzenia do pomiaru, sterowania i kontroli ruchem,
- utwardzony pas drogowy, po obu stronach projektowanej drogi na odcinku przebiegającym przez obszar Wolińskiego Parku Narodowego,
- kanał technologiczny wynikający z ustawy o drogach publicznych oraz *rozporządzenia w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie*
- rowy drogowe, kanalizację deszczową oraz inne urządzeniami służące odwodnieniu terenu,
- oświetlenie drogowe, w obszarze projektowanych węzłów, na skrzyżowaniu typu rondo oraz na terenie Miejsca Obsługi Podróżnych.

Realizacja przedmiotowej inwestycji wiąże się również z przebudową następujących sieci: wodociągową, kanalizacyjną sanitarną i deszczową, elektro-energetyczną napowietrzną i kablową, oświetleniową, telekomunikacyjną, ciepłowniczą oraz gazowniczą.

W związku z realizacją inwestycji konieczne będzie wykonanie również prac rozbiórkowych takich jak:

- rozbiórka istniejących nawierzchni i obiektów drogowych – częściowe lub całkowite rozbiórki tych nawierzchni i obiektów będą miały miejsce na całym odcinku istniejącej DK3, w obrębie, którego będą prowadzone prace;
- rozbiórka budynków kolidujących z inwestycją.



p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA  
OCHRONY I KONSERWACJI DROG

*Aleksandra Stodulna*





## Załącznik Nr 2 – Lokalizacja przejść dla zwierząt

do decyzji Nr 38 /2018 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 28 sierpnia 2018 r. znak: WONS-  
OŚ.4200.7.2017.KK.32

zestawienie obiektów - wariant 4 (0+000,00 - 32+953,26)			
LP	obiekt	km trasy głównej	przeszkoda
1.	E-2.IV	9+232,00-9+626,00	estakada w ciągu drogi S-3 nad drogą nr 3 i linią kolejową, umożliwiającą migrację zwierzyny
2.	PEDd - 1a.IV	9+100,00	Przejście dla zwierząt duże dołem pod estakadą
3.	P-1.IV	11+215,67	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
4.	PEm-1.IV	12+115,68	Przejście małe dolne, przepust suchy.
5.	PEDg- 1.IV	12+733,00	Przejście duże dla zwierząt górą nad drogą S-3
6.	PEm-2.IV	12+647,00	Przejście małe dolne, przepust suchy.
7.	PEm-3.IV	13+127,65	Przejście małe dolne, przepust suchy.
8.	PEm-4.IV	13+418,05	Przejście małe dolne, przepust suchy.
9.	PEm-5.IV	13+750,50	Przejście małe dolne, przepust suchy.
10.	PEDd- 2.IV	14+234,00	Przejście duże dla zwierząt dołem pod drogą S-3
11.	PEm-6.IV	15+194,67	Przejście małe dolne, przepust suchy.
12.	PEm-7.IV	15+581,60	Przejście małe dolne, przepust suchy.
13.	PEm-8.IV	16+143,43	Przejście małe dolne, przepust suchy.
14.	PEDg- 3.IV	16+300,00	Przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3
15.	PEm-9.IV	17+008,52	Przejście małe dolne, przepust suchy.
16.	PEm- 10.IV	17+391,67	Przejście małe dolne, przepust suchy.
17.	P-2.IV	19+144,95	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
18.	P-3.IV	19+436,95	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
19.	P-4.IV	19+802,90	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
20.	PEDg- 4.IV	21+700,00	Przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3 i drogą zbiorczą
21.	P-5.IV	24+053,02	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
22.	M-1.IV	25+665,24-26+330,80	rzeka Dziwna - budowa mostu pod drugą jezdnią, w strefach suchych umożliwiona migracja zwierzyny

2022 -07- 19

RAJCA PRAWNY  
Ewelina Grzybewska



23.	P-6.IV	28+472,27	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
24.	P-7.IV	30+566,85	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.
25.	PEDg-5.IV	31+050,00	przejście dla zwierząt górą nad drogą S-3, linią kolejową i drogami zbiorczymi
26.	P-8.IV	31+886,03	Przepust rurowy łukowo owalny w ciągu cieku, wyposażony w półki, umożliwiający migrację małych ssaków i płazów.

p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA  
OCHRONY ŚRODOWISKA

*Aleksandra Stochulna*

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 1 g

RADCA PRAWNY  
*Elżbieta Grzybewska*



# Załącznik Nr 3- Parametry ekranów akustycznych

do decyzji Nr 38 /2018 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 28 sierpnia 2018 r. znak: WONS-OŚ.4200. 7 .2017.KK.32

Nr	kilometraż S3	strona drogi	długość [m]	wysokość [m]	powierzchnia [m <sup>2</sup> ]	rodzaj	uwagi
<b>Świnoujście</b>							
E01	--	północna	320	5	1600	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni ulicy prowadzącej do tunelu
E02	--	południowa	120	5	600	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni ul. Duńskiej
E03	--	północna	60	4	240	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni ul. Duńskiej i ul. Okólnej
E04	--	północna	200	5	1000	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni łącznicy nad rondem
E05	0+080 do 0+300	lewa	220	3	660	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
	0+300 do 0+340	lewa	40	3	120	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni S3; na wiadukcie WD-0.IV
	0+340 do 0+465	lewa	125	3	375	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E06	0+100 do 0+300	prawa	200	3	600	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
	0+300 do 0+340	prawa	40	3	120	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni S3; na wiadukcie WD-0.IV
	0+340 do 0+530	prawa	180	3	540	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E07	--	północna	230	4	920	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni ul. Ludzi Morza i DZ nr 1
E08	0+520 do 0+760	prawa	240	3	720	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3; ekran zachodzący na ekran E06 przy wjeździe południowym od ul. Ludzi Morza
	0+760 do 0+820	prawa	60	3	180	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni S3, na wiadukcie WD-1.IV
	0+820 do 0+990	prawa	170	3	510	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E09	0+670 do 0+810	lewa	140	4	560	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E10	0+800 do 0+850	lewa	50	4,5	225	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni DZ nr 1
	0+850 do 0+910	lewa	65	4,5	292,5	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni S3 i DZ nr 1, na wiadukcie WD-1.IV
E11	0+895 do 1+050	lewa	155	4	620	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E12	5+080 do 5+850	prawa	770	4	3080	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni S3, na estakadzie E-1.IV
<b>Młdzydroje</b>							
E13	--	północna	190	5	950	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni DZ nr 10
E14	--	południowa	150	6	900	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni ulicy prowadzącej do węzła Młdzydroje i ronda
E15	11+070 do 11+410	lewa	340	3	1020	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
<b>Dargobądz</b>							
E16	18+595 do 18+880	lewa	285	3,5	997,5	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3

Za zgodność z oryginałem  
Szczecin

2022 -07- 19

RODZAJ PRAWNY  
M. J. Grzybikowska



Nr	klometraż S3	strona drogi	długość [m]	wysokość [m]	powierzchnia [m <sup>2</sup> ]	rodzaj	uwagi
E17	18+700 do 19+900	prawa	1200	4	4800	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
	19+900 do 19+935	prawa	35	3	105	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni S3, na wiadukcie WD-9.IV
	19+935 do 20+195	prawa	260	3	780	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E18	19+730 do 19+900	lewa	170	4	680	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
	19+900 do 19+935	lewa	35	4	140	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni S3, na wiadukcie WD-9.IV
	19+935 do 20+100	lewa	160	4	640	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E19	20+180 do 20+560	prawa	380	3	1140	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu górnej krawędzi skarpy, droga w wykopie
<b>Plocin</b>							
E20	22+300 do 22+620	prawa	320	4	1280	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
	22+620 do 23+490	prawa	870	3	2610	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E21	22+440 do 22+800	lewa	360	5	1800	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
E22	23+205 do 23+530	lewa	325	5	1625	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
<b>Wolin</b>							
E23	24+760 do 25+220	prawa	460	4	1840	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
	25+220 do 26+050	prawa	830	4	3320	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3, na estakadzie E-4.IV
E24	--	wschodnia	200	4	800	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni DZ nr 19
E25	25+115 do 25+220	lewa	105	3	315	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
	25+220 do 25+690	lewa	465	4	1860	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3, na estakadzie E-4.IV
E26	26+480 do 26+580	prawa	100	3	300	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
	26+580 do 26+640	prawa	60	3	180	przezierny	wys. wzgl. poziomu jezdni S3, na wiadukcie WD-13.IV
	26+640 do 26+925	prawa	285	3	855	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
<b>Reczyn</b>							
E27	28+850 do 29+340	lewa	490	4	1960	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
<b>Troszyn, Troszynek</b>							
E28	32+280 do 32+420	prawa	140	4,5	630	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3, z zachowaniem ciągłości pod wiaduktem WD-16.IV
E29	32+420 do 32+730	prawa	305	4	1220	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu górnej krawędzi skarpy, droga w wykopie
E30	32+720 do 33+090	prawa	370	4	1480	pochłaniający	wys. wzgl. poziomu jezdni S3
SUMA			12275	--	47190		



p.o. REGIONALNEGO DYREKTORA  
OCHE

Aleksandra Szczyńska