



Szczecin, dnia 05 lutego 2025 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS.420.15.2023.PP.22

DECYZJA Nr 2/2025 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r., poz. 572) - zwanej dalej ustawą Kpa, art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. c) oraz 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 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.) - zwanej dalej ustawą ooś, a także § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 oraz § 3 ust. 1 pkt 88 lit. e) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm), po rozpatrzeniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „*Rozbudowa węzła Goleniów Południe w ciągu drogi ekspresowej S3*”, przedłożonego przez Pana _____ będącego pełnomocnikiem inwestora, którym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, z dnia 20 czerwca 2023 r. (data wpływu do tutejszego organu w dniu 26 czerwca 2023 r.),

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie określam:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa wybudowanego w latach 1977-1979 węzła drogowego Goleniów Południe (dawna nazwa „Rurka”) w ciągu drogi ekspresowej S3. Konieczność przeprowadzenia prac na tym obiekcie spowodowana jest brakiem spełniania wymogów istniejących wiaduktów jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie, co z uwagi na zły stan techniczny może spowodować wstrzymanie pojazdów nienormatywnych takich jak m.in. pojazdy związane z transportem na północ kraju ponadgabarytowych elementów morskich farm wiatrowych, a także brakiem usytuowania na węźle jak i w drodze podporządkowanej oświetlenia i urządzeń odwadniających (wpusty, rowy, zbiorniki itp.). Początek opracowania dla wariantu realizacyjnego W1 znajduje się na odcinku ok. km 72+328 projektowanej trasy głównej drogi ekspresowej S3, z kolei koniec opracowania zlokalizowany jest na odcinku drogi w km ok. 74+305. Obszar opracowania obejmuje również łącznice węzła Goleniów Południe zlokalizowane na wysokości ok. km 72+537 do km ok. 73+650 kilometrażu drogi S3, po lewej i prawej stronie drogi oraz drogę powiatową nr 4103Z.

II. Istotne warunki korzystania w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. W celu ograniczenia w fazie realizacji przedsięwzięcia uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia, drgań oraz emisji hałasu należy:
 - prowadzić wszelkie prace generujące wysoki poziom hałasu w porze dnia tj. w godzinach 6.00 do 22.00, z ograniczeniem wykonywania najbardziej uciążliwych prac w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej w porze wieczornej w godzinach od 18.00 do 22.00, przy czym

możliwe jest wykonywanie prac w porze nocnej od godziny 22.00 do 6.00 wyłącznie, jeśli ich konieczność będzie wymuszona względami zachowania ciągłości technologicznej.

- zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i miejsca do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów lokalizować w znacznej (co najmniej 200 m) odległości od terenów chronionych akustycznie.
 - wyłączać zbędne, nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas,
 - zraszać wodą plac budowy w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody,
 - przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypanie powodujące pylenie,
 - unikać nakładania się i piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek, pojazdów transportowych itp..
2. Zaplecze budowy, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i miejsce składowania odpadów należy zorganizować w km ok. 72+900 do km ok. 73+400 (lewa strona inwestycji), na terenie utwardzonym.
 3. W miejscach składowania materiałów i substancji mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe (paliwa, smary itp.) zastosować zadaszenie.
 4. Obszar przedsięwzięcia wyposażać w stosowną ilość sorbentów i innych środków neutralizujących ewentualne rozlewy substancji mogących zanieczyścić środowisko gruntowo-wodne.
 5. Na bieżąco informować okolicznych użytkowników terenów sąsiednich o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach.
 6. Prowadzić realizację inwestycji pod nadzorem przyrodniczym, tj. specjalistów w dziedzinie ornitologii, obejmującym:
 - oględziny terenu przez specjalistę ornitologa pod kątem obecności gniazd gatunków chronionych przed wycinką zadrzewień i zakrzewień,
 - kontrolę terenu pod kątem występowania gatunków chronionych, wstrzymanie prac w przypadku ryzyka zabijania osobników lub/i zniszczenia ich siedlisk, uzyskiwanie stosownych decyzji derogacyjnych,
 - prowadzenie kontroli wykopów ziemnych pod kątem obecności w nich zwierząt,
 - ocena poprawności wykonania zabezpieczeń drzew i krzewów nieprzeznaczonych do usunięcia w trakcie trwania prac budowlanych oraz monitoring występowania gatunków wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 grudnia 2022 r. w sprawie listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Unii i listy inwazyjnych gatunków obcych stwarzających zagrożenie dla Polski, działań zaradczych oraz wskazywanie środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów.
 7. W granicy pasa budowy unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych stanowiących potencjalne miejsca rozrodu płazów.
 8. Projektowane zbiorniki retencyjne wygrodzić poprzez zastosowanie na metalowych ogrodzeniach podstawowych dogęszczonej siatki metalowej o oczkach o wymiarach 0,5x0,5 cm na wysokości 0-50 cm. Siatkę należy zakończyć przewieszką wychodzącą na zewnątrz linii ogrodzenia (pod kątem 45-90 stopni) o wymiarach 5-10 cm.
 9. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków, do tych czynności można przystąpić wyłącznie po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. Kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić należy nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
 10. Drzewa nie przeznaczone do wycinki, znajdujące się w zasięgu prowadzonych prac, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami, np. poprzez osłonięcie pni drzew drewnianymi listwami, tkaniną

jutową lub grubymi matami słomianymi bądź trzcinowymi (uwzględniając konieczność zapewnienia zwierzętom dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów). Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu realizacji inwestycji zabezpieczenia drzew należy zdemontować, nie dopuszczając do uszkodzenia drzew;

11. Podczas prowadzenia prac w sąsiedztwie drzew i krzewów niepodlegających wycince i przeznaczonych do zachowania postępować zgodnie z poniższymi wytycznymi:

- prowadzić wszelkie prace ze szczególną ostrożnością, aby nie spowodować uszkodzenia systemów korzeniowych. W przypadku zbliżenia się prac budowlanych do stref korzeniowych drzew niepodlegających wycince należy zadbać o ich strefę korzeniową poprzez umożliwienie korzeniom poboru wody i soli mineralnych oraz dostępu do powietrza. Należy chronić bryły korzeniowe drzew mechanicznym uszkodzeniem, przesuszaniem i niską temperaturą. Należy zadbać o to, aby korzenie były odsłonięte możliwie jak najkrócej, aby nie dopuścić do ich przesuszenia. Jeżeli wykopy nie zostaną zakryte tego samego dnia (oraz w czasie upałów) bryłę korzeniową należy osłonić matami z geowłókniny lub juty. Jeżeli dojdzie do uszkodzenia korzeni, powinny one być przycięte do miejsca zdrowego,
- w przypadku kolizji gałęzi drzew z prowadzonymi pracami budowlanymi zasięg korony drzewa można ograniczyć poprzez podwiązanie dolnych gałęzi ku górze. Wystarczająco elastyczne, młode gałęzie można przymocować do pnia drzewa, nieco grubsze zaś do gałęzi znajdujących się powyżej. Nie należy przycinać zdrowych gałęzi. Jeżeli okaże się niezbędne obcięcie niektórych gałęzi, skalę takich działań należy ograniczyć do minimum. Wszelkie cięcia (korzeni czy gałęzi) powinny być wykonywane za pomocą ostrych, zdezynfekowanych narzędzi, najlepiej sekatora lub piły ręcznej. Cięcie powinno odbywać się zgodnie z zaleceniami nadzoru przyrodniczego.
- niedopuszczać do poruszania się pod drzewami sprzętu mechanicznego oraz lokalizowania dróg dojazdowych, zaplecza budowy, placów składowych materiałów budowlanych, a także miejsc magazynowania odpadów,
- drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia prac poddawać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia.

12. Za drzewa wycięte poza terenami Lasów Państwowych dokonać nasadzeń w proporcji 1 drzewo do nasadzenia za 1 drzewo wycięte zgodnie z art. 83b ust. 1 pkt 9 lit. a ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 z późn. zm.), sadzonkami rodzimych gatunków drzew dostosowanych do typu siedliska. Do nasadzeń zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej, o obwodzie co najmniej 10-12 cm na wysokości 100 cm, tak aby w możliwie najkrótszym czasie mogły pełnić takie same funkcje, jak drzewa usunięte. Posadzone drzewa należy pielęgnować oraz prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń drzew. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1.

13. We współpracy z ornitologiem oraz Nadleśnictwem Kliniska zamontować budki lęgowe dla ptaków: typ A - sztuk 15; typ B - sztuk 10 oraz 30 półek dla jaskółki oknówki. Budki lęgowe zamontować przed przystąpieniem do prowadzenia wycinek drzew. Zamontowane budki kontrolować i czyścić w uzgodnieniu z pracownikami miejscowego nadleśnictwa, poza okresem lęgowym ptaków. Należy przedłożyć sprawozdanie z przeprowadzonych czynności do tut. Organu. W sprawozdaniu należy podać m.in. liczbę zamontowanych budek lęgowych dla ptaków i skrzynek dla nietoperzy, ich lokalizację wraz uzasadnieniem wyboru danej lokalizacji oraz z dokumentacją fotograficzną.

14. Zgodnie z uzyskaną opinią Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie:

- podczas trwania prac budowlanych należy nie dopuścić do przedostania się do wód powierzchniowych i ziemi substancji ropopochodnych z maszyn, urządzeń i środków transportu oraz innych substancji szkodliwych, natomiast w przypadku wycieku tych substancji należy zastosować sorbent lub płyn do neutralizacji cieczy ropopochodnych, a zanieczyszczony materiał przekazać do unieszkodliwienia,

- podłoże zaplecza budowy należy zabezpieczyć przed ewentualnym wyciekami substancji ropopochodnych z urządzeń i maszyn oraz środków transportu, a w miejsca przeznaczone do składowania substancji podatnych na przenikanie do gleby należy położyć materiały izolacyjne.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18 i 23:

1. Uwzględnić warunki określone w punkcie II.
2. W celu dotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej należy zaprojektować poniższe ekrany akustyczne:

Ekran nr	Droga	km pocz. – koniec [ok]	Strona drogi	Wysokość ekranu [m]	Długość ekranu [m]	Rodzaj
Wariant W1						
E1	DP 4103Z	0+000 – 0+028	prawa	5,5	ok. 28	pochłaniający
E2	DP 4130Z	0+053 – 0+100	prawa	6	ok. 53	pochłaniający
E3/4	DP 4103Z	0+061 – 0+148	lewa	4,5	ok. 138	pochłaniający
	Łącznica P4 Zachód	0+494 – 0+573	prawa			
E5a	S3	73+337 – 73+423 (kilometraż proj. jezdni prawej 1+057 – 1+143)	prawa	6	ok. 85	pochłaniający
E5b	S3	73+423 – 73+553 (kilometraż proj. jezdni prawej 1+143 – 1+272)	prawa	4	ok. 128	pochłaniający
E5c	S3	73+533 – 73+692 (kilometraż proj. jezdni prawej 1+272 – 1+410)	prawa	6	ok. 137	pochłaniający

3. Zaprojektować następujące zbiorniki na wody opadowe i roztopowe:

Nazwa	Lokalizacja przybliżona			Szacunkowa pojemność czynna [m³]	Szacunkowa wysokość czynna [m]	Rodzaj zbiornika	Oznaczenie układu odwodnienia	Droga	Kilometraż przybliżony osadników
	Strona	Kilometraż	Odległość ood osi głównej [m]						
Wariant W1									
ZB-1	lewa	ok. 72+720	ok. 30	ok. 900	0,5	Retencyjno-odparowujący	OS1	S3	ok. 72+662
ZB-2	prawa	ok. 73+240	ok. 80	ok. 200	0,5	Retencyjno – odparowujący z możliwością infiltracji	OS2	Łącznica P4	ok. 0+370 – względem łącznicy P4
ZB-3	lewa	ok. 73+970	ok. 35	ok. 800	1,0	infiltracyjny	OS3	S3	ok. 74+005

- IV. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o oś.**
- V. Stwierdzam konieczność nałożenia na wnioskodawcę obowiązku przeprowadzenia analizy porealizacyjnej poprzez wykonanie na etapie eksploatacji przedsięwzięcia rzeczywistych pomiarów emisji hałasu. Analizę należy wykonać przez akredytowane laboratorium, zgodnie z obowiązującymi metodykami, po upływie jednego roku od oddania inwestycji do użytkowania. Wykonaną analizę należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie. W przypadku uzyskania wyników, które będą świadczyć o niedotrzymaniu obowiązujących dopuszczalnych norm poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, inwestor w uzgodnieniu z ww. organami, podejmie natychmiastowe działania dążące do funkcjonowania przedsięwzięcia zgodnie z obowiązującymi dopuszczalnymi poziomami hałasu w środowisku.**

Uzasadnienie

W dniu 26 czerwca 2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, wpłynął wniosek Pana HIGWAY Sp. z o.o. działającego z pełnomocnictwa inwestora jakim jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, z dnia 20 czerwca 2024 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „*Rozbudowa węzła Goleniów Południe w ciągu drogi ekspresowej S3*”.

Do wniosku zostały dołączone: karta informacyjna przedsięwzięcia, poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej, obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar oddziaływania przedsięwzięcia, mapa w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem oddziaływania przedsięwzięcia, wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew, pełnomocnictwo. Z uwagi na braki formalne w przedłożonym wniosku, pismem z dnia 03 lipca 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP tut. organ wezwał inwestora o uzupełnienie brakujących dokumentów tj. wypisów z rejestru gruntów lub innego dokumentu wydanego przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków pozwalających na potwierdzenie, iż liczba stron postępowania przekracza 10. Wniosek pod względem formalnym został uzupełniony w dniu 21 lipca 2023 r. pismem znak: 27-PWY-P-03.2022/BK z dnia 20 lipca 2023 r.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 oraz jako § 3 ust. 1 pkt 88 lit. e) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.), zostało zakwalifikowane jako mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i tym samym wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wypełniając obowiązek wynikający z art. 19 Kodeksu postępowania administracyjnego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w pierwszej kolejności zbadał swoją właściwość miejscową i rzeczową w przedmiotowej sprawie. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, węzeł Goleniów Południe stanowi element zrealizowanego zadania inwestycyjnego pn. „Budowa drogi S3 na odcinku Miękowo - koniec obw. Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo-Rzęśnica - budowa obwodnicy Brzozowa w ciągu S3 oraz dostosowanie drogi krajowej nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Brzozowo-Rzęśnica”, dla którego wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przeprowadzono postępowanie w zakresie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. W związku z tym na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) organem właściwym do wydania wnioskowanej decyzji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Będąc zatem w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, na podstawie art. 61 § 4 ustawy Kpa, oraz mając na uwadze fakt, iż w niniejszym postępowaniu stron będzie mniej niż 10, zawiadomieniem z dnia 03 sierpnia 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.2 poinformowano wszystkie strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, a także o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji, z uwagi na konieczność uzupełnienia kwestii merytorycznych, pismem z dnia 03 sierpnia 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.4 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wezwał pełnomocnika inwestora o wyjaśnienia w zakresie planowanej wycinki drzewostanu z terenów Lasów Państwowych oraz przeprowadzonej analizy akustycznej. Ponadto zwrócono się o przedstawienie planu nasadzeń kompensacyjnych oraz rozważenie możliwości wywieszenia budek i półek lęgowych dla ptaków, a także wygrodzenia wszystkich zbiorników retencyjnych. Stosowne wyjaśnienia w powyższym zakresie przedłożono w dniu 07 września 2023 r. pismem z dnia 06 września 2023 r. znak: 29-PWY-P-03.2022/BK.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami w toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 i art. 78 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, pismem z dnia 21 września 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.AC.5 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Goleniowie z prośbą o wyrażenie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia. W odpowiedzi na powyższe organ inspekcji sanitarnej pismem z dnia 06 października 2023 r. znak: NZNS.9022.2.51.2023 (data wpływu do tut. organu w dniu 06 października 2023 r.) stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, wskazując jednocześnie zagadnienia, na które należy zwrócić szczególną uwagę w raporcie.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, w związku z art. 397 ust. 3 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2022 r., znak: 2625 ze zm.), pismem z dnia 21 września 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.AC.6 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie zwrócił się również do Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie z prośbą o wyrażenie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W odpowiedzi na powyższe, pismem z dnia 06 października 2023 r. znak: SZ. ZZŚ.3.4901.182.2023.MM (data wpływu do tut. organu w dniu 10 października 2023 r.) Dyrektor Zarządu Zlewni w Stargardzie wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i jednocześnie określił warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, postanowieniem z dnia 16 października 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.8, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia objętego wnioskiem będzie konieczne, wynikała głównie z uwagi na potrzebę dokonania oceny rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w zakresie klimatu akustycznego na etapie jego eksploatacji, szczególnie w kontekście oddziaływania skumulowanego. Postanowienie, o którym mowa powyżej zostało przekazane wszystkim stronom niniejszego postępowania administracyjnego. Na powyższe żadna ze stron postępowania, we wskazanym ustawowym terminie nie wniosła zażalenia.

Wobec powyższego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie działając na podstawie art. 69 § 4 ustawy ooś postanowieniem z dnia 13 grudnia 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.9 zawiesił postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnego z zakresem określonym w postanowieniu tutejszego organu z dnia 16 października 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.8.

W dniu 01 lutego 2024 r. pismem z dnia 29 stycznia 2024 r. znak: 40-PWY-P-03.2022/BK pełnomocnik inwestora Pan HIGWAY Sp. z o.o. złożył do tutejszego organu raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, celem dalszego kontynuowania postępowania. W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie działając na podstawie art. 97 § 2 ustawy K.p.a. podjął zawieszone postępowanie administracyjne.

Po dokonaniu szczegółowej analizy przedłożonego raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie stwierdził konieczność uzupełnienia otrzymanej dokumentacji. Wobec powyższego pismem z dnia 20 lutego 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.15 wezwano pełnomocnika inwestora o wyjaśnienie wątpliwości w zakresie wyników przedłożonej analizy akustycznej,

w tym o powód zmniejszenia ilości pierwotnie planowanych do zastosowania ekranów akustycznych. Ponadto niezbędne okazało się również odniesienie się do zmniejszenia powierzchni zajętości terenu w wariancie realizacyjnym względem zapisów karty informacyjnej przedsięwzięcia. W dniu 25 marca 2024 r. pismem znak: 49-PWY-P-03.2022/BK do tut. organu wpłynęło uzupełnienie raportu ooś, stanowiące odpowiedź na kwestie przedstawione w ww. wezwaniu.

Po przeanalizowaniu przedłożonego uzupełnienia, tut. organ uznał, iż przedłożona dokumentacja umożliwia przeprowadzenie dalszych czynności administracyjnych. Wobec tego, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy ooś, pismem z dnia 11 kwietnia 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.12, tut. organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Goleniowie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego. Pismem z dnia 07 maja 2024 r. znak: NZNS.9022.2.3.2.2024 powyższy organ sanitarny wezwał do przedłożenia następujących wyjaśnień: jakie dodatkowe rozwiązania przewiduje zastosować inwestor w celu ochrony akustycznej terenów, na których aktualnie występują przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu (w tym skumulowanego); czy inwestor przewiduje zastosować środki zapobiegające negatywnym skutkom przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenie działki nr 1/1, obr. Nadleśnictwo Kliniska, zabudowanego budynkiem mieszkalnym, który bezpośrednio przylega do linii kolejowej nr 401, bądź na terenie gdzie przebiega wspomniana wcześniej linia kolejowa nr 401 należącym do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.; czy ze strony inwestora zostały podjęte jakiegokolwiek działania w celu uniknięcia konfliktów społecznych, które jak wynika z przedstawionej dokumentacji mogą zrodzić się w związku z przekroczeniem dopuszczalnych poziomów hałasu tj. czy przeprowadzone zostały konsultacje społeczne i przedstawione jasno i konkretnie informacje przez inwestora dotyczące parametrów inwestycji, a zwłaszcza informacje nt. prognozowanych przekroczeń w zakresie klimatu akustycznego oraz jej wpływu na środowisko oraz zdrowie i życie ludzi. Ponadto zwrócono się o wyjaśnienie rozbieżności w przedłożonym raporcie na jego stronach 167, 173, 360, a także w załączonym „Streszczeniu w języku niespecjalistycznym Raportu o oddziaływaniu na środowisko” na stronach 35 i 37 w zakresie wyników przeprowadzonej analizy akustycznej i planowanych do zastosowania rozwiązań projektowych mających na celu minimalizację oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan klimatu akustycznego podczas jego eksploatacji. Powyższe wezwanie pismem tut. organu z dnia 13 maja 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.13 wraz z załącznikami zostało przekazane pełnomocnikowi inwestora, natomiast odpowiedź na powyższe została przedłożona w dniu 14 czerwca 2024 r. pismem znak: 64-PWY-P-03.2022/BK - jednocześnie załączono aneks nr 2 do raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Pismem tut. organu z dnia 24 czerwca 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.14 na podstawie art. 77 ust. ooś powyższy aneks został przekazany Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Goleniowie, celem uwzględnienia jego treści przy wydawaniu opinii dla przedsięwzięcia. W odpowiedzi organ inspekcji sanitarnej pismem z dnia 31 lipca 2024 r. znak: NZNS.9022.2.3.2.2024 ponownie wezwał o uzupełnienie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko o: określenie numerów ewidencyjnych działek chronionych akustycznie w otoczeniu terenu inwestycji; wskazanie czy teren inwestycji oraz tereny chronione akustycznie objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego; wyjaśnienie dlaczego obliczenia akustyczne wykonano w receptorach przy elewacjach zabudowy na terenie chronionym akustycznie a nie na granicy tego terenu; wyjaśnienie czy budowa ekranów akustycznych w ramach realizacji przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie SDB – Świnoujście Port w rejonie węzła Goleniów Południe w ramach zadania pn. Prace w ciągu C-E 59 E 59 - odcinek Świnoujście - Szczecin Dąbie - Szczecin Podjuchy przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nastąpi przed zakończeniem przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa węzła Goleniów Południe w ciągu drogi ekspresowej S3”, a jeżeli nie to jaki jest przewidywany termin budowy ekranów akustycznych; szczegółową analizę w zakresie klimatu akustycznego i dotrzymania w granicach terenów chronionych akustycznie norm określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) obejmującej kumulowanie się oddziaływania emisji z przedsięwzięcia i emisji z innych źródeł znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać planowane przedsięwzięcie po zastosowaniu ekranów akustycznych o których mowa powyżej. Powyższe wezwanie pismem tut. organu z dnia 06 sierpnia 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.16 wraz z załącznikami zostało przekazane pełnomocnikowi inwestora. Inwestor odpowiedź na powyższe wezwanie przedłożył w dniu 26 sierpnia 2024 r. pismem znak: 86-PWY-P-03.2022/BK

załączając jednocześnie aneks nr 3 do raportu oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Pismem tut. organu z dnia 28 sierpnia 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.17 na podstawie art. 77 ust. ooś powyższy aneks został przekazany Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Goleniowie. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Goleniowie pismem z dnia 13 września 2024 r. znak: NZNS.9022.2.3.2.2024 zaopiniował negatywnie realizację przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego w zakresie wpływu na zdrowie i życie ludzi.

W toku prowadzonego postępowania pełnomocnik inwestora pismem z dnia 04 października 2024 r. znak: 95-PWY-P-03.2022/BK (data wpływu do tut. organu w dniu 04 października 2024 r.) poinformował o konieczności wprowadzenia korekt w zakresie przedmiotowej inwestycji po ustaleniach z radą techniczną, które zostaną przedłożone Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie do dnia 18 października 2024 r. Z uwagi na niedotrzymanie powyższego terminu wynikające z trwania w dalszym ciągu prac nad zmianami w projekcie, pismem z dnia 17 października 2024 r. znak: 100-PWY-P-03.2022/BK pełnomocnik inwestora poinformował tutejszy organ o wydłużeniu czasu na przedstawienie ww. zmian w projekcie przedsięwzięcia do dnia 25 listopada 2024 r. W wyniku poczynionych korekt w projekcie przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego, stosowne uzupełnienie w tym zakresie stanowiące aneks nr 4 do raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko pełnomocnik inwestora. Przedłożył w dniu 28 października 2024 r. pismem znak: 102-PWY-P-03.2022/BK Pismem tutejszego organu z dnia 06 listopada 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.18 w myśl art. 77 ustawy ooś zostało ono przekazane Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Goleniowie. Powyższy organ pismem z dnia 20 listopada 2024 r. NZNS.9022.2.3.2.2024 (data wpływu do tut. organu w dniu 20 listopada 2024 r.) poinformował, że po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją o której mowa powyżej, podtrzymał swoje stanowisko, w którym negatywnie zaopiniował realizację przedmiotowej inwestycji. Jak podkreślono może ona negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi ponieważ z przedstawionej analizy akustycznej uwzględniającej zmiany projektowe, wynika, że będą występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenu objętego prawną ochroną przed hałasem wynikające z kumulowania się oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z ruchem pociągów po linii kolejowej nr 401.

W toku prowadzonego postępowania, zgodnie z art. 33 ust. 1 i art. 79 ustawy ooś obwieszczeniem z dnia 22 listopada 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.20 organ zawiadomił społeczeństwo o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją oraz składania uwag i wniosków w przedmiotowej sprawie. Informacja o prowadzonych konsultacjach zamieszczona została na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Urzędu Gminy i Miasta w Goleniowie. Uwagi i wnioski w ramach prowadzonych konsultacji społecznych można było składać przez okres 30 dni tj. w dniach od 25 listopada 2024 r. do dnia 24 grudnia 2024 r. W powyższym terminie uwagi ze strony społeczeństwa nie zostały złożone.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 Kpa pismem z dnia 27 grudnia 2024 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.21 poinformował strony postępowania, w tym pełnomocnika o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tut. urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie zostały również zgłoszone uwagi do sprawy. Niemniej w toku prowadzonego postępowania Pani będącą jedną ze stron postępowania administracyjnego pismem z dnia 07 sierpnia 2023 r. (data wpływu do tutejszego organu w dniu 10 sierpnia 2023 r.) zwróciła się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o udzielenie odpowiedzi na pytania w zakresie: czy w ramach przedsięwzięcia przewidziana jest instalacja paneli akustycznych/dźwiękochłonnych na drodze ekspresowej S3 oraz na nowo rozbudowanym węźle; czy uwzględniono bezpieczny sposób dostania się pieszo do przystanku SKM z posesji Pani Marii Zadwornej. Powyższe wystąpienie strony postępowania, pismem z dnia 12 października 2023 r. znak: WONS.420.15.2023.PP.7 zostało przekazane pełnomocnikowi inwestora. Odpowiedzi na powyższe, pełnomocnik inwestora przedłożył tutejszemu organowi w dniu 05 lutego 2024 r. pismem znak: 43-PWY-P-03.2022/BK. Wyjaśnił on, że wykonawca dokumentacji projektowej w oparciu o model akustyczny całej projektowanej inwestycji przewidział w ramach przedmiotowego zamierzenia wykonanie niezbędnych ekranów akustycznych wzdłuż nieruchomości na dz. nr 9/1 i 10/2 obręb Nadleśnictwo Kliniska. Odnosnie samego

dostępu do przystanku SKM wskazano, że projekt przewiduje dojazd do posesji od strony ul. Granitowej (w stanie istniejącym zjazd bezpośrednio z łącznicy drogi ekspresowej S3). Zjazd kończy się placem manewrowym do zawracania i będzie służyć wyłącznie do obsługi ww. nieruchomości (w tym wywóz odpadów). Projekt zakłada oświetlenie ww. dojazdu. Zaprojektowano ruch pieszych wzdłuż zjazdu po projektowanych poboczach oraz przejście dla pieszych na wyspie kanalizującej rondo, doprowadzające pieszych na wybudowany przystanek SKM.

Bazując na podstawie zebranego materiału dowodowego, tutejszy organ wydał w oparciu o art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) wnioskowaną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Podstawą prawną do wydania przedmiotowej decyzji był również art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy ooś, wskazujący, iż dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz art. 82 i art. 85 ww. ustawy określający zakres treści i uzasadnienia decyzji dla inwestycji wydawanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Niniejsza decyzja została wydana także w oparciu o art. 104 Kpa stanowiący, iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po potwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Przedmiotowa podstawa prawna zwalnia jednak organ z tego obowiązku m.in. w przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla inwestycji w zakresie drogi publicznej.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono 2 warianty realizacji przedsięwzięcia tj. Wariant 1 „W1” racjonalny wariant proponowany przez Inwestora i jednocześnie racjonalny wariant najkorzystniejszy dla środowiska; Wariant 2 „W2” będący racjonalnym wariantem alternatywnym. Celem dokonania wyboru wariantu realizacyjnego dokonano analizy wielokryterialnej. W pierwszej fazie tej analizy dokonano identyfikacji komponentów środowiska, na które inwestycja może mieć wpływ. Należą do nich obszary chronione wymienione w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 z późn. zm.) oraz na mocy konwencji z Ramsar o obszarach wodno-błotnych mających znaczenie międzynarodowe, zwłaszcza jako środowisko żyłowe ptactwa wodnego), a także korytarze ekologiczne, środowisko biotyczne, kompleksy przydatności rolniczej gleb, złoża surowców naturalnych, wody powierzchniowe, wody podziemne, tereny leśne należące do skarbu Państwa, zabytki nieruchome, zabytki archeologiczne, klimat akustyczny. W odniesieniu do komponentów środowiska, które różnicują oddziaływanie wariantów „W1” i „W2” są: powierzchnia zajętości terenu, zapotrzebowanie na materiały, surowce i energię, wielkość robót ziemnych związanych z przebiegiem trasy, rozbiórka istniejącej nawierzchni jezdni drogi ekspresowej S3, ilość zbiorników retencyjnych, powierzchnia kolizji terenu inwestycji z obszarami Lasów Państwowych oraz powierzchnia kolizji z korytarzem ekologicznym Puszcza Bukowa KPN-30. Z przeprowadzonej analizy wykonanej w ramach raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko stwierdzono, że najkorzystniejszym dla środowiska wariantem jest wariant „W1” będący jednocześnie wariantem preferowanym przez inwestora do realizacji. Wariant ten w stosunku do racjonalnego wariantu alternatywnego W2 wiązać się będzie z mniejszym zapotrzebowaniem na materiał do podbudowy, warstwy wiążącej kruszywa gruntowego. Na korzyść wariantu W1 przemawia również mniejsza ilość robót ziemnych w zakresie wykopów oraz nasypów, a także powierzchnia kolizji z obszarami Lasów Państwowych.

Jak wynika z przedmiotowej dokumentacji, przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbudowa wybudowanego w latach 1977-1979 węzła drogowego Goleniów Południe dawna nazwa „Rurka” w ciągu drogi ekspresowej S3. Konieczność przeprowadzenia prac na tym obiekcie spowodowana jest brakiem spełniania wymogów istniejących wiaduktów jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie, co z uwagi na zły techniczny może spowodować wstrzymanie pojazdów nienormatywnych takich jak m.in. pojazdów związanych z transportem na północ kraju ponadgabarytowych elementów morskich farm wiatrowych, a także brakiem usytuowania na węźle jak i w drodze podporządkowanej oświetlenia i urządzeń odwadniających (wpusty, rowy, zbiorniki itp.). Początek opracowania dla wariantu W1 znajduje się na odcinku ok. 72+328 km projektowanej trasy głównej drogi ekspresowej S3, z kolei koniec opracowania zlokalizowany jest na odcinku drogi w km ok. 74+305. Obszar opracowania obejmuje również łącznice węzła Goleniów Południe zlokalizowane na wysokości

ok. 72+537 do km ok. 73+650 kilometrażu drogi S3, po lewej i prawej stronie drogi oraz drogę powiatową nr 4103Z. Dodatkowo obszar inwestycji obejmuje budowę pobocza oraz oświetlenia drogowego od km ok. 72+328 do km ok. 72+537.

Szczegółowe informacje na temat zaplanowanych prac związanych z realizacją przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego zawiera załącznik nr 1 stanowiący integralną część niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Etap realizacji inwestycji będzie wymagał wykorzystania energii, materiałów, surowców, paliw oraz wody. Wykorzystywana będzie energia elektryczna do oświetlania i ogrzewania zaplecza budowy. Elektronarzędzia zasilane będą przy pomocy agregatów prądotwórczych, natomiast urządzenia emitujące sygnały świetlne niskonapięciowym zasilaniem bateryjnym. Materiały i surowce wykorzystywane podczas realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego to przede wszystkim piasek, kruszywa, naturalne, beton, asfalt. Wykorzystane zostaną także kable stanowiące sieć elektroenergetyczną oraz teletechniczną. Faza przygotowawcza inwestycji związana będzie z wykorzystaniem betonu konstrukcyjnego, a także zapotrzebowaniem na stal zbrojeniową oraz sprężającą. Ponadto wystąpi zapotrzebowanie na odwodnienia liniowe, kanały deszczowe, zbiorniki retencyjne, kostkę betonową, płytę ażurową, krawężniki betonowe, obrzeża betonowe, bariery energochłonne stalowe, siatkę stalową. Realizacja przedsięwzięcia związana będzie także z koniecznością wykorzystania paliw niezbędnych do pracy maszyn i urządzeń budowlanych takich jak m.in. koparko-ładowarka, walec wibracyjny do asfaltu, rozścielacz asfaltu, zagęszczarka, agregat spawalniczy, agregat prądotwórczy, młot spalinowy, piła spalinowa, palnik na propan butan, pilarka, wiertnica, wiertarka. Woda wykorzystywana będzie zarówno do celów budowlanych, w tym technologicznych, a także socjalno-bytowych. Rozpoczęcie realizacji inwestycji będzie wiązało się również z koniecznością ściągnięcia wierzchniej warstwy gleby (humusu), który następnie zostanie wykorzystany do rekultywacji terenów zajmowanych czasowo.

Na etapie eksploatacji zostaną wykorzystane przede wszystkim środki zimowego utrzymania. Ponadto będą prowadzone prace utrzymaniowe i konserwacyjne polegające m.in. na koszeniu poboczy, utrzymaniu drogi w dobrym stanie technicznym, odtwarzaniu oznakowania poziomego, czyszczeniu znaków pionowych. Na obecnym etapie nie można określić, rodzaju i ilości niezbędnych do tego celu surowców, materiałów i paliw. W ramach infrastruktury drogowej wystąpi zapotrzebowanie na energię elektryczną w ilości ok. 67 000 kWh/rok na potrzeby oświetlenia, a także wodę na potrzeby ewentualnego podlewania zieleni przydrożnej.

Zakres prac związanych z realizacją przedsięwzięcia związany będzie z trwałym zajęciem terenu, robotami ziemnymi, rozbiórką obiektów mostowych i pozostałej infrastruktury drogowej, w tym nawierzchni jezdni drogi ekspresowej S3, drogi powiatowej oraz łącznic, a także sieci uzbrojenia kolidującej z planowaną inwestycją, czasowym zajęciem terenu pod zaplecze budowy oraz pracami montażowymi i wykończeniowymi. Będą one wykonywane ręcznie i mechanicznie. Ww. prace będą źródłem hałasu i wibracji do środowiska, emisji substancji do powietrza, ścieków oraz odpadów. Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustaną wraz z zakończeniem prowadzonych prac. Niemniej w celu minimalizacji tych oddziaływań należy postępować zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401), rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. Nr 169 poz. 1650). Ponadto stosowane urządzenia muszą spełniać wymagania dotyczące dopuszczalnego poziomu mocy akustycznej wymienione w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., nr 263, poz. 2202 ze zm.). Hałas w fazie budowy związany będzie bezpośrednio z aktualnie wykonywanymi zadaniami i na obszarach sąsiadujących z terenem budowy może lokalnie wystąpić pogorszenie klimatu akustycznego. W rejonie inwestycji występuje zabudowa mieszkaniowa podlegająca ochronie akustycznej. Kwestia ta została poruszona w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Jak wskazano, w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania fazy realizacji inwestycji na stan klimatu akustycznego rejonu inwestycji, zaplecza budowy zostaną zlokalizowane w jak najdalszej możliwej odległości od budynków mieszkalnych. Roboty budowlane prowadzone będą w porze dziennej w godzinach od 6.00 do 22.00. Zastrzeżono jednak, że pewne podejmowane działania inwestycyjne, z uwagi na konieczność zachowania reżimu technologicznego będą musiały zostać wykonywane w systemie ciągłym i obejmować czasem trwania także porę nocną. Mając

powyższe na uwadze dopuszcza się wykonywanie prac w porze nocnej, ale tylko w uzasadnionych przypadkach konieczności zachowania ciągłości technologicznej, co zostało wprost wskazane w orzeczeniu decyzji. Tut. organ wskazuje także, iż z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo terenów podlegających ochronie akustycznej należy ograniczyć wykonywanie najbardziej uciążliwych zadań realizacyjnych w godzinach wieczornych od godziny 18.00 do 22.00. Biorąc pod uwagę skalę przedsięwzięcia, na etapie jego realizacji następować będzie emisja substancji gazowych i pyłowych do środowiska z uwagi na wykorzystywanie maszyn i urządzeń budowlanych spalających paliwa, kładzenia mas bitumicznych, czy używania m.in. farb i lakierów. Może nastąpić okresowy wzrost zapylenia oraz stężeń tlenków azotu NO_x i węglowodorów, który nie powinien być znaczący i wpłynąć znacząco negatywnie na pogorszenie jakości powietrza w dłuższym okresie czasu. Z uwagi na charakter przedsięwzięcia źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego będą przemieszczać się wraz z frontem robót i ustąpią po ich zakończeniu. Emisja zanieczyszczeń będzie zachodzić w większości na małej wysokości, co znacznie ograniczy promień rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w terenie. Odnosząc się do wpływu przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne zaplanowano szereg działań minimalizujących negatywne oddziaływania. Zaplecze budowy, miejsca magazynowania materiałów budowlanych i miejsce składowania odpadów zostaną zorganizowane w km od ok. 72+900 do km ok. 73+400 (lewa strona inwestycji), na terenie utwardzonym i uszczelnionym np. wyłożonym szczelnymi materiałami tak, aby zabezpieczyć te miejsca przed ewentualnym przedostawaniem się substancji niebezpiecznych (ropopochodnych) do gruntu. W miejscach tych zostanie zapewniona dostępność sorbentów do unieszkodliwienia substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów), w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych maszyn lub urządzeń wykorzystywanych na placu budowy maszyn i urządzeń budowlanych skutkujących rozlewem np. substancji ropopochodnych. W miejscach składowania materiałów i substancji mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe (paliwa, smary itp.) zastosowane będzie zadaszenie. Tankowanie pojazdów i maszyn w fazie realizacji przeprowadzane będzie w miejscach i za pomocą sprzętu do tego przystosowanego, wg obowiązujących przepisów - dotyczy to maszyn i pojazdów używanych na budowie, które nie są dopuszczone do ruchu drogowego i nie mogą się przemieszczać drogami publicznymi. Maszyny te to np.: wozidła do gruntu, maszyny do stabilizacji gruntu oraz koparki i spycharki na podwoziu gąsienicowym. Ww. maszyny i pojazdy przywożone są na teren budowy i poruszają się tylko na budowie. Nie mogą więc poruszać się poza plac budowy na stacje tankowania. Dla takich maszyn i pojazdów zostaną zorganizowane stacje tankowania na terenie budowy. Odnośnie ścieków bytowych, będą one odprowadzane do zbiorników bezodpływowych przenośnych sanitariatów, a następnie odbierane przez uprawnione do tego podmioty i przewożone do punktu zlewnego oczyszczalni ścieków. Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać będzie się z powstawaniem odpadów z rozbudowy drogi, funkcjonowania zaplecza socjalnego i technicznego planu budowy i pracy maszyn budowlanych. Na tym etapie przewiduje się odpady zaliczane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów do grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) i 02 – odpady z rolnictwa, ogrodnictwa, upraw hydroponicznych, rybołówstwa, leśnictwa, łowiectwa oraz przetwórstwa żywności. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy 15 – odpady opakowaniowe, sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach oraz z grupy 13 – oleje odpadowe i odpady z ciekłych paliw (z wyłączeniem olejów jadalnych oraz grup 05,12 i 19) i z grupy 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Podczas realizacji inwestycji inwestor jest zobowiązany do prowadzenia właściwej gospodarki odpadami, w myśl ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., 1587 ze zm.). Jak przedstawiono w raporcie odpady powstające na tym etapie będą selektywnie magazynowane w wyznaczonych miejscach i pojemnikach dostosowanych do właściwości fizyko-chemicznych gromadzonych w nich odpadów, a następnie będą przekazywane odpowiednim podmiotom, uprawnionym do ich dalszego zagospodarowania. Ww. sposób magazynowania pozwoli na zabezpieczenie odpadów przed działaniem czynników atmosferycznych oraz przed przedostaniem się substancji w nich zawartych do środowiska gruntowo-wodnego. Odpady niebezpieczne, w tym materiały zanieczyszczone lub zawierające substancje niebezpieczne, przekazywane będą firmom uprawnionym do ich unieszkodliwiania, sukcesywnie w miarę ich powstawania w ilościach odpowiednich do zorganizowanego transportu lub określonych dopuszczalnym czasem gromadzenia. Wyznaczone miejsca do wstępnego magazynowania odpadów, pojemniki lub kontenery będą oznakowane w miarę potrzeb kodem

danego rodzaju odpadu lub nazwą, mając na celu ich selektywne magazynowanie. Wykonawca będzie prowadził na bieżąco ilościową i jakościową ewidencję odpadów zgodnie z katalogiem odpadów i wzorem dokumentów wydanych na podstawie przepisów ustawy o odpadach.

W okresie funkcjonowania przedsięwzięcie będzie źródłem przede wszystkim emisji substancji do powietrza oraz hałasu do środowiska i odpadów, a także wód opadowych i roztopowych. Będzie to pochodna ruchu pojazdów oraz prac konserwacyjnych i serwisowych. Oddziaływania te będą długookresowe, o charakterze cyklicznym. Eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie będzie wiązała się z powstawaniem ścieków bytowych ani przemysłowych.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w obszarze objętym analizą występują tereny podlegające ochronie akustycznej tj. zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna oraz zabudowa mieszkaniowo-usługowa. W przypadku dróg zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r. poz. 112), dopuszczalne poziomy hałasu dla obszarów zabudowy mieszkaniowej wynoszą 61 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy, natomiast dla terenów zabudowy mieszkaniowo-usługowej 65 dB dla pory dnia i 56 dB dla pory nocy. Dla przedsięwzięcia została przeprowadzona analiza akustyczna przy wykorzystaniu oprogramowania do obliczeń akustycznych SoundPLAN 8.2. Obliczenia propagacji hałasu w środowisku od pojazdów drogowych wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB). Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”. Obliczenia akustyczne hałasu kolejowego wykonano przy zastosowaniu holenderskiej metody prognozowania hałasu szynowego „Reken en Meetvoorschrift Railkverkeerslawaai (RMR) 1996”. Wyniki przeprowadzonej analizy wskazują, że eksploatacja inwestycji będzie powodowała hałas pochodzący z poruszających się pojazdów. Wartości emisji dźwięku posłużyły do wyznaczenia rozkładów równoważnego poziomu dźwięku (A) dla projektowanego przedsięwzięcia dla horyzontów czasowych na rok 2029 i na rok 2038. Przeprowadzona analiza równoważnego poziomu dźwięku (A) dla zamierzonego przedsięwzięcia w obu horyzontach czasowych wykazała dla budynków chronionych, iż ponadnormatywne wartości hałasu będą przekroczone, z uwagi na co istnieje potrzeba stosowania środków ochronnych tj. ekranów akustycznych - wariant bez zastosowania zabezpieczeń będzie oddziaływał negatywnie na najbliższe tereny podlegające ochronie akustycznej na dz. nr 9/1 obr. Nadleśnictwo Kliniska i dz. nr 1/1 obręb Nadleśnictwo Kliniska. Wyniki analiz równocześnie obrazują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu od występującej linii kolejowej nr 401. Z uwagi na konieczność dotrzymania standardów jakości środowiska w tym zakresie, zaplanowano wykonanie ekranów akustycznych:

- E1 (DP4103Z) - wysokość 5,5 m – ekran pochłaniający-od km 0+000 do km 0+028-strona prawa,
- E2 (DP4103Z)– wysokość 6 m – ekran pochłaniający – od km 0+053 do km 0+100 – strona prawa,
- E3/4 (DP4103Z, Łącznica P4 zachód) - wysokość 4, 5 m – ekran pochłaniający – DP4103Z od km 0+061 do km 0+148 strona lewa, Łącznica P4 zachód od km 0+494 do km 0+573 strona prawa,
- E5a (S3) – wysokość 6 m – ekran pochłaniający – od km 73+337 do km 73+423 (kilometraż proj. jezdni prawej 1+057 – 1+143),
- E5b (S3) – wysokość 4 m – od km 73+423 do km 73+553 (kilometraż proj. jezdni prawej 1+143 – 1+272),
- E5c (S3) – wysokość 6 m – od km 73+553 do km 73+692 (kilometraż proj. jezdni prawej 1+272 – 1+410).

Po zastosowaniu powyższych środków minimalizujących, planowane przedsięwzięcie nie będzie powodować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie.

W związku z faktem, iż przedmiotowa analiza akustyczna została wykonana w oparciu o teoretyczny model obliczeniowy, uwzględniający prognostyczne dane dotyczące natężenia ruchu, które obarczone są pewnym zakresem błędu oraz w celu weryfikacji czy zastosowane przez inwestora rozwiązania techniczne i prognozowane w analizach oddziaływanie w okresie eksploatacji inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na tereny sąsiednie (tereny chronione akustycznie), zasadnym jest wykonanie na etapie eksploatacji przedsięwzięcia rzeczywistych pomiarów emisji hałasu czyli analizy porealizacyjnej. Analizę porealizacyjną w tym zakresie należy wykonać zgodnie z obowiązującymi metodykami, po pierwszym roku funkcjonowania

drogi, a następnie przekazać w terminie miesiąca od jej wykonania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie i Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie. W przypadku uzyskania wyników, które będą świadczyć o niedotrzymaniu obowiązujących dopuszczalnych norm poziomu hałasu na terenach chronionych akustycznie, inwestor w uzgodnieniu z ww. organami, podejmie natychmiastowe działania dążące do funkcjonowania przedsięwzięcia zgodnie z obowiązującymi normami.

W przedłożonej analizie uwzględniono również oddziaływania skumulowane. Oddziaływania skumulowane dotyczyć będą głównie emisji hałasu do środowiska powodowanej funkcjonowaniem w sąsiedztwie linii kolejowej. Wobec tego, do kumulacji dojdzie w przypadku łącznego oddziaływania przedmiotowej drogi oraz linii kolejowej nr 401. Należy jednak nadmienić, że z przedłożonej analizy wynika, iż to właśnie rzeczona linia kolejowa jest głównym źródłem uciążliwości akustycznej w rejonie planowanego przedsięwzięcia. Jak wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej, oszacowana emisja z samej linii kolejowej w odniesieniu do zabudowy znajdującej się na dz. 9/1 i 1/1 obr. Nadleśnictwo Kliniska wskazuje, że wystąpi przekroczenie wartości dopuszczalnych hałasu na poziomie od 0,4 dB (A) do 1,4 dB (A) w porze nocnej (zabudowa jednorodzinna na dz. nr 9/1) i od 3,9 dB (A) do 7,5 dB (A) w porze nocnej (zabudowa mieszkaniowo-usługowa na dz. nr 1/1). Ocenę oddziaływania na zdrowie i życie ludzi w niniejszym postępowaniu przeprowadził Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Goleniowie pismem z dnia 13 września 2024 r. znak: NZNS.9022.2.3.2.2024, który negatywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. Stanowisko to zostało kilkakrotnie podtrzymywane przez powyższy organ w toku prowadzonego postępowania. W opinii organu inspekcji sanitarnej istniejący węzeł Goleniów Południe w ciągu drogi ekspresowej S3 generuje przekroczenia hałasu, a jak wynika z przeprowadzonej analizy akustycznej na lata 2029 i 20238 w ujęciu skumulowanym pomimo, iż planowana rozbudowa węzła drogowego przy drodze klasy S wraz z zabezpieczeniami akustycznymi poprawi komfort mieszkańców, to nadal będą występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu dla terenu objętego prawną ochroną przed hałasem wynikające z kumulowania się oddziaływania planowanego przedsięwzięcia z ruchem pociągów po linii kolejowej nr 401. Jak podniósł Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Goleniowie, pomimo zastosowania przez inwestora rozwiązań mających na celu ochronę terenów chronionych akustycznie przed hałasem tj. ekranów akustycznych, rozbudowa istniejącego węzła Goleniów Południe może negatywnie oddziaływać na zdrowie ludzi.

Należy nadmienić, że w toku prowadzonego postępowania administracyjnego, wypracowano najlepsze rozwiązania projektowe mające na celu zabezpieczenie akustyczne najbliższych terenów podlegających ochronie akustycznej od planowanego do rozbudowy węzła Goleniów Południe w ciągu drogi ekspresowej S3. Inwestor w ramach oceny wpływu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko zaproponował zabezpieczenia akustyczne w postaci ekranów pochłaniających, które wyeliminowały przekroczenia poziomów dopuszczalnych hałasu powodowane oddziaływaniem istniejącej drogi w stanie docelowym (po przebudowie węzła), a zatem zapobiegły negatywnym skutkom przyszłej inwestycji. Jeżeli chodzi o samą linię kolejową nr 401, która powoduje emisję hałasu do środowiska na poziomie ponadnormatywnym to należy wskazać, iż wspomniana linia kolejowa nie wchodzi w zakres przedsięwzięcia i nie ma możliwości stosowania przez podmiot realizujący przedsięwzięcie ochrony akustycznej obiektu, który nie znajduje się w jego zarządzaniu. Poza tym aktualnie w prawodawstwie polskim brak jest regulacji i wykładni na temat konieczności zabezpieczania terenów chronionych w wyniku oddziaływań skumulowanych przez podmiot nie powodujący negatywnego oddziaływania w wyniku funkcjonowania realizowanej przez niego inwestycji. W ocenie organu zatem brak jest podstaw prawnych, aby na etapie projektowania przedsięwzięcia zobowiązać zarządcę linii kolejowej (obiektu powodującego przekroczenia standardów jakości środowiska) do zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych, gdyż obiekt ten nie jest przedmiotem analizowanego przedsięwzięcia. Niemniej jednak jak wynika z zapisów przedłożonej dokumentacji inwestor wystosował pisma do zarządcy ww. linii kolejowej. Jak wynika z uzyskanych odpowiedzi PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. planuje budowę ekranów akustycznych chroniących m.in. budynek mieszkalny znajdujący się na działce nr 1/1 obręb Nadleśnictwo Kliniska.

Na potrzeby inwestycji została przeprowadzona również analiza w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie jej eksploatacji. Istotnym źródłem emisji substancji do powietrza związanym z eksploatacją przedsięwzięcia będzie ruch pojazdów. Emisja gazów lub pyłów do powietrza atmosferycznego będzie emisją niezorganizowaną - będzie uzależniona od ilości pojazdów poruszających się po terenie. Do prognozy rozkładu przestrzennego zanieczyszczeń powietrza zastosowano program komputerowy operat FB, korzystający z modelu

Caline 3. Jest to mikroskalowy model bazujący na gaussowskim równaniu dyfuzji i stosujący koncepcję strefy mieszania, uwzględniający turbulencję mechaniczną oraz termiczną. Model ten jest zgodny z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Analizę wykonano w perspektywie dla roku 2029 oraz dla roku 2038. Obliczenia w powyższym zakresie uwzględniały tlenki azotu, tlenki węgla, pył PM10, pył PM2,5, węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, benzen dwutlenek azotu, benzen, pył zawieszony PM10, pył zawieszony PM 2,5. Przedstawione w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko analizy wykazały, iż wprowadzanie substancji do powietrza w związku z ruchem pojazdów po terenie przedmiotowej drogi nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych stężeń w powietrzu.

Eksploracja węgla przyczyni się również do powstania odpadów. Będą to typowe odpady komunalne powstające podczas użytkowania drogi (np. w wyniku wyrzucania śmieci z przejeżdżających pojazdów); odpady związane ze ścieraniem się nawierzchni; oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw; odpady związane z czyszczeniem poboczy – gruz, ziemia, humus; elementy gumowe np. pochodzące z kół pojazdów; szkło pochodzące z szyb pojazdów; tworzywa sztuczne – fragmenty zderzaków samochodowych, listew, obudowy lamp pojazdów; metale różne np. ze znaków drogowych; farby i lakiery pochodzące zarówno z malowania poziomego, jak i oznakowania pionowego, lakiery samochodowe; drewno; inne; odpady związane z utrzymaniem jezdni – szczególnie w okresie zimowym. Niewykluczone jest także występowanie innych odpadów w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, do których można zaliczyć odpady wykazujące właściwości niebezpieczne o kodzie 16 81 01 lub inne niż w wymienionym powyżej kodzie. Oddziaływanie wszystkich ww. odpadów na środowisko będzie niewielkie. Odpady, o których mowa powyżej będą powstawać sporadycznie. Z uwagi na wiele czynników - sytuacji zmiennych - szacunkowa ilość opadów może ulec zmianie. Na etapie eksploatacji nie wystąpi magazynowanie odpadów. Obowiązek zagospodarowania odpadów powstających w fazie bezawaryjnej eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z ustawą o odpadach spoczywał będzie na wytwórcy odpadów. Za wytwórcę uznaje się podmiot, który na zlecenie zarządcy drogi będzie świadczył usługi w zakresie usuwania odpadów z dróg, konserwacji i napraw infrastruktury czy czyszczenia urządzeń podczyszczających, chyba że umowa o świadczeniu usługi będzie stanowić inaczej.

Zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 20219 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych, wody opadowe lub roztopowe z terenu projektowanego węzła Będargowo mogą być odprowadzane do wód lub do urządzeń wodnych, o ile nie zawierają substancji zanieczyszczających w ilości przekraczającej, w zakresie zawiesiny ogólna – 100 mg/l, w zakresie węglowodorów ropopochodnych 15 mg/l. Jak wynika z obliczeń przedstawionych w raporcie, wystąpią przekroczenia wartości dopuszczalnych zawiesiny ogólnej w spływach wód z powierzchni drogi. W związku z powyższym w ramach inwestycji projektuje się powierzchniowe odwodnienie drogi, z wyjątkiem odcinków, gdzie ze względu na ukształtowanie geometryczne projektowanego układu oraz uwarunkowania terenowe nie będzie to możliwe, wówczas przewiduje się ujęcie wód opadowych w system kanalizacji deszczowej. Odwodnienie pasa dzielącego za pomocą drenażu, a na odcinkach, gdzie brak jest możliwości wyprowadzenia wód na skarpę, pas dzielący pozostawia się w stanie istniejącym. Podczyszczenie wód opadowych następować będzie: w osadnikach wpustów deszczowych, w osadnikach zlokalizowanych przed wylotami kanałów, w osadnikach i separatorach przed wylotami do zbiorników retencyjno-rozsączających. Ww. elementy odwodnienia ograniczą stężenie zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych. Odprowadzenie wód opadowych przewidziano: spływem powierzchniowym do projektowanych rowów drogowych, poprzez wyloty kanałów (zlokalizowanych w skarpach drogi) do projektowanych rowów drogowych. Na projektowanym odcinku drogi brak jest naturalnych odbiorników (cieków) wód opadowych, wobec czego w ramach realizacji odwodnienia przewidziano budowę trzech zbiorników retencyjnych otwartych, stanowiących odbiornik wód opadowych oznaczonych ZB-1 (kilometr ok. 72+720), ZB-2 (kilometr ok. 73+240), ZB-3 (kilometr ok. 73+970). W fazie eksploatacji drogi należy zapewnić sprawność funkcjonowania systemu odwadniania, tj. utrzymywać drożność drenażu, studzienek i innych urządzeń kanalizacyjnych oraz dokonywać systematycznych przeglądów urządzeń odwadniających. Przedmiotowa inwestycja nie będzie przekraczać swoim przebiegiem

cieków oraz zbiorników wodnych, wobec czego w ramach prac realizacyjnych nie będzie konieczne wykonanie przebudowy sieci hydrograficznej.

Analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne została przeprowadzona przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, który w swojej opinii wskazał szereg rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne. W niniejszej decyzji nie uwzględniono warunku opisanego w powyższej opinii pod poz. 1 w brzmieniu „W trakcie budowy należy korzystać z maszyn, urządzeń oraz pojazdów sprawnych technicznie” i pod. poz. 4 w brzmieniu „Inwestycję w fazie budowy, jak i realizacji należy prowadzić w sposób wykluczający pogorszenie stanu wód, przy zastosowaniu środków (procedur i technologii) zapobiegających rozprzestrzenianiu się i likwidujących ewentualne zanieczyszczenia powstałe w trakcie jej realizacji. Powyższe wynika z faktu, iż warunki te wynikają wprost z Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy; Rozporządzenia z dnia 3 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych, Prawo Ochrony Środowiska. W związku z tym nie ma konieczności dodatkowego zobowiązania Wnioskodawcy do jego stosowania. W odniesieniu do warunku ujętego w poz. 4 można również stwierdzić jego powiązanie z warunkami opisanymi w poz. 2 i 3 przedmiotowej opinii.

Z analizy przeprowadzonej przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Stargardzie wynika, iż teren na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia leży poza strefami ochronnymi ujęć wód i poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych, jak również poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne zlokalizowane będzie poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych. Zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r., poz. 335) Odnosnie teren, na którym będzie realizowana inwestycja znajduje się na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodzie GW60007 i na obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodzie GW60024. Odnosząc się natomiast do jednolitych części jednolitej części wód powierzchniowych obszar inwestycyjny położony jest na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW6000151974389 Kanał Jankowski, na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW6000121999 odra od Bukowej do ujścia, na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW600015197436 Kanał Lubczyński, na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW60001119897 Ina id Krąpieli do Strugi Goleniowskiej, na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych o kodzie RW60001619899 Ina od Strugi Goleniowskiej do ujścia oraz na terenie zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW60001098989 Struga Goleniowska. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, biorąc pod uwagę założenia ujęte w przedłożonej dokumentacji, uznał, że przedmiotowa inwestycja, zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowe, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, jak również nie nastąpi pogorszenie potencjału ekologicznego i stanu chemicznego JCW powierzchniowych oraz stanu ilościowego i chemicznego JCW podziemnych.

W ocenie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na bioróżnorodność należy podkreślić, iż przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne polega na rozbudowie istniejącej infrastruktury, która od lat funkcjonuje na terenie objętym projektowanym przedsięwzięciem. Wyniki przedłożonej inwentaryzacji przyrodniczej wskazują, iż obszar inwestycyjny charakteryzuje się niską bioróżnorodnością, a w jego sąsiedztwie teren jest przekształcony antropogenicznie w postaci Goleniowskiego Parku Przemysłowego oraz pojedynczych zabudowań mieszkalnych. Ponadto przebiega tu linia kolejowa z funkcjonującym przystankiem kolejowym. Obszar inwestycyjny znajduje się poza granicami ujęć rzek oraz obszarami wybrzeży i środowiska morskiego. Nie jest także położony w pobliżu cieków i jezior oraz innych zbiorników wodnych. Na terenie i w sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują obszary wodno-błotne chronione na mocy konwencji z Ramsar. Natomiast zgodnie z danymi Instytutu Melioracji i Użytków Zielonych, trasa planowanej inwestycji w km od 72+465 do 72+622 wchodzi w kolizję z mokradłem nietorfowym. Jednak zakres zaplanowanych prac realizacyjnych nie będzie ingerował w powyższy obszar ponieważ zamknie się on w pasie drogowym istniejącej drogi ekspresowej S3 i nie wykroczy poza istniejący obszar eksploatowanej drogi. Jak już podnoszono powyżej, na potrzeby przedmiotowej inwestycji i sporządzenia dokumentacji wykonano inwentaryzację przyrodniczą.

Szczegółowym badaniom poddano grzyby w tym lichenobiota, siedliska przyrodnicze, florę, bezkręgowce, herpetofaunę, ornitofaunę, chiropterofaunę, teriofaunę. Badania fitosocjologiczne bufora badawczego wynoszącego 2x300 m od osi planowanej inwestycji wykazały brak występowania chronionych siedlisk przyrodniczych wymienionych w załączniku I Dyrektywy Siedliskowej. Zabudowie, infrastrukturze drogowej, zrębom na terenach leśnych towarzyszą zbiorowiska roślinności ruderalnej i porębowej. Na badanym terenie potwierdzono wyłącznie dominację siedlisk boru świeżego oraz boru mieszanego świeżego. Są to drzewostany gospodarcze w wieku od kilku do kilkudziesięciu lat. Na inwentaryzowanym obszarze nie stwierdzono także występowania chronionych gatunków roślin naczyniowych. Odnosząc się do kwestii mszaków pomimo odnotowania braku tych gatunków objętych ścisłą ochroną gatunkową oraz znajdujących się na czerwonej liście gatunków zagrożonych, obserwacje terenowe potwierdziły występowanie 4 gatunków podlegających ochronie częściowej tj. drabik drzewkowaty *Climacium dendroides*, rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi*, widłoząb miotłowy *Dicranum scoparium*, widłoząb kędzierzawy *Dicranum polysetum*. Są to gatunki pospolite na terenie kraju. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji zaplanowany zakres prac względem stanowisk stwierdzonych powyżej mszaków pozostanie bez oddziaływania na te gatunki. Podczas prac inwentaryzacyjnych nie wykazano chronionych i zagrożonych gatunków grzybów. Wyłącznie w badanym buforze odnotowano dwa płaty o powierzchni ok. 1 m² chrobotka leśnego *Cladonia arbuscula*, który podlega częściowej ochronie gatunkowej. Jednak i w tym przypadku planowane przedsięwzięcie nie będzie kolidowało ze stwierdzonymi stanowiskami ww. porostu. Realizacja inwestycja wiązała się będzie z koniecznością wycinki drzew i krzewów. W związku z tym dojdzie do zajęcia terenów leśnych o powierzchni ok. 3,52 ha. Ponadto, poza obszarem leśnym w związku z kolizją planowanej inwestycji konieczna będzie wycinka drzew w ilości ok. 119 sztuk. W celu rekompensaty strat w zieleni, zostaną wykonane nasadzenia w proporcji 1 drzewo do nasadzenia za jedno 1 drzewo wycięte zgodnie z art. 83b ust. 1 pkt 9 lit. a ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 z późn. zm.). Do tego celu zostaną wykorzystane rodzime gatunki drzew sprawdzone w warunkach drogowych o dużym natężeniu ruchu, dobrze komponujące się z krajobrazem otoczenia drogi oraz dostosowane do lokalnych warunków siedliskowych takie jak brzoza brodawkowata, dąb szypułkowy, jesion wyniosły, klon pospolity, lipa drobnolistna. Jak wskazano w przedłożonym raporcie parametry materiału roślinnego przeznaczonego do nasadzeń powinny spełniać podstawowe wymagania, określone w opracowaniu „Zalecenia jakościowe dla ozdobnego materiału szkółkarskiego” Związku Szkółkarzy Polskich. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją plan przedmiotowych nasadzeń zostanie opracowany na dalszym etapie projektowania przedmiotowej inwestycji. Drzewa, które nie zostały przeznaczone do wycinki, znajdujące się w zasięgu prowadzonych prac, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami, np. poprzez osłonięcie pni drzew drewnianymi listwami, tkaniną jutową lub grubymi matami słomianymi bądź trzcinowymi (uwzględniając konieczność zapewnienia zwierzętom dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów). Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu realizacji inwestycji zabezpieczenia drzew należy zdemontować, nie dopuszczając do uszkodzenia drzew. Prace w obrębie drzew należy prowadzić ze szczególną ostrożnością aby nie spowodować uszkodzenia systemów korzeniowych. W przypadku zbliżenia się prac budowlanych do stref korzeniowych drzew niepodlegających wycinie należy zadbać o ich strefę korzeniową poprzez umożliwienie korzeniom poboru wody i soli mineralnych oraz dostęp do powietrza. Należy chronić bryły korzeniowe drzew przed mechanicznym uszkodzeniem, przesychaniem i niską temperaturą. Należy zadbać o to, aby korzenie były odsłonięte możliwie jak najkrócej, aby nie dopuścić do ich przesuszenia. Jeżeli wykopy nie zostaną zakryte tego samego dnia (oraz w czasie upałów) trzeba bryłę korzeniową osłonić matami z geowłókniny lub juty. Jeżeli dojdzie do uszkodzenia korzeni, powinny one być przycięte do miejsca zdrowego. W przypadku kolizji gałęzi drzew z prowadzonymi pracami budowlanymi zasięg korony drzewa można ograniczyć poprzez podwiązanie dolnych gałęzi ku górze. Wystarczająco elastyczne, młode gałęzie można przymocować do pnia drzewa, nieco grubsze zaś do gałęzi znajdujących się powyżej. Nie należy przycinać zdrowych gałęzi. Jeżeli okaże się niezbędne obcięcie niektórych gałęzi, skalę takich działań należy ograniczyć do minimum. Wszelkie cięcia (korzeni czy gałęzi) powinny być wykonywane za pomocą ostrych, zdezynfekowanych narzędzi, najlepiej sekatora lub piły ręcznej. Cięcie powinno odbywać się zgodnie z zaleceniami nadzoru przyrodniczego. Niedopuszczalne jest poruszanie się pod drzewami sprzętu mechanicznego oraz lokalizowania dróg dojazdowych, zaplecza budowy, placów składowych materiałów

budowlanych, a także miejsc magazynowania odpadów. Również drzewa uszkodzone w czasie prowadzonych prac, należy poddać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia. Odnosząc się natomiast do fauny jak już wskazywano powyżej obszar inwestycyjny w większości nie charakteryzuje się ponadprzeciętnymi uwarunkowaniami przyrodniczymi, z uwagi na funkcjonujący od wielu lat węzeł drogowy, który zaplanowano rozbudować. W bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego pasa drogowego nie zinwentaryzowano drzew mogących stanowić potencjalne miejsca występowania pachnicy i innych gatunków związanych z próchnowiskami. Dotyczy to także ewentualnych stanowisk zgniotka cynobrowego, czy kwietnicy okazałej. Brak również obecności kopców mrówek, chronionych przedstawicieli ważek, czy też ślimaka winniczka. W buforze prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie znajdują się stałe i okresowe zbiorniki warunkujące możliwość rozrodu płazów. Najbliższy zbiornik znajduje się w odległości ok. 1500 m. Podczas badań odnotowano w buforze inwestycji 3 osobniki ropuchy szarej w najbliższej odległości od osi jezdni wynoszącej 191 m i jednego osobnika żaby trawnej w najbliższej odległości od osi jezdni wynoszącej 222 m. Zaobserwowano także jaszczurkę zwinkę wymienioną w załączniku IV Dyrektywy Siedliskowej. W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań na herpetofaunę mogąca pojawić się w miejscu realizacji inwestycji, podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy. W przypadku powstania głębokich kolein ze stagnującą wodą lub zastoisk, powinny one zostać skontrolowane przez nadzór przyrodniczy przed ich zasypaniem ze względu na potencjalną obecność płazów, a w razie ich stwierdzenia należy dokonać ich odłowienia pod nadzorem przyrodniczym. Przed rozpoczęciem jakichkolwiek prac (wycinka drzew i krzewów, zdarcie gleby z pokrywą roślinną itd.) eksperci z nadzoru przyrodniczego powinni spenetrować strefę bezpośredniego oddziaływania inwestycji oraz schwytać dostrzeżone osobniki herpetofauny i przenieść je w dogodne miejsca odpowiednie dla biologii schwytanych gatunków. W celu minimalizacji negatywnego oddziaływania inwestycji na tę grupę zwierząt planowane do realizacji zbiorniki retencyjne zostaną ogrodzone, a także 100 metrów w każdą stronę od ich krawędzi na ogrodzeniu zasadniczym zostaną zamontowane płotki z siatki stalowej o wysokości ok. 0,5 m ponad powierzchnię terenu i zakopane na głębokość min. 20 cm. Średnica oczek nie może być większa niż 0,5 m. Górna część konstrukcji tzw. przewieszka powinna posiadać długość min. 10 cm i zostać wygięta na zewnątrz linii ogrodzenia tj. w kierunku przeciwnym do terenu pasa drogi pod kątem nie mniejszym niż 45 stopni. Siatki muszą być szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i być stabilnie zakotwione. Odnośnie przedstawicieli ssaków na obszarze prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej planowanej inwestycji stwierdzono ogółem 5 gatunków średnich i dużych ssaków tj.: dzika, jelenia, lisa, sarny oraz zając. Faunę drobnych ssaków reprezentowały jeż, kret oraz wiewiórka. Powyższe gatunki są szeroko rozpowszechnione na terenie Polski, tak więc zajęcie terenu pod budowę obwodnicy nie powinno znacząco negatywnie wpłynąć na stan ich populacji. Wariant realizacyjny przebiega również przez obszary będące miejscem występowania ptaków, na których oprócz gatunków szeroko rozpowszechnionych i pospolicie występujących w kraju takich jak m.in. bażant, bogatka, cierniówka, gajówka, gil, grzywacz, sierpówka, rudzik, raniuszek, sroka, skowronek, strzyżek, szpak, trznadel, wróbel domowy, zaganiacz, zięba, występują również gatunki rzadsze oraz gatunki wymienione w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej, tj. m.in. gąsiorek, dzięcioł czarny. W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje znacząco negatywnego oddziaływania na ornitofaunę. Na badanym obszarze dominują pospolite gatunki ptaków charakterystyczne dla terenów otwartych i okolic siedzib ludzkich oraz terenów leśnych, a także obszarów zakrzewionych i zadrzewionych. Na obszarze drzewostanu przeznaczonego do usunięcia z terenów Lasów Państwowych nie odnotowano obecności gniazd i dziupli. Większość obszaru inwestycyjnego to intensywnie użytkowany węzeł drogowy. Ostoją bioróżnorodności w badanym obszarze są przyległe tereny leśne. W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na ornitofaunę, prace realizacyjne związane z wycinką drzew i krzewów zostaną przeprowadzone poza okresem lęgowym ptaków. Inwestor zakłada możliwość prowadzenia wycinek w okresie lęgowym ptaków, ale dopiero po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów gatunków chronionych. Tutejszy organ wskazuje, aby kontrolę zajęcia siedlisk przeprowadzić nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych należy zaprzestać wycinki do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda. Inwentaryzacja przyrodnicza potwierdziła obecność ok. 30 gniazd jaskółki oknówki pod wiaduktami, które zostaną zniszczone podczas realizacji przedmiotowego zamierzenia inwestycyjnego. Wobec powyższego, przed dokonaniem powyższych czynności, inwestor zobowiązany jest do

uzyskania przewidzianych przepisami prawa stosownych decyzji derogacyjnych wydawanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Badania terenowe wykazały w badanym obszarze występowanie nietoperzy. Odnotowane gatunki do borowiec wielki, karlik drobny, karlik malutki. Nietoperze nie były obserwowane jako żerujące, tylko na przelotach na żerowiska poza buforem objętym pracami terenowymi prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej. Nie odnotowano tu miejsc zimowania czy też rojeń chiropterofauny. Pomimo powyższego, jak wskazano w raporcie na całej długości trasy w ramach oświetlenia zostanie zastosowane oświetlenie typu LED, które charakteryzuje się praktycznie zerową/minimalną emisją promieniowania w zakresie pasam UVB, które przyciąga owady stanowiące bazę pokarmową nietoperzy. Jak wynika z analizy przedłożonej inwentaryzacji przyrodniczej, teren na którym będzie prowadzona rozbudowa węzła Goleniów „Południe” nie charakteryzuje szczególnym znaczeniem pod względem przyrodniczym. Jednak inwestor planuje realizować przedsięwzięcie pod nadzorem przyrodniczym. Także w celu rekompensaty za wycinkę drzew i krzewów stanowiących miejsca bytowania ptaków w przedłożonej dokumentacji wskazano na konieczność montażu 25 sztuk budek lęgowych tj. 15 budek lęgowych typu A i 10 budek lęgowych typu B oraz 30 półek dla jaskółki oknówki. Precyzyjna lokalizacja oraz montaż budek lęgowych zostanie wskazana przez nadzór przyrodniczy, natomiast lokalizacja półek dla oknówki zostanie szczegółowo określona na etapie uzyskania zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków zwierząt objętych ochroną gatunkową. Zgodnie z zapisami przedłożonego raportu na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewniony zostanie nadzór przyrodniczy specjalistów w dziedzinie ornitologii oraz botaniki.

Przy spełnieniu powyższych warunków realizacja inwestycji i jej późniejsze funkcjonowanie nie będzie miało znacząco negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze i nie wpłynie na zmniejszenie bioróżnorodności obszaru.

Analizując lokalizację planowanej inwestycji względem obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2024 r., poz. 1478 ze zm.) stwierdzono, że przedsięwzięcie będzie realizowane poza granicami powierzchniowych form ochrony przyrody. Najbliższym obszarem chronionym jest użytek ekologiczny o nazwie Dolina rzeki Iny, usytuowany około 1,7 km na południowy-wschód, który został powołany Uchwałą Rady Miejskiej w Goleniowie z dnia 30 stycznia 2019 r. w sprawie użytku ekologicznego „Dolina rzeki Iny”. Celem ochrony użytku jest zachowanie w odpowiednim stanie cennych ekosystemów, zlokalizowanych na terenach podmokłych, będących miejscem występowania gatunków rzadkich i chronionych. Mając na uwadze znaczną odległość wspomnianej obszarowej formy ochrony przyrody od granic planowanego przedsięwzięcia, można jednoznacznie stwierdzić, że jego realizacja nie doprowadzi do niedotrzymania celów dla jakich powołano użytek ekologiczny „Dolina rzeki Iny”.

W niniejszym postępowaniu tut. organ przeprowadził również analizę oddziaływania na obszary Natura 2000, w tym analizę oddziaływań pośrednich. Należy wskazać, iż najbliższe obszary Natura 2000 usytuowane są w odległości do 5 km i jest to obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 zlokalizowany w odległości ok. 2,3 km na południowy-zachód od granic terenu inwestycyjnego i obszar Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012 zlokalizowany w odległości ok. 4,1 km na północny-zachód od granic terenu inwestycyjnego.

Obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320037 został powołany Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. Nr 25, poz. 133 z późn. zm.). Dla przedmiotowego obszaru zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. (Zacho. z 2014 r. poz. 1934; zm.: Zach. z 2017 r. poz. 2183, zm. Zach. z 2022 r., poz. 4562), ustanowiono plan zadań ochronnych. Zgodnie z SDF (aktualizacja grudzień 2023), przedmiotami ochrony w obszarze są następujące gatunki ptaków, które powinny być chronione poprzez ochronę ich siedlisk: krzyżówka *Anas platyrhynchos*, głowienka *Aythya ferina*, czernica *Aythya fuligula*, nurogęś *Mergus merganser*, łyska *Fulica atra*, kormoran czarny (sinensis) *Phalacrocorax carbo sinensis*, różeniec *Anas acuta*, ogorzałka *Aythya marila*, ohar *Tadorna tadorna*, cyraneczka *Anas crecca*, gągoł *Bucephala clangula*, puchacz *Bubo bubo*, uszatka błotna *Asio flammeus*, zimorodek *Alcedo atthis*, podróżniczek *Luscinia svecica*, brzęczka *Locustella luscinioides*, wodniczka *Acrocephalus paludicola*, wąsatka *Panurus biarmicus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, świstun *Anas penelope*, krakwa *Anas strepera*, bąk *Botaurus stellaris*, czapla biała *Egretta alba*, bocian czarny *Ciconia nigra*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, bielaczek *Mergus albellus*, trzmielojad *Penrnis apivorus*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*,

blotniak łąkowy *Circus pygargus*, rybołów *Pandion haliaetus*, sokół wędrowny *Falco peregrinus*, kropiatka *Porzana porzana*, zielonka *Porzana parva*, derkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, ostrzygojad *Heamatopus ostralegus*, czajka *Vanellus vanellus*, batalion *Philomachus pugmax*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, mewa mała *Hydrocoloeus minutus*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, łęczak *Tringa glareola*. Powyższy obszar Natura 2000 wyznaczony został w celu ochrony populacji dziko występujących gatunków ptaków, utrzymania i zagospodarowania ich siedlisk zgodnie z wymogami ekologicznymi oraz przywracania zniszczonych biotopów oraz tworzenia biotopów.

Z danych będących w posiadaniu tutejszego organu wynika, iż najbliższe przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 stwierdzono w odległości ponad 3 km od granic terenu realizacji przedmiotowego węzła i są to miejsca występowania bielika. Zgodnie z obowiązującym planem zadań ochronnych dla analizowanej ostoi, zagrożeniem dla bielika jest zwiększona śmiertelność ptaków wskutek kolizji z elektrowniami wiatrowymi i napowietrznymi liniami energetycznymi, a także płoszenie ptaków wskutek niekontrolowanego ruchu kołowych pojazdów zmotoryzowanych (nielegalny motocross, quady) oraz łodzi motorowych. Do pozostałych zagrożeń należy zaliczyć zmniejszanie się areału lub utrata siedlisk żerowania wskutek zaniku zabagnień i zadrzewień w krajobrazie rolniczym, zabudowę w pobliżu wód, wycinanie starych, martwych i obumierających drzew. Biorąc pod uwagę charakter planowanej inwestycji polegającej na rozbudowie istniejącego już węzła drogowego, uwarunkowania przyrodnicze terenu inwestycyjnego, a także jego znaczną odległość od granic ww. obszaru inwestycyjnego, nie przewiduje się aby realizacja i późniejsza eksploatacja inwestycji mogły doprowadzić do niedotrzymania ustanowionych dla bielika celów ochrony tj. utrzymania populacji rozrodowej na poziomie min. 19 par, właściwego stanu siedlisk (FV) stanowiących miejsca wypoczynku i żerowania na powierzchni min. 15000 ha oraz stanu populacji migrującej na poziomie ok. 30-80 os i zimującej na poziomie ok. 70 os., a także utrzymania stabilnej powierzchni siedlisk lęgowych gatunku tj. przypadającego na 1 terytorium drzewostanu w wieku 90–120 lat (sosna, buk) lub 70–90 lat (olsza) o powierzchni 50 ha, z miejscami trudno dostępnymi (z gęstym podrostem, zalanymi wodą), z obecnością w odległości do 10 km od gniazda, w pasie przestrzeni powietrznej o szerokości 2 km, rozległych terenów otwartych: zbiorników wodnych, dolin rzecznych, wilgotnych łąk, gdzie pomiędzy gniazdem a żerowiskiem nie znajdują się wiatraki i linie energetyczne wysokiego napięcia, w niepogorszonym stanie (FV) na powierzchni minimum 950 ha oraz żerowisk na powierzchni min. 15000 ha, z uwzględnieniem naturalnych procesów. Biorąc pod uwagę rodzaj, zakres i uwarunkowania przyrodnicze terenu inwestycyjnego, nie dojdzie do uszczuplenia siedlisk bielika, a także siedlisk pozostałych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320037, dla których w większości dogodnym środowiskiem są ekosystemy wodne, których brak jest w miejscu realizacji projektu. W związku z tym stwierdza się, iż realizacja projektu nie będzie stała w kolizji z realizacją celów ochrony ustanowionych dla poszczególnych przedmiotów ochrony analizowanego obszaru w planie zadań ochronnych, a tym samym nie pogorszy integralności tego obszaru Natura 2000 oraz nie wpłynie negatywnie na jego powiązania z innymi obszarami sieci Natura 2000.

Obszar Natura 2000 Puszcza Goleniowska PLB320012 został ustanowiony jako obszar specjalnej ochrony ptaków rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 5 września 2007 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. 2007 nr 179 poz. 1275), które utraciło moc z dniem wejścia w życie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków (Dz. U. z 2011 r, Nr 25, poz. 133). Przedmiotami ochrony tego obszaru zgodnie z SDF (aktualizacja grudzień 2023 r.) są: kania ruda *Milvus milvus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, derkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, zimorodek *Alcedo atthis*, podróżniczek *Luscinia svecica*, gągoł *Bucephala clangula*, kszysk *Gallinago gallinago*. Dla obszaru, ustanowiono plan zadań ochronnych Zarządzeniem 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 (Zacho. z 2014 r. poz. 1933; zm. Zach. z 2017 r. poz. 1273, zm. Zach. z 2018 r. poz. 2737, zm. Zach. z 2019 r. poz. 1512, zm. Zach. z 2023 r. poz. 194). Zgodnie z materiałami podstawowymi do ww. planu zadań ochronnych planowany do wykonania zakres prac oddalony jest o ok. 4,2 km od najbliższych występujących siedlisk ptaków stanowiących przedmioty ochrony ww. obszaru Natura 2000 tj. bielika, żurawia, kani rudej, zimorodka, gągoła, kszyska, podróżniczka. Znaczna odległość przedsięwzięcia od granic ww. obszaru Natura 2000 wyklucza możliwość ingerencji w siedliska ww.

gatunków ornitofauny. Nie stwierdza się również możliwości negatywnego wpływu na realizację celów i działań ochronnych określonych dla przedmiotów ochrony obszaru Puszcza Goleniowska PLB320012.

Planowane przedsięwzięcia położone jest w granicach korytarza ekologicznego KPn-30 Puszcza Bukowa. Planowa inwestycja obejmuje swoim zasięgiem rozbudowę węzła Goleniów Południe wzdłuż istniejącej drogi ekspresowej S3. Z uwagi na charakter zadań w ramach przyszłego przedsięwzięcia nie przewidziano przejść dla zwierząt, niemniej zgodnie z przedłożoną dokumentacją planowana inwestycja zostanie ogrodzona. Ogrodzenie będzie miało na celu m.in. uniemożliwienie wtargnięcia zwierzyny na infrastrukturę drogową, a także naprowadzenie jej na przejścia o funkcji ekologicznej znajdujące się na odcinkach sąsiadujących z przyszłą inwestycją. Dla odcinka sąsiadującego z obszarem planowanej inwestycji 20 marca 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wydał postanowienie znak: WONS-OŚ.4222.3.2018.KS uzgadniające realizację przedsięwzięcia wraz z warunkami w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzanej dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi S3 na odcinku Miękowo-koniec obw. Brzozowa wraz z rozbudową odcinka Miękowo – Rzęsnica – Dostosowanie Drogi Krajowej Nr 3 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Miękowo (koniec obw. Miękowa – Rzęsnica (węzeł Rzęsnica z węzłem)”. W ramach postanowienia nałożono warunek realizacji dwóch przejść dla zwierząt w następujących lokalizacjach: w km 69+490 – most na rzece Inie – o szerokości 2 x 5 m i wysokości 3,2 m oraz górne przejście w km 75+729 o szerokości 40 m, zapewniając tym samym migrację zwierząt na obszarze korytarza ekologicznego Puszcza Bukowa KPn-30.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w miejscach prowadzenia robót budowlanych dojdzie do krótkotrwałego pogorszenia walorów krajobrazowych na skutek obecności maszyn budowlanych, środków transportu, składowania materiałów wykorzystywanych w trakcie budowy, rozkopania warstwy gleby, formowania nasypów i wykopów, rozbiórki istniejącej nawierzchni jezdni i obiektów drogi ekspresowej S3, a także rozbiórki istniejących nawierzchni drogi powiatowej oraz łącznic. Uciążliwości te będą czasowe i ustąpią po zakończeniu budowy. Odnosnie etapu eksploatacji należy wskazać, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie znacząco oddziaływać na obecny typ krajobrazu. Rozbudowany zostanie istniejący od wielu lat w krajobrazie węzeł drogowy w ciągu funkcjonującej drogi ekspresowej S3. Funkcja krajobrazowa pełniona dotychczas na terenie objętym inwestycją nie ulegnie przekształcaniu, a po rozbudowie ulegną poprawie walory estetyczne przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej S3. Po przeprowadzonej analizie wpływu projektowanej inwestycji na środowisko oraz uwzględniając ważny wymiar inwestycji, oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na krajobraz będzie akceptowalne. Zgodnie z zapisami przedłożonego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko w celu minimalizacji oddziaływania przyszłej inwestycji na krajobraz zaplanowano dokonanie zostaną nasadzenia drzew i krzewów nawiązujące do istniejącej zieleni i warunków siedliskowych, które będą poddawane zabiegom pielęgnacyjnym oraz kontrolom udatności nasadzeń, a w przypadku konieczności uzupełnianiu powstałych ubytków.

Nie przewiduje się także, aby funkcjonowanie inwestycji miało znaczący wpływ na ogólną wielkość emisji gazów cieplarnianych, a tym samym na zmiany klimatu. Ocenia się również, że postępujące zmiany klimatu i jego potencjalne skutki nie będą miały wpływu na planowane przedsięwzięcie. Również prawdopodobieństwo wystąpienia ruchów osuwiskowych i masowych ziemi na terenie inwestycji jest znikome.

Pod warunkiem prawidłowo prowadzonych prac budowlanych oraz prawidłowej eksploatacji obiektu, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej jest mało prawdopodobne. Zastosowanie nowoczesnych technologii i przepisów BHP, a także doświadczenie Wykonawcy z zakresie robót budowlanych, powinny zagwarantować brak zagrożenia wystąpieniem katastrofy budowlanej. Katastrofa naturalna to 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, powodzie, zjawiska lodowe, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi albo też działanie innego żywiołu. Stabilny klimat terenu inwestycyjnego, specyfika przedsięwzięcia i sposób jego realizacji dają podstawę do stwierdzenia iż ryzyko katastrofy naturalnej jest również mało prawdopodobne. Przeprowadzone analizy dla wariantu inwestycyjnego wskazały, że dla każdego z analizowanych odcinków prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii jest bardzo małe.

Teren omawianego przedsięwzięcia nie jest położony na obszarach górskich i leśnych, znajduje się także poza uzdrowiskami oraz terenami mającymi znaczenie historyczne, kulturowe.

Z uwagi na rodzaj zastosowanej technologii oraz fakt, iż nie planuje się wprowadzać do środowiska materiałów i substancji, których niewłaściwe wykorzystanie mogłoby w nieodwracalny sposób zanieczyścić środowisko uznaje się, iż oddziaływania na etapie realizacji związane z planowaną inwestycją będą miały charakter odwracalny.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do przekroczenia standardów jakości środowiska. Charakter, zakres oraz znaczna odległość przedsięwzięcia od granic państwa pozwala stwierdzić, iż przedmiotowe zamierzenie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

Podsumowując, stwierdza się, iż z uwagi na charakter, skalę oraz lokalizację, realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia przy zachowaniu ww. działań minimalizujących oraz spełnieniu warunków określonych w przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, nie wpłynie znacząco negatywnie na poszczególne komponenty środowiska.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Wnioskodawca dokonał opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji w kwocie 205 zł zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r. poz. 2111 z późn. zm.).

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś.

z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska
Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania na Środowisko
i Naprawy Szkód w Środowisku
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Anna Czyżowicz
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/