



# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 26 marca 2026 r.

WONS.420.1.2025.MM.36

## **DECYZJA Nr 6/2026** **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104, art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691) – dalej zwanej Kpa, art. 75 ust. 1 pkt b) i p), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 82 i 85 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 ze zm.) – dalej zwanej ustawą o oś oraz § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 31, § 3 ust. 1 pkt 7, pkt 62, pkt 67, pkt 88 lit. a), c), d), 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 ze zm.); po rozpatrzeniu wniosku oraz jego uzupełnień, przedłożonych przez pełnomocnika inwestora, którym jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa węzła Radziszewo-Klucz w związku z Budową drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) – Gryfino”

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla ww. przedsięwzięcia i jednocześnie określam:**

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na realizacji drogowego węzła zespolonego tj. w. Radziszewo (DK31) i w. Klucz (droga S3). Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa zachodniopomorskiego, w m. Szczecin, a także w powiecie gryfińskim, na terenie gminy Gryfino. W obszarze oddziaływania znajdują się także działki zlokalizowane na terenie gminy Stare Czarnowo. Szczegółowa charakterystyka przedsięwzięcia została przedstawiona w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

### **II. Istotne warunki korzystania ze środowiska 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 zminimalizowania emisji hałasu do środowiska należy:**

- a) stosować możliwie najmniej uciążliwą akustycznie technologię prowadzenia prac budowlanych, m. in. ograniczać ilości przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w sąsiedztwie budynków mieszkalnych, wyłączać silniki, urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas niepracujące w danej chwili, ograniczać czas pracy urządzeń i maszyn na najwyższych obrotach.

- b) przed rozpoczęciem realizacji inwestycji w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej poinformować mieszkańców o terminie rozpoczęcia zaplanowanych prac.
  - c) w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie prace budowlane stanowiące źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 – 22.00. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych technologicznie i organizacyjnie, dopuszcza się pracę w godzinach nocnych, pod warunkiem, iż prace nie będą powodować znaczącego dyskomfortu dla okolicznych mieszkańców,
  - d) zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowej i miejsca do czasowego magazynowania wytworzonych odpadów lokalizować w odległości wykluczającej wystąpienie uciążliwości związanych z ich funkcjonowaniem na terenach chronionych akustycznie,
  - e) tereny chronione akustycznie, narażone na uciążliwości związane z nadmiernym hałasem zabezpieczyć ekranami akustycznymi; w miejscach spodziewanej zabudowy mieszkaniowej, aktualnie niezagospodarowanych, na których istnieje ryzyko przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, pozostawić rezerwę terenową pod budowę ekranów akustycznych, zgodnie z tabelą w pkt III.3 decyzji.
2. W celu zminimalizowania emisji zanieczyszczeń do powietrza należy:
- a) ograniczać prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy, zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych;
  - b) systematycznie oczyszczać drogi dojazdowe w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota, w celu wyeliminowania wtórnej emisji;
  - c) w okresie bezdeszczowym z wysoką temperaturą stosować zraszanie terenów, z których może dochodzić do znaczącego pylenia.
3. W celu minimalizacji oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne:
- a) przed rozpoczęciem inwestycji wykonać projekty organizacji i technologii prowadzenia robót ziemnych i fundamentowych;
  - b) ewentualne tankowanie pojazdów i maszyn na terenie inwestycji przeprowadzać w miejscu odpowiednio zabezpieczonym przed zanieczyszczeniem środowiska wodno-gruntowego, na terenie utwardzonym i uszczelnionym.
  - c) zaplecza budowy, w tym bazy sprzętowo-materiałowej, miejsca magazynowania odpadów, zorganizować poza dolinami cieków, miejscami zastoisk wodnych, rowami melioracyjnymi,
  - d) obszar przedsięwzięcia wyposażać w stosowną ilość sorbentów i innych środków neutralizujących ewentualne rozlewy substancji mogących zanieczyścić środowisko wodno-gruntowe. W przypadku wycieku/rozlewu niebezpiecznej substancji jak najszybciej usunąć awarię i przywrócić naturalne warunki gruntowe poprzez usunięcie zanieczyszczonego materiału i przekazaniu go do utylizacji,
  - e) zapotrzebowanie na wodę realizować poprzez wykorzystanie istniejącej sieci wodociągowej (wg uzgodnienia z jej gestorem) lub poprzez dowóz wody beczkowozami,
  - f) prace w rejonie rowów prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do ich uszkodzenia czy zanieczyszczenia,
  - g) w przypadku kolizji elementów planowanej inwestycji z urządzeniami wodnymi, prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie powodować pogorszenia stosunków wodnych na gruntach sąsiednich i zachować urządzenia; dla prawidłowego funkcjonowania urządzeń należy zachować ich drożność, właściwy stan techniczny i kierunek odpływu wody;
  - h) urządzenia melioracji wodnych należy przebudowywać z zachowaniem dotychczasowych kierunków spływu;
  - i) przed rozpoczęciem robót związanych z przebudową fragmentu rzeki Omulna, likwidacją i budową rowów poinformować właściwy terenowo Nadzór Wodny PGW WP,
  - j) w celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w przebudowywanym korycie rzeki Omulna wskazuje się na konieczność okresowego przystosowania części istniejącego koryta do prowadzenia wód (tzw. przebudowa cieku pod osłoną gródź); alternatywnym rozwiązaniem jest wykonanie tzw. „kanału obiegowego”; w szczególnych przypadkach można również zastosować tzw. „kanał zastępczy”, prowadzony równoległe do przebudowywanego cieku,
  - k) w przypadku konieczności umocnienia brzegów w skarpie brzegowej, w strefie podwodnej nie stosować płyt betonowych (w tym ażurowych), ani koszy siatkowo – kamiennych. W

przypadku konieczności umocnienia skarp należy wykorzystać naturalny materiał kamienny, który jest preferowanym substratem dennym przez wiele gatunków ryb.

- l) wykopy odwadniać bezpośrednio przed rozpoczęciem robót budowlanych,
- m) w celu odwodnienia wykonywanych wykopów zaleca się zastosowanie igłofiltrów lub przegród pionowych oraz drenaży drogowych (w przypadku wykopów liniowych);
- n) wodę z odwodnienia wykopów odprowadzić do odbiornika po uprzednim podczyszczeniu z zawiesiny w osadniku;
- o) w ramach systemu odwodnienia układu drogowego wykonać zbiorniki retencyjne spowalniające odpływ do odbiornika, jakim jest rzeka Omulna, o pojemności zapewniającej przetrzymanie wód roztopowych i opadowych z nawalnych deszczy, tj. zapobiegających podtapianiu obszarów sąsiednich;
- p) w ramach systemu odwodnienia układu drogowego zastosować osadniki zawieszin i separatory substancji ropopochodnych oraz zastawki umożliwiające odcięcie dopływu wody w przypadkach awaryjnych, na wylocie do cieków zamontować kłapy zwrotne;
- q) wszystkie urządzenia służące do oczyszczania i zagospodarowania wód opadowych regularnie czyścić;
- r) odpady inne niż niebezpieczne powstające na placu budowy, przed przekazaniem do dalszego zagospodarowania uprawnionym podmiotom, gromadzić selektywnie, w wydzielonych i oznaczonych miejscach o utwardzonym podłożu, w sposób zapobiegający przed powstawaniem odcieków, emisją pyłów, rozprzestrzenieniem się poza obszar przedsięwzięcia;
- s) odpady niebezpieczne do czasu przekazania do unieszkodliwienia lub utylizacji tymczasowo magazynować w szczelnych, zamkniętych i oznakowanych pojemnikach/kontenerach odpornych na działanie zawartych w nich substancji, w wydzielonych miejscach na terenie zaplecza budowy;
- t) masy ziemne pochodzące z prowadzonych wykopów w jak największym stopniu wykorzystywać do zagospodarowania terenu działek inwestycyjnych np. do formowania nasypów czy do rekultywacji terenu;
- u) do zimowego utrzymania ciągów komunikacyjnych i terenów utwardzonych, w miarę możliwości stosować środki niezawierające jonów chlorkowych lub wprowadzić substancje pozwalające uzyskać wystarczającą wydajność procesu przy jednoczesnym, mniejszym ładunku chlorków.

#### 4. W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze należy:

- a) realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym (środowiskowym) – inwestorskim i wykonawczym, tj. zapewnić nadzór specjalisty w zakresie ochrony środowiska przyrodniczego w zakresie botaniki i zoologii, celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac związanych z: wycinką drzew i krzewów, usuwaniem i zabezpieczaniem wierzchniej warstwy gruntu (w tym ściółki leśnej), zabezpieczeniem stanowisk gatunków chronionych i cennych siedlisk przyrodniczych, organizacją i lokalizacją placu budowy, w tym zastosowaniem właściwych działań ochrony fauny i zapobiegających przedostaniu się zwierząt na teren budowy, kontrolą występowania gatunków inwazyjnych i przeciwdziałaniem przed ich rozprzestrzenieniem.

Dodatkowo do obowiązków nadzoru przyrodniczego powinno należeć:

- przeprowadzenie szkolenia dla pracowników nadzorujących budowę, w trakcie którego przedstawione zostaną informacje dotyczące istniejących uwarunkowań przyrodniczych oraz działań ochronnych koniecznych do stosowania przez pracowników w trakcie prowadzonych prac budowlanych;
- maksymalnie na 3 dni przed rozpoczęciem prac budowlanych przeprowadzenie kontroli pod kątem występowania siedlisk i obecności osobników chronionych gatunków w granicach przewidzianego do realizacji odcinka pasa drogowego (w szczególności miejsc lęgowych i rozrodczych) oraz w obrębie kolizyjnych zadrzewień, w przypadku stwierdzenia wcześniej niezidentyfikowanych gatunków - uzyskanie stosownych zezwoleń na odstąpienie od zakazów obowiązujących względem dziko występujących chronionych gatunków oraz kontrola i nadzór nad realizacją zezwolenia zgodnie ze wskazanymi warunkami;

- wskazanie bezpiecznych terminów oraz sposobu prowadzenia prac budowlanych w odniesieniu do aktualnie zidentyfikowanych walorów przyrodniczych obszaru inwestycyjnego;
  - prowadzenie kontroli skuteczności zastosowania zabezpieczeń przed wkraczaniem fauny w granice terenu budowy (szczelności wykonanych tymczasowych ogrodzeń dla płazów i drobnych ssaków);
  - nadzorowanie sposobu ochrony i stanu siedlisk przyrodniczych i zadrzewień znajdujących się w bezpośrednim zasięgu i sąsiedztwie prowadzonych prac, w tym przede wszystkim na obszarach Natura 2000 w zakresie wycinki drzew w rejonie siedlisk przyrodniczych, miejsc intensywnych prac z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, hałd składowanych mas ziemnych oraz miejsc składowania materiałów budowlanych;
  - prowadzenie bieżącej kontroli wykopów i miejsc stanowiących potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, w przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt, podejmowanie z zachowaniem szczególnej ostrożności działań mających na celu uwolnienie i wypuszczenie zwierząt w bezpieczne miejsce, poza zakres oddziaływania inwestycji w odpowiednich dla gatunku siedliskach (na chwytanie, przetrzymywanie, transport i przemieszczanie z miejsc regularnego przebywania w inne miejsca chronionych gatunków zwierząt należy uzyskać zezwolenie właściwego miejscowo regionalnego dyrektora ochrony środowiska zgodnie z ustawą o ochronie przyrody);
  - prowadzenie bieżącej kontroli dla realizacji i oceny skuteczności realizowanych urządzeń ochrony środowiska (prawidłowego wykonania ogrodzeń ochronno-naprowadzających, nasadzeń kompensacyjnych drzew);
  - ewentualne określanie potrzeby podjęcia dodatkowych działań zabezpieczających i/lub minimalizujących w zależności od stwierdzonych uwarunkowań lokalnych;
  - prowadzenie kontroli realizacji warunków określonych w przedmiotowej decyzji.
- b) wycinkę drzew ograniczyć do niezbędnego minimum oraz przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca – 30 września, z dopuszczeniem jej wykonania w okresie lęgowym po uprzednim rozpoznaniu ornitologicznym, pod warunkiem, że jego wyniki nie wykażą gniazdowania ptaków w danym czasie. Szczegółowy przegląd drzew wymagany jest również w przypadku wycinki w innym okresie, jeśli te mogły by stanowić siedliska sów wykorzystujących je jako miejsca lęgowe;
- c) zapobiegać uszkodzeniu drzew nieprzeznaczonych do wycinki, występujących w rejonie prowadzonych prac poprzez:
- zabezpieczenie pni do wysokości pierwszych gałęzi np. poprzez odeskowanie na podkładzie wykonanym z mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa;
  - prowadzenie wykopów w sąsiedztwie drzew krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, prace w odległości mniejszej niż 1,5 m od pnia powinny być wykonywane ręcznie; odsłonięte korzenie drzew zabezpieczać przed przesuszeniem lub przemarznięciem poprzez osłonięcie jutą lub matą,
  - zabezpieczenie preparatem grzybobójczym miejsc ewentualnych uszkodzeń mechanicznych pni i korzeni;
- d) unikać obsypywania drzew i krzewów oraz składowania na powierzchni wyznaczonej rzutem korony materiałów budowlanych, mas ziemnych i odpadów;
- e) wykonać nasadzenia zieleni w miejscach dostępnego terenu - odcinkowo wzdłuż projektowanej DK31: 0+150-0+250 strona prawa, 0+825-0+865 strona lewa oraz w rejonie wybranych zbiorników wód deszczowych (ZB-1, ZB-1a, ZB\_ist\_1, ZB\_ist\_2);
- f) do nasadzeń wykorzystać drzewa i krzewy w wieku powyżej 5 lat, stosując gatunki rodzimego pochodzenia, zgodnie z ich wymogami glebowo-siedliskowymi;
- g) nasadzenia pielęgnować i regularnie podlewać przez okres min. 3 lat;
- h) drogi dojazdowe wytyczyć poza zasięgiem siedlisk przyrodniczych będących przedmiotami ochrony obszarów Natura 2000;
- i) drogi dojazdowe w sąsiedztwie łągu - chronionego siedliska przyrodniczego 91E0 należy wykonać wyłącznie w obrębie terenu objętego inwestycją i przyszłego pasa utrzymaniowego,

- który powinien być zlokalizowany w minimalnej odległości względem podstawy nasypu istniejącej A6 biegnącego pomiędzy linią kolejową a Odrą Wschodnią (Regalica);
- j) płyty chronionych siedlisk przyrodniczych zlokalizowanych w odległości do 20 m od przedsięwzięcia oznakować taśmą ostrzegawczą zamocowaną na o wysokości min. 1 m; taśma winna być rozciągnięta na całej długości granicy siedliska sąsiadującego z terenem inwestycji i zdjęta po zakończeniu inwestycji; w szczególności zabezpieczenia wymagać będą siedliska przyrodnicze zlokalizowane w następujących lokalizacjach:
- 9160 w km DK31 0+690 – 0+745 strona lewa,
  - 91E0 w km A6 8+838 – 9+055 strona prawa, 8+465 – 9+120 strona lewa,
  - 9190 w km A6 12+635 – 12+700 strona prawa,
  - 9130 w km A6 12+765 – 12+865 strona prawa (koniec robót drogowych 12+700),
  - 9190 A6 w km 12+675 – 12+865 strona lewa (koniec robót drogowych 12+700),
  - 2330 - zjazd na wysokości w km 9+815 A6 strona prawa;
- k) wprowadzić i egzekwować zakaz składowania mas ziemnych i innych materiałów związanych z przedsięwzięciem oraz postoju sprzętu w zakresie innym niż dla prac prowadzonych w danym dniu (i usuwania ich z tego terenu po zakończeniu prac w danym dniu) - zakaz ten dotyczy obszaru w odległości co najmniej do 20 m od siedlisk przyrodniczych;
- l) aby zapobiec nadmiernemu odwodnieniu pól siedlisk 91E0 należy prowadzić odwodnienie wykopów odcinkowo z użyciem igłofiltrów, studni depresyjnych lub drenaży poziomych. W przypadku, gdy wykop będzie odwadniany powierzchniowo (przez wypompowanie wody), w celu zmniejszenia ilości zawiesiny, zastosować mobilne odstojniki (osadniki);
- m) w obrębie pozostających fragmentów częściowo niszczonego siedlisk przyrodniczych 91E0 i 9160 pozostawić kłody drewna pochodzące z wycinanych drzew liściastych o minimalnych wymiarach 3 m długości i 50 cm grubości, w ilości 5-10 szt/ha. Działania te należy prowadzić w porozumieniu z zarządcą/właścicielem terenu;
- n) do rekultywacji i adaptacji mas ziemnych zgromadzonych w przyzmacach na etapie budowy przedsięwzięcia należy wykorzystać jedynie te, które nie zawierają materiału roślinnego gatunków inwazyjnych. W tym celu przed ponownym wykorzystaniem mas ziemnych lub ewentualnym wbudowaniem materiału pozyskanego z poza terenu przedsięwzięcia, należy dokonać oceny pod kątem obecności materiału roślinnego gatunków inwazyjnych, a w przypadku obecności fragmentów tych roślin, należy określić przynależność gatunkową (rodzajową) rośliny i w zależności od wyników analizy postępować w sposób zapewniający nierozprzestrzenienie się IGO,
- o) wszelkie obiekty przeznaczone do rozbiórki lub przebudowy należy skontrolować pod kątem ich wykorzystywania jako siedliska lęgowe ptaków, a także występowania schronień letnich i zimowych nietoperzy. Kontrola powinna być przeprowadzona nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia w obrębie ww. obiektów zasiedlenia przez chronione gatunki zwierząt, nadzór przyrodniczy winien zdecydować o dalszym sposobie postępowania;
- p) prace budowlane wymagające ingerencji w koryta rzek należy prowadzić w okresie od 15 lipca do końca lutego, tj. poza okresem migracji i rozrodu większości gatunków ryb, w tym gatunków chronionych. W przypadku konieczności wykonywania prac w czasie przypadającym na okres rozrodu chronionych gatunków ryb należy je prowadzić pod nadzorem ichtiologa, który jeszcze przed podjęciem robót w cieku (maksymalnie 7 dni przed rozpoczęciem prac) winien dokonać weryfikacji występowania chronionych gatunków w cieku na odcinku pozostającym w kolizji z inwestycją oraz odcinkach sąsiadujących o długości min. 100 m. W przypadku stwierdzenia występowania tych gatunków prace w obrębie cieku należy wstrzymać do czasu zakończenia wskazanego okresu rozrodczego lub postępować zgodnie z uzyskanymi decyzjami derogacyjnymi;
- q) w obrębie pasa budowy unikać tworzenia okresowych zastoisk wodnych stanowiących potencjalne miejsca rozrodu płazów, zabezpieczać wykopy i wszelkie miejsca stanowiące potencjalne pułapki dla zwierząt,
- r) plac budowy wygrodzić przed dostępem herpetofauny i drobnych ssaków przy pomocy tymczasowych ogrodzeń, wykonanych z materiału wytrzymałego, o zwartej strukturze np. folii

polimerowej szczelnej (bez perforacji) lub geowłókniny, z zakończeniami w kształcie litery „U”, powodującymi zmianę kierunku ruchu zwierząt oraz o wymiarach minimalnych: wysokość 50 cm, głębokość zakopana w gruncie 20 cm z odgiętą górną krawędzią na zewnątrz drogi pod kątem 45-90°, tworzącym przewieszkę o długości 5-10 cm. Ogrózenia wykonać na odcinkach:

Orientacyjny kilometr	Droga	Strona
8+483 - 9+370	A6	Prawa i lewa
9+370 – 9+603	A6	Lewa
10+048 – 10+129	A6	Prawa
10+021 – 10+122	A6	Prawa
10+773 – 11+047	A6	Lewa
11+434 – 11+745	A6	Lewa
11+471 – 11+804	A6	Prawa
0+226 – 1+236	DK31	Prawa
0+232 – 1+236	DK31	Lewa

Lokalizacja wskazanych wygrodzień herpetologicznych winna zostać uszczegółowiona na etapie realizacji przedsięwzięcia przez nadzór przyrodniczy.

- s) osuszanie i usuwanie roślinności planowanych do przebudowy zbiorników wód deszczowych zlokalizowanych w km ok. 10+900 i 11+600 A6 strona lewa realizować na przełomie września i października lub pod nadzorem herpetologicznym. Prace w zbiornikach powinny przebiegać według schematu:

- obniżyć lustro wody,
- dokonać penetracji dna i odłowić zwierzęta (zarówno postaci dorosłe jak i młodociane),
- zabezpieczyć odłowione zwierzęta w przygotowanych uprzednio pojemnikach w miejscu zacienionym tak aby temperatura wody zapewniała bezpieczne przetrwanie odłowionych osobników,
- transportować i wypuszczać zwierzęta w ekologicznie odpowiednich siedliskach – miejsca uwolnienia zwierząt powinny znajdować się poza zasięgiem oddziaływania robót;

- t) oczyszczanie zbiorników hydrotechnicznych prowadzić w okresie ich wyschnięcia albo poza okresem godowym i okresem rozwoju osobników młodocianych, tzn. w miesiącach sierpień/wrzesień. W przypadku konieczności wykonania prac w innym terminie, konieczna jest kontrola prac prowadzona przez herpetologa;

- u) na odcinkach trasy, gdzie konieczna jest realizacja oświetlenia należy zamontować oprawy kierunkowe, oświetlające jedynie jezdnię (bez rozpraszania światła do tyłu); na całej długości planowanej trasy, dla ograniczenia wabienia nietoperzy w rejon drogi, w przewidywanym oświetleniu należy zastosować źródła światła LED jak najmniej przyciągające owady;

5. Prace ziemne w obrębie stanowisk archeologicznych: AZP 32-06/18, AZP 32-06/17, AZP 32-06/7 prowadzić pod nadzorem archeologicznym.

### III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

1. Uwzględnić uwarunkowania określone w pkt II.
2. W ramach inwestycji zrealizować układ drogowy w postaci węzła zespolonego Radziszewo – Klucz wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w wariantie technicznym i technologicznym preferowanym przez inwestora (2), zgodnie z charakterystyką przedsięwzięcia zawartą w załączniku nr 1 do decyzji.
3. Zaprojektować i wykonać ekrany akustyczne w lokalizacjach i parametrach zgodnie z poniższą tabelą:

Oznaczenie	Rodzaj Zabezpieczenia	Wys. [m]	Dł. [m]	Droga	Strona	Szacunkowy kilometr zabezpieczenia	(**)	(***)
EA-1	Ekran pochłaniający	5,0	303	JZR-L	prawa	1+358-1+661	+	+
EA-2A	Ekran pochłaniający	4,0	100	JZR-P	prawa	0+647 – 0+746	+	+
EA-2B	Ekran odbijający	4,0	31	JZR-P	prawa	0+747 – 0+777	-	+
EA-2C	Ekran pochłaniający	4,0	274	JZR-P	prawa	0+777 – 1+051	+	+

EA-3	Ekran pochłaniający	4,5	115	JZR-P	prawa	1+051 – 1+166	+	+
EA-4	Ekran pochłaniający	5,5	164	JZR-P	prawa	1+130 – 1+293	+	+
EA-5	Ekran pochłaniający	3,0	99	DK-31	prawa	0+637 – 0+736	+	+
EA-6	Ekran pochłaniający	4,0	120	DK-31	prawa	0+996 – 1+112	+	+
EA-7A	Ekran odbijający	4,0	53	JZR-L	prawa	1+057– 1+109	-	+
EA-7B	Ekran pochłaniający	5,0	114	JZR-L	prawa	0+943 – 1+057	+	+
EA-7C	Ekran odbijający	4,0	35	JZR-L	prawa	0+907 – 0+943	-	+
EA-7D	Ekran pochłaniający	5,0	11	JZR-L	prawa	0+896 – 0+907	+	+
EA-8	Ekran pochłaniająco-odbijający	4,5	100*	DK-31	lewa	0+000 – 0+105	+	+
EA-9	Ekran pochłaniająco-odbijający	4,0	92*	DK-31	prawa	0+017 – 0+105	+	+
EA-10	Ekran pochłaniający	5,0	164	JZR-L	prawa	0+018 – 0+183	+	+
EA-11	Ekran pochłaniający	4,0	96	łącznica WKL-L04L	prawa	1+244 – 1+338	+	+
EA-12	Ekran pochłaniający	4,0	1294	łącznica WKL-L04L	prawa	- 270 - 1+027	+	+
R	Rezerwa pod ekran	-	400	JZR-L	prawa	0+498 - 0+893	-	-

\* w przypadku lokalizacji zjazdów na posesje w ekranie należy zaprojektować bramy

\*\* min. wartość jednolicebnych wskaźników pochłaniania dźwięku  $DL\alpha$  [dB] >8

\*\*\* ocena izolacyjności od dźwięków powietrznych  $DLR$  [dB] >24

- W przypadku konieczności montażu ekranów transparentnych, należy je oznakować pionowymi czarnymi pasami o szerokości minimum 2 cm w rozstawie nie większym niż co 9 cm lub poziomo zorientowanymi zatopionymi czarnymi włóknami poliamidowymi o szerokości nie mniejszej niż 2 mm, rozmieszczonymi co 28 mm.
- Na obiektach mostowych zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem należy stosować dylatacje palczaste ograniczające hałas impulsowy.
- W km 0+800 zrealizować obiekt mostowy pełniący funkcję przejścia dla małych zwierząt zespolonego z ciekim. Przejście wyposażać w obustronne półki ziemne o szer. 1,0 m i dostępnej przestrzeni nad półką min. 1,5 m.
- Projektowane zbiorniki wód deszczowych wykonać w orientacyjnej lokalizacji:

Nazwa zbiornika	Orientacyjny kilometr i strona drogi	Droga
ZB-1a	0+135 P	DK31 (Radziszewo rondo wlot PD)
ZB-1b	1+650 P	Autostrada A6 JZR str. L
ZB-1c	1+550 P	Autostrada A6 JZR str. P
ZB-1	0+975 P	DK31

- Na odcinku przebiegającym w sąsiedztwie siedlisk hydrogenicznym 91E0 (odcinek przebudowywanej autostrady A6 pomiędzy linią kolejową a Odrą Wschodnią) zastosować szczelny system odwodnienia wyposażony w osadniki i separatory substancji ropopochodnych.
- Wykonać stałe ogrodzenia ochronno-naprowadzające dla płazów na nowo realizowanych odcinkach:

Odcinki wygrodzeń ochronno-naprowadzających zespolonych z wygrodzeniem głównym			
Droga	Kilometr początkowy	Kilometr końcowy	Strona drogi
	8+496	9+156	Lewa
	9+382	9+639	Lewa
	9+190	9+283	Lewa

A6	10+802	10+858	Lewa
	10+979	11+077	Lewa
	11+463	11+563	Lewa
	11+704	11+790	Lewa
	8+497	9+113	Prawa
	9+143	9+301	Prawa
	11+352	11+452	Prawa
	10+090	10+155	Prawa
	11+768	11+845	Prawa
DK31	0+809	1+123	Lewa
	0+693	0+796	Lewa
	0+430	0+474	Lewa
	0+688	0+790	Prawa
	0+803	1+124	Prawa
	0+000	0+060	Prawa
Odcinki wygradzeń ochronno-naprowadzających wolnostojących			
A6	11+451	11+771	Prawa
	10+925	11+013	Prawa
	10+857	10+980	Lewa
	11+562	11+705	Lewa
S3	1+246	1+249	Prawa
	1+085	1+092	Prawa
	1+094	1+103	Prawa
	1+233	1+243	Lewa
	0+165	0+371	Prawa
DK31	0+473	0+586	Lewa

- ogrodzenia wykonać z pełnych prefabrykatów polimerowych (ew. kompozytowych lub stalowych) lub z siatki stalowej ocynkowanej o wielkości oczek 0,5x0,5 cm;
  - efektywna wysokość części nadziemnej ogrodzenia powinna wynosić co najmniej 50 cm;
  - górna krawędź ogrodzenia powinna być odgięta na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworząc przewieszkę o długości min. 5 cm;
  - ogrodzenie wkopać w ziemię na głębokość min. 10 cm;
  - zakończenia ogrodzeń (nie połączone z obiektami) wyposażyć w dodatkowe zabezpieczenia zmieniające kierunek migrujących osobników (tzw. zawrotnie);
  - przy bramach wjazdowych i furtkach dla obsługi zastosować dodatkowe rozwiązania w postaci montażu ruchomych odcinków ogrodzeń na skrzydłach bram i furtek, dociskanych (przy zamykaniu) do krawężników oporowych (np. uszczelki gumowe na styku ogrodzeń i krawężników).
10. Wygradzenia dotychczasowe zachować lub odbudować wg kilometrażu zgodnie z zastaną lokalizacją.
  11. Zbiorniki retencyjne ZB1 oraz ZB-1a i ZB-1b szczelnie wygradzić przed dostępem płazów, w pozostałych przypadkach zastosować wygradzenia ochronno-naprowadzające od strony projektowanej trasy na wysokości zbiornika oraz na odcinkach 100 m przed i za zbiornikiem lub do najbliższej przeszkody (np. drogi poprzecznej).
  12. Zbiorniki wód deszczowych ukształtować w sposób umożliwiający płazom samodzielne wychodzenie.
  13. Elementy otwarte kanalizacji zlokalizowane wzdłuż drogi głównej takie jak np. studnie wpadowe, lokalizować za ogrodzeniem ochronno-naprowadzającym – w strefie niedostępnej dla zwierząt. Elementy kanalizacji stwarzające zagrożenie dla płazów i małych zwierząt zabezpieczyć siatką o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm lub zaprojektować pochylnie wylazowe, które pozwalają na samodzielne opuszczenie przez zwierzęta.
  14. W miejscach, gdzie planowane płotki ochronno-naprowadzające przecinają drogi serwisowe i zjazdy należy zastosować stopryny,
  15. Przebudować istniejące bramownice dla nietoperzy w ciągu S3 poprzez korektę położenia fundamentów i słupów bramownic oraz wydłużenie przeseł bramownic tak aby pokonywały one

poszerzoną jezdnię drogi ekspresowej; należy dążyć do zachowania obecnego kąta przecięcia osi drogi S3 przez bramownice oraz zachowania jak największej ilości zieleni naprowadzającej nietoperze na bramownice.

16. Układ drogowy wyposażać w obustronne ogrodzenie na całej jego długości (istniejące ogrodzenia zachować lub odbudować) z zachowaniem następujących wymagań:

- ogrodzenia wykonać z siatki stalowej węzłowej, zabezpieczonej antykorozyjnie,
- wysokość ogrodzenia powinna wynosić nie mniej niż 240 cm, a siatka powinna być wkopana w grunt na głębokość co najmniej 30 cm,
- siatka musi posiadać zmienną wielkość oczek, wymiary maksymalnie dopuszczalne: wys. 0-50 - oczka 2,5 cm x 15 cm, wys. 50-100 cm – oczka 5 cm x 15 cm; wys. > 100 cm – oczka 15 cm x 15 cm.,
- górna krawędź powinna posiadać pełen splot siatki z zamkniętymi oczkami.

Ogrodzenie powinno zostać szczelnie połączone z przyległymi obiektami pełniącymi funkcje przejść dla zwierząt oraz innymi (w tym zastanymi odcinkami) odcinkami wygrodzień drogowych ograniczających ryzyko wchodzenia zwierząt na jezdnie dróg.

#### **IV. Wymagania dotyczące konieczności unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:**

1. Prowadzić nadzór nad wykonawcą robót budowlanych poprzez stałą kontrolę oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmującą w szczególności zakres dotrzymania wymogów nałożonych w niniejszej decyzji, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczania obszaru terenu przeznaczonego pod zaplecze budowy, emisji hałasu, zapylenia, zanieczyszczenia terenów poza zapleczem budowy, zagospodarowania odpadów oraz oddziaływania na środowisko przyrodnicze.
2. Przed rozpoczęciem użytkowania przedsięwzięcia przeprowadzić właściwy odbiór techniczny całego przedsięwzięcia poprzez sprawdzenie zgodności wykonawstwa z projektem budowlanym.

#### **V. Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.**

#### **VI. Stwierdzam konieczność nałożenia na wnioskodawcę obowiązku przedstawienia analizy porealizacyjnej w następującym zakresie:**

Wykonanie na etapie eksploatacji przedsięwzięcia rzeczywistych pomiarów emisji hałasu. Analizę należy wykonać przez akredytowane laboratorium, zgodnie z obowiązującymi metodykami, w terminie 12 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. W analizie uwzględnić następujące punkty pomiarowe:

- PP1 – km ok. 9+320, prawa strona drogi A6;
- PP2 – km ok. 9+670, prawa strona drogi A6;
- PP3 – km ok. 10+075, lewa strona drogi A6;
- PP4 – km ok. 11+050, lewa strona drogi A6;
- PP5 – km ok. 11+500, lewa strona drogi A6;
- PP6 – km ok. 12+500, lewa strona drogi A6;
- PP7 – km ok. 0+000, lewa strona drogi DK31;
- PP8 – km ok. 0+660, prawa strona drogi DK31;
- PP9 – km ok. 1+060, prawa strona drogi DK31.

Ostateczna lokalizacja punktów pomiarowych powinna być ustalona w czasie analizy porealizacyjnej według metodyki opisanej w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem pt.: „Referencyjna metodyka wykonywania okresowych pomiarów poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych i linii tramwajowych oraz kryteria lokalizacji punktów pomiarowych”. Wykonaną analizę należy przekazać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz

Zachodniopomorskiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w terminie do 3 miesięcy od wykonania pomiarów.

## VII. Niniejszej decyzji nadaje rygor natychmiastowej wykonalności.

### Uzasadnienie

W dniu 31.01.2025 r. (pismo z dnia 28.01.2025 r., znak: L.dz. 922/24-096/MD-ZEK), Pan Marek Stalmach, działając w imieniu Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie, przedłożył w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa węzła Radziszewo-Klucz w związku z Budową drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) - Gryfino”. Jednocześnie zawnioskowano o nadanie tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności. Po przeanalizowaniu ww. wniosku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 5.02.2025 r. wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia dokumentacji (WONS.420.1.2025.MM.1). Uzupełnienie przedłożono w dniu 14.02.2025 r. Będąc zatem w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym, tutejszy organ w dniu 17.02.2025 r. wszczął postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z § 3 ust. 2, pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko analizowana inwestycja zalicza się do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko: przedsięwzięcia polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniające kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31.

Ponadto w ramach przedmiotowego zadania będą realizowane następujące przedsięwzięcia kwalifikujące się do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z:

- § 3 ust. 1 pkt 7 – napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6;
- § 3 ust. 1 pkt 62 – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 – 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia o ochronie przyrody;
- § 3 ust. 1 pkt 67 – budowie przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód. inwestycja została zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko,
- § 3 ust. 1 pkt 88 lit. a, c, d, e - zmiana lasu, innego gruntu o zwartej powierzchni co najmniej 0,10 ha pokrytego roślinnością leśną - drzewami i krzewami oraz runem leśnym - lub nieużytku na użytek rolny lub wylesienie mające na celu zmianę sposobu użytkowania terenu: jeżeli dotyczy lasów łęgowych, olsów lub lasów na siedliskach bagiennych; na obszarach objętych formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3 tej ustawy; w granicach administracyjnych miast; o powierzchni nie mniejszej niż 1 ha, inne niż wymienione w lit. a-d.

O właściwości Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w zakresie wydania decyzji dla przedmiotowej inwestycji decydują: rozbudowa obiektu kwalifikowanego jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko (art. 75, ust. 1 pkt 1) lit. p) ustawy ooś), lokalizacja fragmentu inwestycji na terenach zamkniętych ustalonych przez Ministra Obrony Narodowej (art. 75 ust 1 pkt 1 lit. b).

Stosownie do art. 74 ust. 3 ustawy ooś i art. 49 Kpa, strony postępowania, z uwagi na liczbę przekraczającą 10, były powiadamiane o każdym etapie postępowania w formie obwieszczeń. Obwieszczenia zamieszczano na tablicy ogłoszeń RDOŚ oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej tut. urzędu, a także zgodnie z brzmieniem art. 74 ust. 3aa obwieszczenia kierowano do podania do wiadomości przez Urząd Miasta Szczecin, Urząd Gminy i Miasta Gryfino oraz Urząd Gminy Stare Czarnowo.

W toku postępowania, pismem z dnia 18.02.2025 r. wezwano wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia w zakresie m.in. przedłożenia inwentaryzacji drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki; wyjaśnienia, czy w związku z planowaną wycinką drzew przewiduje się wyrównanie strat przyrodniczych; odniesienia się do kwestii kolizji inwestycji z niewykazanym w załączonej inwentaryzacji siedliskiem priorytetowym 91E0, o którym informacje znajdują się w zasobach RDOŚ w Szczecinie, zlokalizowanym wzdłuż A6 po stronie lewej (w zależności od źródła danych) w km od ok. 8+000 do ok. 9+080 (9+120); w związku z koniecznością zniszczenia fragmentów kolizyjnych siedlisk przyrodniczych, rozważenia zastosowania działań minimalizujących w postaci utworzenia/odtworzenia stref ekotonowych w miejscach gdzie nastąpi odsłonięcie wnętrza lasu, celem niedopuszczenia do sukcesji w granice siedliska gatunków obcych; wyjaśnienia czy w związku z kolizją siedlisk rozrodu płazów z planowaną inwestycją przewiduje się ich całkowite zniszczenie; przedstawienia lokalizacji tymczasowych ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów. Uzupełnienie KIP wpłynęło do tut. urzędu w dniu 11.03.2025 r.

Następnie, zgodnie z treścią art. 64 ust. 1 pkt 2 i 4 ustawy ooś, w dniu 13.03.2025 r., pismami znak: WONS.420.1.22025.MM.6, WONS.420.1.2025.MM.7, WONS.420.1.2025.MM.8 wystąpiono o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni.

W dniu 21.03.2025 r. do tut. urzędu wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, znak: ZNS.9022.1.11.2025, stwierdzająca konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Ww. organ, po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdził, że ze względu na bliską odległość od istniejącej zabudowy mieszkaniowej, a także rodzaj inwestycji zawarte w karcie informacje nie pozwalają wykluczyć negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na sąsiadującą zabudowę mieszkaniową, wykonanie raportu w ww. zakresie pozwoli prawidłowo ocenić wpływ planowanego przedsięwzięcia na zdrowie ludzi. Ponadto zostanie umożliwione społeczeństwu zapoznanie się z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko zawierającym istotne informacje i analizy dotyczące etapu realizacji i eksploatacji inwestycji oraz wzięcie czynnego udziału w postępowaniu.

Pismem z dnia 26.03.2025 r., znak: SZ.ZZŚ.1901.48.2025.MTW Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wezwał inwestora do pisemnego przedłożenia uzupełnienia przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia. Powyższe wezwanie zostało przekazane inwestorowi pismem z dnia 28.03.2025 r., znak: WONS.420.1.2025.MM.11.

W dniu 03.04.2025 r. wpłynęła opinia Komendanta Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej – Gdynia (pismo z dnia 26.03.2025 r., znak: WOMPGdy-ZNiKS.5111.3.2025) o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 16.04.2025 r. wpłynęło uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia, które w dniu 22.04.2025 r., znak: WOMS.420.1.2025.MM.12 przekazano do Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP. Jednocześnie wystąpiono o ponowną opinię do organów inspekcji sanitarnej oraz poinformowano strony o przebiegu postępowania.

Pismem z dnia 29.04.2025 r., Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie znak: SS.ZZŚ.4901.48.2025.MTW zawiadomił tut. organ, iż w ramach przedsięwzięcia wystąpi korzystanie z usług wodnych, wykonywanie urządzeń wodnych lub eksploatacja instalacji lub urządzeń wodnych związanych z przedsięwzięciami lub instalacjami, o których mowa w art. 378 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (m.in. odprowadzenie wód deszczowych do odbiorników, wykonanie urządzeń wodnych w postaci rowów drogowych, wylotów przykanalików, wylotów kanalizacji deszczowej, kanalizacji hydrotechnicznej, przebudowy ciekłu Struga Wełyńska itp.), w związku z tym organem właściwym do wydania opinii wodnoprawnej jest w przedmiotowej sprawie Dyrektor RZGW w Szczecinie PGW WP, stosownie do zapisów art. 397 ust. 3 pkt 1 b) ustawy z dnia

20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1087 ze zm.). Wobec powyższego na podstawie art. 65 § 1 Kpa sprawa została przekazana do załatwienia zgodnie z właściwością rzeczową.

Pismem z dnia 12.05.2025 r. Komendant WOMP-Gdynia podtrzymał stanowisko zawarte w piśmie z dnia 25.03.2025 r., natomiast Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie PGW WP, pismem z dnia 19.05.2025 r. przedłużył termin załatwienia sprawy do 02.06.2025 r.

W dniu 02.06.2025 r. wpłynęła opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie (z 29.05.2025 r., znak: S.RZŚ.4901.4.2025.EN), w której organ ten nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, natomiast określił warunki realizacji przedsięwzięcia chroniące środowisko gruntowo – wodne.

Biorąc pod uwagę powyższe, po przeprowadzeniu analizy przedłożonych w ww. sprawie dokumentów w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś, tut. organ wydał w dniu 10.06.2025 r., postanowienie znak: WONS.420.1.2025.MM.17, w którym stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, a następnie, postanowieniem z dnia 11.07.2025 r., znak: WONS.420.1.2025.MM.20 zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z przedłożeniem przez inwestora w dniu 05.12.2025 r. raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, postanowieniem z dnia 17.12.2025 r., znak: WONS.420.1.2025.MM.23 podjęto postępowanie.

Mając na uwadze treść art. 77 ust. 1 pkt 2) ustawy ooś w dniu 22.12.2025 r., pismem znak: WONS.420.1.2025.MM.26 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie z prośbą o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie. Jednocześnie nie wystąpiono z prośbą o wyrażenie takiej opinii do Komendanta WOMP-Gdynia, gdyż organ ten nie stwierdził konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jak również nie zwrócono się o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do Dyrektora RZGW w Szczecinie PGW WP, albowiem organ ten również wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Jednocześnie po analizie raportu, pismem z dnia 31.12.2025 r. tut. organ wezwał wnioskodawcę do złożenia wyjaśnień, m.in. odnoszących się do oddziaływania oraz zaproponowanych przez wnioskodawcę działań minimalizujących wpływ na siedliska przyrodnicze, wskazania lokalizacji projektowanych ogrodzeń ochronno-naprowadzających dla płazów, zarówno mocowanych do ogrodzenia głównego, jak i wolnostojących, projektowanych odcinków gdzie zastosowane zostanie ogrodzenie główne, określenia skali niezbędnej wycinki w sąsiedztwie bramownic, a także wyjaśnienia, czy istnieje możliwość odtworzenia roślinności naprowadzającej, wyjaśnienia, czy w związku z realizacją przedsięwzięcia nie ulegnie pogorszeniu funkcjonalność istniejących przejść dla zwierząt.

W dniu 09.01.2026 r. wpłynęła pozytywna opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (znak: ZNS.9022.1.11.2025), natomiast w dniu 14.01.2026 r. – odpowiedź na wezwanie RDOŚ. W związku z tym, że uzupełnienia wymagały zagadnienia dotyczące przede wszystkim kwestii przyrodniczych, nie zachodziła potrzeba ponownego opiniowania sprawy przez Sanepid.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 i 79 ustawy obwieszczeniami z dnia 15.01.2025 r. i 21.01.2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie 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 RDOŚ w Szczecinie oraz tablicach informacyjnych RDOŚ Szczecin, a także w zwyczajowy sposób podana została do publicznej wiadomości przez Urząd Miasta Szczecin, Urząd Miasta i Gminy w Gryfinie i Urząd Gminy w Starym Czarnowie. Uwagi i wnioski w ramach prowadzonych konsultacji społecznych można było składać przez 30 dni, tj. do dnia 22.02.2026 r. włącznie. W określonym terminie żaden z przedstawicieli społeczeństwa nie wyraził chęci zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją dot. planowanego przedsięwzięcia, żaden z przedstawicieli społeczeństwa w przedmiotowej sprawie w czasie trwania konsultacji nie złożył uwag ani wniosków.

Przed wydaniem wnioskowanej decyzji, tutejszy organ zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 24.02.2026 r., znak: WONS.420.1.2025.MM.34 poinformował strony

postępowania o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów. W wyznaczonym terminie żadna ze stron postępowania nie zgłosiła się do tutejszego urzędu w celu zapoznania się ze zgromadzoną w przedmiotowej sprawie dokumentacją, nie zostały przedstawione również żadne uwagi do sprawy, dlatego też bazując na podstawie zebranego materiału dowodowego, tutejszy organ wydał 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. Na podstawie art. 108 § 1 Kpa, ze względu na interes społeczny, nadano niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy ooś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Niemniej jednak dla inwestycji dotyczących dróg publicznych takiej analizy się nie prowadzi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na: budowie nowego odcinka drogi DK31, połączeniu projektowanego odcinka drogi DK31 z autostradą A6 poprzez budowę węzła zespolonego tj. węzeł „Radziszewo” i w. „Klucz”, rozbudowę autostrady A6 poprzez budowę jezdni zbierająco-rozprowadzających (JZR) oraz przebudowę łącznic istniejącego węzła „Klucz” tworząc układ węzła zespolonego.

Celem inwestycji jest poprawa przepustowości drogi krajowej 31 o parametrach klasy GP, poprawa komfortu jazdy oraz znaczne skrócenie czasu podróży; znaczące wyeliminowanie zatorów na węźle Klucz oraz drodze S3 i A6 poprzez budowę włączeń/wyłączeń dwupasowych na jezdnie zbierająco-rozprowadzające na odcinku w. Radziszewo – w. Klucz; poprawa stanu bezpieczeństwa ruchu dla użytkowników drogi krajowej nr 31; usprawnienie funkcjonowania ruchu dla miejscowości położonych w otoczeniu projektowanej inwestycji; umożliwienie aktywacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w otoczeniu projektowanej inwestycji; zapewnienie właściwej obsługi przemysłu i usług.

Obszar inwestycji obejmuje swym zasięgiem głównie pas drogowy wraz z infrastrukturą związaną z drogą (kanalizacja deszczowa, przepusty, zbiorniki wód deszczowych, itp.) oraz teren przeznaczony pod infrastrukturę towarzyszącą niezwiązaną z drogą (linie energetyczne, telekomunikacyjne itp.). Przewidywana linia stałej zajętości terenu obejmuje obszar o powierzchni ok. 82,9 ha. Niemniej jednak realizacja inwestycji, wiąże się z zajęciem terenu objętego już dotychczas infrastrukturą drogową. Przewidywana powierzchnia, o jaką zwiększy się zakres zajęty przez sieć drogową wyniesie ok. 17,1 ha.

W ramach opracowywanej dokumentacji projektowej przyjęto następującą kolejność realizacji inwestycji: roboty przygotowawcze w tym rozbiórkowe, roboty ziemne, wykonanie konstrukcji podpór obiektów mostowych oraz wzmocnienie podłoża, wykonanie odwodnienia korpusu drogowego, przebudowa sieci infrastrukturalnych, wykonanie podbudowy dróg oraz ustrojów nośnych obiektów, wykonanie nawierzchni dróg, roboty wykończeniowe.

Przedsięwzięcie będzie realizowane przy zachowaniu następującej kolejności dla poszczególnych zespołów robót: roboty przygotowawcze: wycinka drzew i krzewów, usunięcie warstw humusu w niezbędnym zakresie; rozbiórka naziemnych elementów infrastrukturalnych, konstrukcji istniejących odcinków drogowych w niezbędnym zakresie oraz rozbiórka obiektów kubaturowych a także obiektów inżynierskich; roboty zasadnicze - I etap: przebudowa kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej (podziemnych i naziemnych); roboty zasadnicze - II etap: roboty ziemne (w tym niwelacje oraz wzmocnienie), budowa obiektów mostowych, przepustów i konstrukcji drogi; budowa pozostałych elementów układu drogowego, w tym urządzeń ochrony środowiska (m. in. ekranów akustycznych oraz ogrodzeń); roboty wykończeniowe; urządzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu; nasadzenia.

W związku z faktem, że analizowane przedsięwzięcie polega na realizacji węzła zespolonego w ciągu istniejącej autostrady A6 i drogi ekspresowej S3, brak jest możliwości zastosowania

wariantowania lokalizacyjnego. W związku z tym dokonano analizy możliwych wariantów technicznych i technologicznych. W wariantcie preferowanym przez inwestora, z uwagi na spójność nawierzchni na ciągach drogowych, z którymi DK31 będzie się łączyła (A6, S3, istn. DK31) wskazuje się na zastosowanie nawierzchni bitumicznej. Dla obiektów inżynierskich przewidziano wariantowanie konstrukcji ustroju nośnego, wariantem preferowanym jest wariant 2. W wariantcie tym przewiduje się zastosowanie, odpowiednio – dla obiektu W-1 i W-2 i WD-1D – belki prefabrykowane typu T, dla obiektu W-3 (WD-10) – rama żelbetowa; W-4, WD-2 – zespolony stalowo-betonowy; M-0.3 – belki prefabrykowane typu Kujan. Wariantem preferowanym w zakresie przepustów jest wariant 2 – zastosowanie przepustów ekologicznych o przekroju prostokątnym ze względu na utrzymanie lepszej wilgotności gruntu urodzajnego wewnątrz przepustu oraz łatwiejszym zapewnieniu odpowiedniego współczynnika ciasnoty przy jak najniższej położonej niwelecie. W przypadku konstrukcji ścian oporowych wariantem preferowanym jest realizacja ścian żelbetowych kątowych. W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, iż wybór wariantu inwestycyjnego będzie związany z krótszym czasem realizacji inwestycji, co tym samym pozwoli ograniczyć wpływ na środowisko w trakcie realizacji przedsięwzięcia.

Z kolei konsekwencją zaniechania realizacji analizowanej inwestycji będzie pozostawienie węzła Radziszewo w obecnej formie. Ww. węzeł łączący DK 31 z autostradą A6 nie posiada normatywnych pasów włączeń i wyłączeń, a parametry techniczne łącznic nie odpowiadają obecnym przepisom co generuje częste zatory i wypadki w tym miejscu. Skutkiem odstąpienia od budowy węzła zespolonego Radziszewo - Klucz będzie stopniowe pogarszanie warunków funkcjonowania obecnego układu drogowego. Towarzyszyć temu będą zwiększone emisje spalin, hałasu oraz wibracji, a także narastanie kolizji z uwagi na funkcje drogi i rosnące natężenie pojazdów.

Aktualne warunki akustyczne w obrębie inwestycji kształtowane są głównie przez drogę krajową DK31, autostradę A6, drogę ekspresową S3 oraz układ dróg lokalnych. W obrębie węzła Radziszewo przebiega linia kolejowa nr 273 relacji Wrocław Główny – Szczecin Główny. Brak jest znaczących źródeł hałasu przemysłowego. Analizowana inwestycja przebiega w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, mieszkaniowo-usługowych, rekreacyjno-wypoczynkowych, a także terenów rolnych, leśnych i nieużytków.

Podczas realizacji prac budowlano-montażowych, w zależności od etapu realizacji poszczególnych robót, wykorzystywany będzie sprzęt budowlany, którego poziom mocy akustycznej szacuje się na 90-110 dB. Zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 647 z późn. zm.) w trakcie prowadzenia prac budowlanych inwestor jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska. Sposób organizacji wszelkich prac budowlanych powinien zapewniać ich sprawną i możliwie najszybszą realizację przy wykorzystaniu maszyn i urządzeń o ważnych przeglądach technicznych oraz spełniających wymogi Rozporządzenia 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 z późn. zm.). Minimalizowanie hałasu powinno polegać na wyłączeniu zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń, maszyn i narzędzi emitujących hałas. W sąsiedztwie terenu chronionego akustycznie prowadzenie prac budowlanych oraz używanie urządzeń stanowiących źródła hałasu o wysokim poziomie mocy akustycznej dopuszczalne jest wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Dopuszcza się realizację prac, które ze względu na technologię budowy nie mogą zostać przerwane i muszą być wykonywane w systemie ciągłym w pozostałych godzinach, niemniej jednak nie mogą one stanowić znaczącej uciążliwości dla okolicznych mieszkańców. Z uwagi na znaczne oddziaływanie hałasowe związane z obsługą placu budowy, w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie należy wykluczyć lokalizowanie miejsc stanowiących zaplecza budowy, bazy materiałowo-sprzętowe i punkty czasowego magazynowania wytworzonych odpadów. Zastosowanie przez inwestora ww. warunków, pozwoli zminimalizować znacząco negatywny wpływ etapu realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia na klimat akustyczny i ograniczyć niemożliwe do całkowitego wykluczenia uciążliwości.

Analizowane przedsięwzięcie jest obiektem mającym w szczególności wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia, ze względu na odbywający się po niej ruch pojazdów będących źródłem hałasu komunikacyjnego. Oddziaływanie akustyczne planowanej inwestycji rozpatruje się w odniesieniu do dopuszczalnych poziomów hałasu, określonych w załączniku do rozporządzenia z dnia

14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112).

Obliczenia rozprzestrzeniania hałasu z przedmiotowego przedsięwzięcia wykonano dla roku 2030 i 2039 dla pory dziennej i pory nocnej. Do obliczeń hałasu przyjęto dla autostrady prędkość dopuszczalną 140 km/h dla pojazdów lekkich i 80 km/h dla pojazdów ciężkich. Na pozostałych drogach przyjęto prędkość według wartości dopuszczalnej oraz 30 km/h na skrzyżowaniu typu rondo. W obliczeniach przyjęto nawierzchnię o normalnej hałaśliwości. Procentową ilość pojazdów samochodowych dla pory nocnej i dziennej określono na podstawie prognoz ruchu.

Na podstawie wyników obliczeń wykreślono izolynie równego poziomu dźwięku o wartościach 61 dB i 65 dB dla pory dziennej oraz 56 dB dla pory nocnej. Dodatkowo przy zastosowaniu programu Soundplan ver. 9.0 przeprowadzono obliczenia w punktach obliczeniowych, rozmieszczonych na fasadach budynków oraz granicy terenów chronionych zlokalizowanych wzdłuż planowanej inwestycji. Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji bez zastosowania jakichkolwiek środków ochrony środowiska, wykazała przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu na terenach chronionych akustycznie. W związku z prognozowanymi przekroczeniami zaszła konieczność zastosowania trwałych rozwiązań technicznych chroniących środowisko. Jako środek minimalizujący oddziaływanie hałasu zastosowano ekrany akustyczne. Dla terenów chronionych przed hałasem, na których nie istnieje zagospodarowanie zgodne z przeznaczeniem zaproponowano rezerwę terenu pod ekrany akustyczne. Wyniki symulacji oddziaływania akustycznego uwzględniające zastosowanie ekranów akustycznych wskazują na brak przekroczeń. Najwyższe prognozowane poziomy hałasu w granicy zabudowy mieszkaniowej wyniesie (w horyzoncie czasowym dla roku 2039) w porze dnia 55,4 dB (przy dopuszczalnym poziomie 65 dB) i 54,8 dB w porze nocy. Lokalizację i parametry ekranów akustycznych koniecznych do zastosowania oraz przewidzianej rezerwy terenowej podano w orzeczeniu niniejszej decyzji. Do konstrukcji ekranów zaproponowano zastosowanie elementów pochłaniających, a w miejscach występowania ekranów akustycznych – posadzenie roślin pnących, co umożliwi lepsze wkomponowanie ekranów w otaczający krajobraz. W raporcie zaproponowano także, aby ekrany akustyczne miały odcienie zieleni, szarości lub brązu.

Konstrukcja projektowanej drogi uwzględnia ewentualność przenoszenia drgań przez grunt, a równa powierzchnia drogi oraz utrzymanie jej w tym stanie nie sprzyja wytwarzaniu wibracji. Analizowana trasa będzie posiadać nawierzchnię przystosowaną do przenoszenia ruchu ciężkiego (115 kN/oś), a równa nawierzchnia, będąca najistotniejszym czynnikiem, wpłynie pozytywnie na komfort jazdy oraz zmniejszenie drgań. Natomiast, w celu zminimalizowania oddziaływań, na obiektach mostowych zlokalizowanych w sąsiedztwie terenów chronionych przed hałasem należy stosować dylatacje palczaste ograniczające hałas impulsowy.

Mając na uwadze, iż przedmiotowa analiza akustyczna została wykonana w oparciu o teoretyczny model obliczeniowy, uwzględniający prognostyczne dane dotyczące natężenia ruchu, które obarczone są pewnym zakresem błędów oraz w celu weryfikacji, czy zastosowane przez inwestora rozwiązania techniczne i prognozowane w analizach wpływy w okresie eksploatacji inwestycji nie będą negatywnie oddziaływać na tereny sąsiednie (tereny chronione akustycznie), zasadnym jest wykonanie na etapie eksploatacji przedsięwzięcia rzeczywistych pomiarów emisji hałasu. Analizę porealizacyjną w tym zakresie należy wykonać w ciągu pierwszego roku od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji, a następnie przekazać wyniki w terminie 3 miesiąca od jej wykonania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie i Zachodniopomorskiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska.

W raporcie oś zaproponowano 9 punktów pomiarowych, które powinny zostać uwzględnione podczas wykonywania pomiarów, natomiast ostateczna lokalizacja punktów pomiarowych powinna być ustalona w czasie analizy porealizacyjnej, według metodyki opisanej w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem pt.: „Referencyjna metodyka wykonywania okresowych pomiarów poziomów hałasu wprowadzanego do środowiska w związku z eksploatacją dróg, linii kolejowych i linii tramwajowych oraz kryteria lokalizacji punktów pomiarowych”. W przypadku, gdy wykazane zostaną przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów dźwięku w

środowisku, wyniki analizy akustycznej będą stanowić podstawę dla podjęcia dalszych działań przeciwhałasowych, na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony Środowiska.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie związany z emisją zanieczyszczeń do powietrza, która będzie związana głównie z pracą silników środków transportowych, maszyn i sprzętu budowlanego, emisją pyłów w trakcie prowadzonych prac ziemnych i transportowych (w szczególności po terenach nieutwardzonych), emisją węglowodorów w trakcie nakładania warstw nawierzchni drogowej. Oddziaływanie to będzie typowe dla etapu inwestycyjnego, będzie miało charakter niezorganizowany, lokalny. W celu ochrony środowiska przed zanieczyszczeniem powietrza, prace budowlane należy prowadzić w sposób ograniczający pylenie, w szczególności poprzez zmniejszanie prędkości jazdy maszyn budowlanych i samochodów na terenie budowy (zwłaszcza w przypadku poruszania się tych pojazdów po powierzchniach nieutwardzonych), transport materiałów sypkich środkami transportu zabezpieczonymi plandekami, ostrożne prowadzenie rozładunku i przemieszczania materiałów budowlanych. W okresie bezdeszczowym z utrzymującą się wysoką temperaturą należy zraszać miejsca narażone na pylenie, oczyszczać środki transportowe wyjeżdżające z terenu budowy oraz czyścić drogi dojazdowe w sąsiedztwie placu budowy z pyłu i błota, w celu wyeliminowania wtórnej emisji. W granicach zaplecza budowlanego należy zapewnić odpowiednią organizację i utrzymanie porządku, w celu ograniczenia nadmiernej emisji spalin należy unikać pozostawiania maszyn i pojazdów na biegu jałowym podczas przerw w ich pracy.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne na etapie eksploatacji będą pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanych odcinkach dróg. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, będzie zależna przede wszystkim od natężenia, struktury ruchu, parametrów technicznych jezdni. Dla etapu eksploatacji projektowanego układu drogowego przeprowadzono obliczeniową prognozę rozprzestrzeniania się substancji emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach samochodowych. Obliczenia wartości stężeń zanieczyszczeń rozprzestrzeniających się w powietrzu atmosferycznym dla emitowanych substancji przeprowadzono w programie komputerowym OPERAT FB, który działa w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska z 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu oraz rozporządzenie Ministra Środowiska z 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu. Analizę rozprzestrzeniania substancji wykonano dla horyzontów czasowych: 2030 r. i 2039 r. Zakresem obliczeń objęto stężenia maksymalne uśrednione dla jednej godziny oraz stężenia średnie uśrednione dla okresu roku kalendarzowego. Obliczenia przestrzennego rozkładu stężeń emitowanych substancji w otoczeniu drogi wykonano dla następujących substancji: benzen, ditlenek azotu, ditlenek siarki, pył PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub>, tlenek węgla. W obliczeniach uwzględniono aktualny stan jakości powietrza. Analizy rozprzestrzeniania substancji emitowanych z dróg, w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów wykazują, że największym oddziaływaniem odznacza się ditlenek azotu. W związku z powyższym ditlenek azotu został przyjęty, jako substancja krytyczna kształtująca poziom jakości powietrza w otoczeniu istniejącej A6 oraz S3. Przeprowadzone obliczenia, nie wykazały możliwości wystąpienia stężeń ditlenku azotu większych niż obecnie obowiązujące standardy jakości środowiska określone w ww. rozporządzeniach, nie stwierdza się konieczności realizacji środków mających na celu ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń atmosferycznych powstających w wyniku funkcjonowania projektowanego układu drogowego.

Jak wynika z raportu oos, w ramach przedsięwzięcia będzie miała miejsce przebudowa linii 110 kV relacji Gryfino – Żydowce. Przebudowa występuje w miejscu skrzyżowania linii WN z autostradą A6 w km JZR str. L km od 0+530 do 0+630. Zakres przebudowy obejmuje demontaż istniejącego odcinka linii napowietrznej WN, demontaż istniejących dwóch słupów narożnych WN wraz z fundamentem, demontaż istniejącego słupa przelotowego WN wraz z fundamentem, budowę dwóch słupów narożnych mocnych WN kompletnych wraz z osprzętem, fundamentem i uziemieniem, przewieszenie dwóch istniejących odcinków linii napowietrznej WN, budowę odcinka linii napowietrznej WN. Natężenie pola magnetycznego wokół linii wysokiego napięcia 110 kV jest niewielkie. Zgodnie z obowiązującymi przepisami natężenie pola magnetycznego w miejscach dostępnych dla ludzi nie może przekraczać wartości 60 A/m. W przypadku linii 110 kV najwyższe zmierzone natężenie pola magnetycznego w ich otoczeniu, przy największym zwisie linii, na wysokości 2 m nad ziemią, wynosi 15,3 A/m a dla 220 kV – 32,6 A/m. W miejscach długotrwałego

przebywania ludzi w oddaleniu od osi linii pole magnetyczne kształtuje się na poziomie 0,1 – 1 A/m. Przyjęte rozwiązania techniczne przebudowy linii napowietrznej WN 110kV zapewniają uzyskanie odległości od ziemi i obiektów krzyżowanych większe niż dopuszczone przepisami, w związku z czym wpływ pola magnetycznego i elektrycznego, a także hałas i zakłócenia radioelektryczne pozostają na poziomie znacznie mniejszym niż dopuszczone odpowiednimi przepisami i normami.

Inwestycja znajduje się poza obszarami wybrzeży i środowiska morskiego oraz poza obszarami przylegającymi do jezior; nie jest zlokalizowana w obszarach ujścia rzek. W rejonie inwestycji nie występują obszary wodno-błotne chronione na mocy Konwencji Ramsarskiej. Analizowane przedsięwzięcie przecina obszar wodno-błotny w postaci ciekum Omulna, przebiega przez obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych do 1 m p.p.t w obszarze doliny rzeki Odra.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano przebudowę ciekum Omulna kolidującego z projektowanym rozwiązaniem drogowym na dwóch fragmentach: 0+800 (DK31), 0+960 (DK31) - 0+505 (DP 1548 Z). Przebudowy będą realizowane po nowych trasach wraz z likwidacją istniejących fragmentów, wyłączonych z użytkowania. Przebudowane koryto umożliwi przeprowadzenie ciekum przez projektowany pas drogowy projektowanym obiektem mostowym, nie zmieni natomiast jego kierunku przepływu i zlewni. W zakres przewidywanych prac regulacyjnych wejdzie: stabilizacja koryta ciekum poprzez umocnienie jego skarp i dna, konserwacja ciekum polegająca na reprofilacji dna, wykoszeniu roślinności oraz usunięciu zadrzewień i zakrzewień. Prace związane z przebudową koryta ciekum zostaną ograniczone do niezbędnego minimum. Nowe koryta zostaną ukształtowane z zachowaniem parametrów zbliżonych do koryta naturalnego na odcinku przekładanym, w celu uzyskania zbliżonej do naturalnej prędkości przepływu. W celu umocnienia koryta zostaną zastosowane materiały o naturalnym charakterze, np. kieszka faszynowa i narzut kamienny, humusowanie wraz z obsiewem mieszkanką traw. W celu zapewnienia swobodnego przepływu wód w przebudowywanym korycie rzeki Omulna wskazuje się konieczność czasowego przystosowania części istniejącego koryta do prowadzenia wód (tzw. przebudowa ciekum pod osłoną gródź). Alternatywnym rozwiązaniem jest wykonanie tzw. „kanału obiegowego”. W szczególnych przypadkach można również zastosować tzw.: „kanał zastępczy”, prowadzony równolegle do koryta modernizowanego ciekum.

Z kolei w przypadku kolizji elementów planowanej inwestycji z urządzeniami melioracji wodnych:

- prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie powodować pogorszenia stosunków wodnych na gruntach sąsiednich i zachować urządzenia. Dla zachowania ich prawidłowego funkcjonowania, należy zachować ich drożność, właściwy stan techniczny oraz kierunek odpływu wody;
- zgodnie z art. 192 ust. 1 pkt 1 w nawiązaniu do art. 17 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 960 ze zm.) zakazuje się: niszczenia lub uszkodzenia urządzeń wodnych. W przypadku ich uszkodzenia inwestor zobowiązany jest do naprawy powstałych uszkodzeń, w sposób zapewniający zachowanie dotychczasowej funkcji tych urządzeń;
- zgodnie z art. 234 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, właściciel gruntu nie może między innymi: zmieniać kierunku i natężenia odpływu znajdujących się na jego gruncie wód opadowych lub roztopowych ani kierunku odpływu wód ze źródeł – ze szkodą dla gruntów sąsiednich;
- w przypadku kolizji prac inwestycyjnych z urządzeniami melioracji wodnych należy je przebudować z zachowaniem dotychczasowych kierunków sływu;
- w przypadku konieczności wykonania urządzeń wodnych (w tym odbudowy, rozbudowy, nadbudowy, przebudowy, rozbiórki lub likwidacji tych urządzeń) wymagane jest uzyskanie pozwolenia wodnoprawnego, zgodnie z art. 389 pkt 6 ustawy Prawo wodne.

Realizacja przedsięwzięcia może wymagać odwadniania wykopów. Wykopy należy odwadniać bezpośrednio przed rozpoczęciem robot budowlanych. W celu odwodnienia wykonywanych wykopów zaleca się zastosowanie igłofiltrów lub przegród pionowych oraz drenaży drogowych (w przypadku wykopów liniowych). Przy zastosowaniu odwodnienia wykopów w postaci igłofiltrów będą one rozmieszczone po obu stronach wykopu w odległości od 1.0 - 1,5 m od siebie. Układ igłofiltrów zostanie podłączony do pompowanego agregatu igłofiltrowego o wydajności

dostosowanej do napływu wody gruntowej z wykopu. Wody będą odprowadzane do odbiornika po podczyszczeniu ich z zawiesiny w osadniku, co ograniczy negatywne oddziaływanie w postaci zamulania odbiornika. Odwadnianie wykopów będzie prowadzone jedynie na czas wykonywania robót, a oddziaływanie na poziom wód gruntowych będzie lokalne i krótkotrwałe. Po wykonaniu robót poziom wód gruntowych ustabilizuje się na pierwotnym poziomie.

Przewiduje się, iż zapotrzebowanie na wodę realizowane będzie poprzez wykorzystanie istniejącej sieci wodociągowej (wg uzgodnienia z jej gestorem) lub poprzez dowóz wody beczkowozami. Natomiast podczas eksploatacji droga ze względu, że nie jest inwestycją produkcyjną nie wymaga wykorzystania wody.

Szacuje się, iż średnie zużycie wody do celów socjalnych przez jednego pracownika fizycznego na dobę wynosi ok. 0,06 m<sup>3</sup>. Na etapie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą ścieki socjalno-bytowe. Ścieki te ujmowane i gromadzone będą poprzez system przenośnych i szczelnych sanitariatów przystosowanych do transportu kołowego. Odbiór sanitariatów prowadzony będzie przez uprawnione podmioty. Jeśli chodzi o zaopatrzenie w wodę - zorganizowanie źródła poboru wody na czas realizacji inwestycji leży w gestii wykonawcy robót.

Odwodnienie projektowanego układu drogowego będzie odbywało się grawitacyjnie rowami drogowymi oraz lokalnie poprzez kanalizację deszczową, a w przypadku braku możliwości grawitacyjnego odprowadzenia wód również przepompownie wód deszczowych. Z uwagi na możliwość rozmywania poboczy i skarp wysokich nasypów przez wody opadowe, na wybranych fragmentach dróg, zastosowano prefabrykowany ściek betonowy ułożony przy krawędzi jezdni. Woda ze ścieku odprowadzana będzie do rowu, poprzez betonowy ściek skarpowy lub kanalizację deszczową. Wszędzie tam, gdzie nie ma możliwości zapewnienia swobodnego spływu wód do rowów lub nie ma możliwości zabudowania ścieków skarpowych, do przejęcia wód opadowych stosuje się kanalizację deszczową. Do takich miejsc należą między innymi odcinki dróg i łącznic z pasem dzielącym (gdzie napływ wód z jedni jest w kierunku pasa dzielącego). Wody opadowe z jezdni odbierane są wtedy poprzez wpusty deszczowe zabudowane w specjalnych kieszeniach, bądź w linii ścieku (w zależności który element jest stosowany na danym odcinku). Dalej wody opadowe prowadzone będą poprzez kanalizację do najbliższych przydrożnych rowów otwartych lub bezpośrednio do odbiorników. Rozstaw wpustów deszczowych obliczono indywidualnie przy uwzględnieniu natężenia deszczu oraz pochylenia podłużnego dna ścieku. Pośrednim rozwiązaniem jest wykonanie wpustów ulicznych w ciągu krawężnika lub ścieku z wyprowadzeniem wód opadowych poprzez przykanaliki do rowu lub na skarpę nasypu wyposażoną w ściek skarpowy. Odprowadzenie nadmiaru wód opadowych z pasa drogowego następować będzie do istniejącego odbiornika, jakim jest ciek Struga Wełyńska (Omulna).

Bilans jakościowy wód opadowych lub roztopowych wskazuje na przekroczenia wartości dopuszczalnej zawiesin ogólnych oraz węglowodorów ropopochodnych. Mając na uwadze powyższe, dla uzyskania wymaganego stężenia zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych pochodzących z korony drogi, zaprojektowano osadniki zawiesin i separatory substancji ropopochodnych oraz zastawki umożliwiające odcięcie dopływu w przypadkach awaryjnych. Na wylocie do cieków zostaną zamontowane klapy zwrotne. W celu ograniczenia wpływu na środowisko wód opadowych odprowadzanych z pasa drogowego uzupełniono układ odwodnienia o projektowane zbiorniki wód deszczowych, a także zwiększono pojemności istniejących zbiorników infiltracyjnych, których zadaniem jest zatrzymanie oraz zredukowanie odpływu wód o dużej kulminacji wywołanej deszczem nawalnym. Projektowane zbiorniki zostaną wykonane jako zbiorniki szczelne (z możliwością zmiany typu po analizie warunków gruntowych zawartych w dokumentacji geologicznej), natomiast nie zmienia się typu zbiorników istniejących, które pozostawia się jako infiltracyjne.

W okresie zimowym eksploatacja drogi będzie się wiązała z użyciem środków do zwalczania śliskości zimowej. Środkami chemicznymi wykorzystywanymi do usuwania śliskości zimowej są: chlorek sodu, chlorek wapnia, chlorek magnezu oraz ich mieszaniny. By zapobiec zbrylaniu soli dodawany jest do niej w niewielkich ilościach żelazocyjanek potasu. Kompleks żelaza (II) charakteryzuje się dużą trwałością, co powoduje, iż żelazocyjanek potasu nie posiada właściwości toksycznych. Wymienione sole, jak również ich mieszaniny stosowane są w postaci roztworów bądź w postaci stałej. Szczegółowe warunki stosowania chemicznych środków w zimowym utrzymaniu

dróg reguluje rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach. Ich ilość jest ściśle związana z warunkami pogodowymi. Jednakże z uwagi na mniejszą szkodliwość preferowane jest używanie chlorków magnezu i wapnia.

Odnosząc się do zagadnień związanych ze środowiskiem gruntowo-wodnym, zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (PGW), przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335), należy wskazać, że teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych:

- Omulna (RW60001619389), której celem środowiskowym jest dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz dobry stan chemiczny,
- Odra od oddzielenia się Odry Zachodniej do Bukowej (RW60001219719), której celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odra w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odra w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry,
- Odra od Bukowej do ujścia (RW6000121999), której celem środowiskowym jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odra w obrębie JCWP (dla jesiotra); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odra w obrębie JCWP (dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego) oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry, oraz jednolitych części wód podziemnych:
- GW600023, której celem środowiskowym jest dobry stan chemiczny dobry stan ilościowy,
- GW60004, której celem środowiskowym jest dobry stan chemiczny dobry stan ilościowy.

Teren planowanego przedsięwzięcia znajduje się poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Najbliższy GZWP nr 122, "Dolina kopalna Szczecin" znajduje się w odległości ok. 5 km od granic planowanej inwestycji. Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarem ochronnym zbiorników śródlądowych, poza strefami ochronnymi ujęć wód powierzchniowych i podziemnych. Wschodnia część terenu projektowanej inwestycji (rejon autostrady A6 do km ok. 9+050) leży w bezpośrednim sąsiedztwie obszarów objętych zagrożeniem powodziowym od strony morza i morskich wód wewnętrznych (przy średnim prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi wynoszącym 1% oraz przy niskim wystąpieniu powodzi wynoszącym 0,2%), a także w rejonie obszaru zagrożenia powodziowego w przypadku zniszczenia wału przeciwsztormowego. W pozostałym zakresie analizowany teren znajduje się poza granicami obszaru szczególnego zagrożenia powodzią, o którym mowa w art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne. W związku z powyższym, inwestycje planowane na przedmiotowym obszarze nie są objęte zakazami określonymi w art. 77 ust. 1 pkt. 3 ww. ustawy - Prawo wodne oraz nie wymagają uzyskania pozwolenia wodnoprawnego, o którym mowa w art. 390 ust. 1 ww. ustawy. Ponadto – teren nieruchomości znajduje się poza granicami obszaru, o którym mowa w art. 169 ust. 2 pkt 1 ww. ustawy - Prawo wodne, tj. obszaru, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest niskie i wynosi 0,2% lub na którym istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia ekstremalnego.

Analizę oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne przeprowadził Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. W wydanej opinii ww. organ określił warunki niezbędne do realizacji w trakcie prowadzonych prac budowlanych oraz na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, które zostały uwzględnione w orzeczeniu niniejszej decyzji. Jednocześnie Dyrektor RZGW w Szczecinie wskazał, że realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych w wyrażonej opinii nie spowoduje negatywnego wpływu na wody powierzchniowe i podziemne, nie przyczyni się do nieosiągnięcia celów środowiskowych wyznaczonych dla wymienionych części wód, oraz będzie

odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność zapisów zawartych w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry.

Podczas budowy i eksploatacji inwestycji powstawać będą odpady. W większości będą to odpady inne niż niebezpieczne. Źródłami odpadów na etapie realizacji przedsięwzięcia będą w szczególności roboty ziemne, usuwanie nawierzchni z istniejącej jezdni, prace rozbiórkowe istniejących obiektów budowlanych, ułożenia nawierzchni drogi, wycinka drzew i krzewów, przebudowa infrastruktury towarzyszącej. Zgodnie z treścią rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10), przewidziane do wytworzenia rodzaje odpadów zaklasyfikowane zostaną do następujących grup: 02 odpady związane z wycinką drzew oraz usunięciem krzewów i zagajników, 15 – opakowania, a także zniszczone ubrania robocze, sorbenty wykorzystywane w sytuacji awaryjnego uwolnienia, np.: płynów eksploatacyjnych z użytkowanych urządzeń technicznych, odpady niebezpieczne wytwarzane w ramach bieżącej konserwacji maszyn budowlanych, w tym opakowania po substancjach niebezpiecznych, m.in.: oleje, smary, inne płyny eksploatacyjne; 17 – powstających w wyniku prac rozbiórkowych, demontażowych, ziemnych oraz budowlanych; 20 – powstające w wyniku funkcjonowania zaplecza socjalno-biurowego. Realizacja przedsięwzięcia będzie również źródłem wytwarzania odpadów z grupy: 08 – Odpady z produkcji, przygotowania, obrotu i stosowania powłok ochronnych (farb, lakierów, emalii ceramicznych), kitu, klejów, szczeliw i farb drukarskich, 12 – Odpady z kształtowania oraz fizycznej i mechanicznej obróbki powierzchni metali i tworzyw sztucznych 13 – Oleje odpadowe i odpady ciekłych paliw, 16 – Odpady nieujęte w innych grupach.

Dokładne oszacowanie prognozowanych ilości odpadów na obecnym etapie inwestycyjnym nie jest możliwe. Przewiduje się, że zdecydowaną większość odpadów będą stanowić odpady z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Usunięcie lub zagospodarowanie odpadów powstających podczas budowy będzie należało do obowiązków firm wykonujących prace budowlane – które zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.) będą wytwórcami odpadów. Wytwórca odpadów powinien podejmować wszelkie możliwe działania prowadzące do zapobiegania powstawaniu odpadów lub ograniczania ich ilości i negatywnemu oddziaływaniu na środowisko, w szczególności wykorzystywać i odpowiednio gospodarować wytworzonymi odpadami.

Odpady powstałe na etapie budowy i niemożliwe do zagospodarowania w oparciu o obowiązujące przepisy należy przekazywać specjalistycznym firmom posiadającym aktualne zezwolenia na zbieranie i przetwarzanie odpadów zgodnie z art. 41 ustawy o odpadach i na podstawie zawartej umowy. Transport odpadów należy prowadzić zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 7 października 2016 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla transportu odpadów (Dz. U. z 2016 r., poz. 1742) oraz z sposób niepowodujący zanieczyszczenia miejsca załadunku i trasy przewozu odpadów, zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251 ze zm.). Osobom mającym kontakt z odpadami należy zapewnić odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny pracy oraz środki ochrony osobistej zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym rozporządzeniem 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 ze zm.). W trakcie realizacji robót budowlanych teren inwestycji powinien być na bieżąco porządkowany i kontrolowany pod kątem właściwego gospodarowania odpadami.

Na etapie użytkowania układu drogowego przewiduje się cykliczne powstawanie odpadów, których źródłem będą następujące działania: utrzymanie letnie oraz zimowe drogi, w tym usuwanie odpadów o charakterze komunalnym oraz zanieczyszczonych odkładów piasku, mułu lub liści; realizacja harmonogramu prac konserwacyjnych, związana z: remontami nawierzchni (zwłaszcza po okresie zimowym), pielęgnacją zieleni przydrożnej (głównie przycinanie trawy), naprawą (wymianą) zniszczonych (zużytych) elementów infrastruktury drogi. Dodatkowo, eksploatacja urządzeń kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody opadowe i roztopowe z drogi będzie powodowała generowanie strumienia odpadów w postaci szlamów, okresowo usuwanych z wpustów ulicznych lub innych elementów kanalizacyjnych. Z uwagi na możliwość wystąpienia wypadków i kolizji pojazdów samochodowych, przewożących materiały niebezpieczne, mogące powodować bezpośrednie lub pośrednie skażenie środowiska wskazuje się, iż konsekwencją ww. sytuacji awaryjnej będzie powstanie odpadów z podgrupy 16 81 – odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych.

Odpady, powstające w związku z użytkowaniem drogi będą bezpośrednio przekazywane uprawnionym podmiotom celem ich dalszej obróbki lub unieszkodliwienia. Prowadzenie zorganizowanego systemu gospodarki wytworzonymi odpadami, ze szczególnym uwzględnieniem zasad selektywnego ich gromadzenia oraz ograniczenia kontaktu z otoczeniem umożliwia wyeliminowanie zagrożenia uwolnienia niebezpiecznych substancji do środowiska.

Środowisko przyrodnicze, a zwłaszcza szata roślinna na znacznej (przeważającej) części obszaru omawianej inwestycji odbiega od potencjalnego stanu naturalnego, co jest skutkiem osadnictwa i działalności gospodarczej. Niemniej lokalnie w kompleksach leśnych (w większości przekształconych gospodarczo) występują płaty nawiązujące do fitocenozy naturalnych, na przykład siedlisk lęgowych oraz buczyn.

Przy określeniu wpływu na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego wykorzystano materiały archiwalne, dane literaturowe, itp. Na potrzeby niniejszego postępowania przeprowadzona została inwentaryzacja przyrodnicza. Prace terenowe prowadzone były we wszystkich okresach fenologicznych na przestrzeni lat 2024 – 2025.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymagać będzie usunięcia drzew i krzewów. Powierzchnia kolizji z obszarami leśnymi w zakresie przewidywanych linii rozgraniczających przedsięwzięcia wynosi 28,7 ha, co stanowi 9,5% obszaru inwestycyjnego. Wycinka drzew będzie obejmowała szacunkowo ok. 5,61 ha lasów państwowych, 17,17 ha lasów prywatnych, 3,59 ha zagajników, 1,33 ha krzewów, 612 szt. drzew. Wszelkie prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego i urządzeń technicznych, wykonywane w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów, należy zaplanować i przeprowadzić w sposób jak najmniej szkodzący drzewom. Drzewa przewidziane do zachowania, znajdujące się w obrębie pasa drogowego, należy zabezpieczyć przed uszkodzeniami spowodowanymi w wyniku prowadzonych prac. Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków. W razie konieczności dopuszczono wykonanie wycinki w okresie lęgowym pod nadzorem specjalisty ornitologa, który przed jej dokonaniem przeprowadzi oględziny pod kątem obecności lęgów ptaków, a w przypadku potwierdzenia ich występowania wskaże dopuszczalny czas i sposób jej prowadzenia.

W związku z faktem, iż przedmiotowe przedsięwzięcie przebiega głównie przez tereny leśne oraz wzdłuż istniejącej autostrady A6, ilość miejsca pod nasadzenia kompensacyjne w liniach rozgraniczających inwestycji jest ograniczona. Szacunkowa powierzchnia zieleni przeznaczona do nasadzeń wynosi ok. 2272 m<sup>2</sup>. Nasadzenia przewiduje się zrealizować na wybranych odcinkach drogi DK31 i przy zbiornikach wód deszczowych. Proponowany skład gatunkowy nasadzeń to klon zwyczajny, klon polny, dąb szypułkowy, wiąz pospolity, lipa drobnolistna, buk zwyczajny, olsza czarna, jabłoń dzika, grab zwyczajny, sosna zwyczajna, pnącza: bluszcz pospolity, chmiel zwyczajny. Uszczegółowienie nasadzeń nastąpi w Projekcie Budowlanym. Do sadzenia zastosować należy w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie miejsca realizacji przedsięwzięcia. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. W celu zapewnienia udatności, nasadzenia należy pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.

W ramach przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono by drzewa przeznaczone do wycinki były miejscem występowania chronionych gatunków grzybów (w tym porostów) oraz zwierząt. W obszarze badań stwierdzono występowanie 2 gatunków grzybów, które podlegają ochronie. Żadne ze stwierdzonych stanowisk nie wchodzi w kolizję z terenem objętym przewidywanymi liniami rozgraniczającymi przedsięwzięcia. Najbliższe stanowisko pawężnicy psiej zlokalizowane będzie w odległości około 44 m od przewidywanej linii rozgraniczającej, natomiast najbliższe stanowisko chrobotka reniferowego znajduje się w odległości około 55 m. W przypadku obu tych stanowisk, a także pozostałych zakłada się możliwość wzrostu zapylenia w ich obrębie, jednak zamiany te będą zmianami krótkookresowymi w znacznym stopniu uzależnionymi ilości opadów.

W obrębie przedsięwzięcia stwierdzono 13 gatunków roślin podlegających ochronie prawnej. Stanowiska większości stwierdzonych gatunków chronionych zlokalizowane są poza zakresem linii rozgraniczających. W bezpośredniej kolizji znajduje się płat rokitnika pospolitego oraz dwa płaty mszaków współtworzone przez tworzone przez pięć gatunków mchów: rokitnik pospolity, widłoząb miotlasty, widłoząb kędzierzawy, gajnik lśniący, fałdownik nastroszony. Łącznie powierzchnia, jaka ulegnie zniszczeniu, wynosić będzie ok. 0,6 ha z powierzchni wynoszącej ok. 17,63 ha kolizyjnych

stanowisk. Według danych uzyskanych z Nadleśnictwa Gryfino w rejonie przedsięwzięcia występować może turzyca piaskowa oraz pajęcznica liliowata. Gatunki te nie zostały jednak potwierdzone w trakcie wykonywania inwentaryzacji przyrodniczej opracowywanej na potrzeby przedmiotowej inwestycji. Wskazywane przez Nadleśnictwo Gryfino stanowiska turzycy piaskowej oraz pajęcznicy liliowatej zlokalizowane były poza terenem bezpośredniego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w odległości ponad 300 m, co wskazuje na brak istotnego ryzyka zniszczenia i naruszenia populacji tych gatunków w ramach planowanego przedsięwzięcia.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi ingerencja w chronione siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, będące jednocześnie przedmiotami ochrony w obszarach Natura 2000, w granicach których inwestycja w nieznacznym stopniu jest zlokalizowana. Do siedlisk tych należy siedlisko 91E0\* Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe). Siedlisko jest zlokalizowane na wysokości km 8+838 – 9+058, strona prawa. Zajęcie fragmentu siedliska łągu 91E0 związane jest realizacją następujących elementów projektowych:

- poszerzenie obecnego korpusu autostradowego z uwagi na budowę jezdni zbierająco-rozprowadzających po obu stronach autostrady A6 wraz z oświetleniem tych jezdni. Poszerzenie podstawy korpusu autostrady (nie licząc projektowanego rowu drogowego po stronie północnej) będzie wynosiło od 1 do 6 m,
- wykonanie systemu odwodnienia autostrady, w tym dobudowywanych jezdni zbierająco-rozprowadzających poprzez budowę szczelnego rowu drogowego po stronie lewej (północnej) autostrady A6, do którego będą odprowadzone wody z wpustów i przykanalików zlokalizowanych na korpusie drogowym. Budowa ww. systemu odwodnienia uporządkuje i poprawi funkcjonowanie autostrady A6,
- budowę pasów na potrzeby utrzymania autostrady o szerokości ok. 1,5-2 m. W stanie obecnym wszystkie prace związane z utrzymaniem autostrady (np. koszenie skarpy) prowadzone są z korony drogi co wymusza zamknięcie pasa awaryjnego stwarzając tym samym niebezpieczne sytuacje dla pracowników służb utrzymania jak i dla kierowców. Pasy utrzymaniowe ułatwią także odpowiednią reakcję służb na wypadek wystąpienia poważnej awarii (np. odpompowanie zanieczyszczeń ze szczelnego rowu, czy zamknięcie zasuw/zastawki na urządzeniach oczyszczających w systemie odwodnienia (np. studnie wpadowe, piaskowniki, osadniki);
- budowę obustronnego ogrodzenia autostradowego zlokalizowanego za projektowanym pasem na potrzeby utrzymania;
- budowę zasilania urządzeń sterowania ruchem drogowym, świateł sygnalizacyjnych dla kanału żeglownego oraz urządzeń oświetlenia i utrzymania istniejącego obiektu mostowego na kanale Regalica (Odra Wschodnia).

W związku z tym, że teren sąsiadujący na tym odcinku z autostradą A6 jest porośnięty zadrzewieniami, które łączą się z występującymi w tym rejonie siedliskami łągowymi, prace polegające na wycince drzew w tym rejonie bezwzględnie muszą być przeprowadzane pod nadzorem przyrodniczym, natomiast sama wycinka ograniczona do niezbędnego minimum. Granice pozostawionego siedliska należy w widoczny sposób oznakować, natomiast drogi dojazdowe do placu budowy wytyczyć wyłącznie w obrębie projektowanego pasa na potrzeby utrzymania, który powinien być zlokalizowany tuż u podstawy nasypu istniejącej A6 pomiędzy linią kolejową a Odrą Wschodnią (Regalica). Ponadto niezbędne jest wprowadzenie i egzekwowanie zakazu składowania mas ziemnych i innych materiałów związanych z przedsięwzięciem w zakresie innym niż dla prac prowadzonych w danym dniu, zakaz ten dotyczyć powinien obszaru w odległości co najmniej do 20 m od siedliska. Oddziaływanie pośrednie na siedlisko łągowe 91E0 może wiązać się także z zaburzeniem warunków gruntowo-wodnych determinujących występowanie tych siedlisk na glebach torfowo-mułowych. Zagrożeniem w tym kontekście są wykopy budowlane pod poszerzenie korpusu autostrady. Aby zapobiec nadmiernemu odwodnieniu pozostałych płatów siedlisk należy prowadzić odwodnienie wykopów odcinkowo z użyciem zestawów igłofiltrów, studni depresyjnych lub drenaży poziomych. W przypadku, gdy wykop będzie odwadniany powierzchniowo (przez wypompowanie wody), w celu zmniejszenia ilości zawiesiny, zostaną zastosowane mobilne odstożniki (osadniki). Wody z odwodnienia wykopów będą okresowo lub stale odprowadzane do najbliższego cieku. W przypadku wykonania rowu drogowego po stronie północnej A6 należy go uszczelnić, tak aby nie drenował siedlisk na terenie przyległym do pasa drogowego. Biorąc pod uwagę konieczność zastosowania powyższych działań

minimalizujących, w stosunku do powierzchni siedliska łągu 91E0 pozostającej poza liniami bezpośredniej zajętości terenu, nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań bezpośrednich w postaci mechanicznego zniszczenia ponieważ planuje się ogrodzenie płątów siedlisk w terenie i całkowity zakaz wjazdu pojazdów i maszyn w granice siedliska 91E0. Pozostałe płyty przyległe do pasa drogowego natomiast podlegać wpływom pośrednim w postaci chwilowego zapylenia, nie stanowiącego zagrożenia dla siedliska.

W ramach przedmiotowej inwestycji, w związku z przebudową autostrady A6 naruszone może zostać na powierzchni poniżej 0,01 ha (do 20 m<sup>2</sup>) siedlisko 9190 kwaśna dąbrowa, co stanowi mniej niż 0,1% siedliska stwierdzonego w obszarze Natura 2000 Wzgórza Bukowe PLH320020. Zaznaczyć jednak należy, że w ramach przedsięwzięcia w obrębie siedliska nie będą prowadzone prace ziemne, może natomiast zaistnieć wynikające z technologii prac oraz ich bezpieczeństwa konieczność redukcji koron części drzew i usunięcia części podszytu w obrębie do 20 m<sup>2</sup> siedliska.

W km 0+693 - 1+025, strona lewa, w kolizji znajdować się będzie także ok 350 m<sup>2</sup> siedliska 9160 Grąd subatlantycki. Oddziaływanie na to siedlisko zostało ocenione w ramach postępowania zakończonego wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia *Budowa drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) – Gryfino* wydanej przez Burmistrza Miasta i Gminy Gryfino z dnia 26.07.2022 r., znak: BMP.ROŚ.6110.4.2021.JC. Ww. decyzja nałożyła na inwestora działania minimalizujące związane z jego stanem zachowania, które przeniesiono także na grunt przedmiotowej decyzji. Biorąc powyższe pod uwagę, przeprowadzenie działań poprawiających stan zachowania siedliska w zinwentaryzowanych płątach siedlisk 9160 oraz 91E0 (będących w obszarze oddziaływania inwestycji, a nie podlegających zniszczeniu) powinno polegać na pozostawieniu kłód drewna pochodzącego z wycinanych drzew liściastych, o minimalnych wymiarach 3 m długości i 50 cm grubości. Kłody należy rozmieścić równomiernie w płacie siedliska w ilości 5-10 sztuk/ha. Powyższe działania należy przeprowadzić w porozumieniu z właścicielem/zarządcą terenu.

W buforze przedsięwzięcia (poza obszarami Natura 2000), w relatywnie niewielkiej odległości stwierdzono występowanie siedlisk 2330 Wydmy śródładowe z murawami napiaskowymi. Najbliższy płąt zlokalizowany jest w odległości około 70 m i może być narażony na zapylenie związane z realizacją przedsięwzięcia w tym transportem materiałów drogami technologicznymi, jednak oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a także zależnie od warunków pogodowych. Zakłada się, że nie będzie ono i miało istotnego wpływu na stan siedliska.

Na analizowanym obszarze występuje szereg gatunków bezkręgowców, zasiedlających zróżnicowane siedliska. Ze względu na powszechność występowania oraz znaczną liczebność praktycznie niemożliwe jest uniknięcie oddziaływań na tą grupę zwierząt – jakkolwiek biorąc pod uwagę zakres przedsięwzięcia, rodzaj oddziaływania i stan populacji krajowej przedmiotowych gatunków wskazuje się że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie w stopniu istotnym na stwierdzone gatunki. Możliwe oddziaływanie pośrednie związane głównie z zapyleniem towarzyszącym pracom ziemnym może dotyczyć stanowisk mrówki rudnicy i ślimaka winniczka. Jednak będzie to oddziaływanie lokalne i okresowe ograniczone m.in. faktem, że na terenie inwestycji konieczne będzie stałe ograniczanie zapylenia związane z tym, że znaczna część prac będzie prowadzona w sąsiedztwie użytkowanych dróg.

W trakcie inwentaryzacji w ciekach na obszarze badań stwierdzono jedynie pospolite, powszechnie występujące gatunki ryb. Przeprowadzone bezpośrednie obserwacje w terenie nie wykazały występowania podlegających ochronie lub rzadkich przedstawicieli ichtiofauny. Informacje uzyskane od Polskiego Związku Wędkarskiego wskazują, że na przedmiotowym odcinku rzeki Odra występuje boleń *Aspius aspius* (II załącznik Dyrektywy siedliskowej) – biorąc jednak charakter analizowanego przedsięwzięcia, nie będzie ono kolidowało z tarliskami tego gatunku (brak ingerencji w koryto rzeki Odra). W obrębie planowanego przedsięwzięcia, w tym Strugi Wełtyńskiej (Omulna), brak jest dogodnych miejsc do rozrodu bolenia tj. odcinków o szybkim nurcie i kamienistym (żwirowym) podłożu. Niemniej jednak w warunkach niniejszej decyzji wskazano, aby prace w rzece Omulna prowadzić poza okresem migracji i rozrodu większości gatunków ryb, w tym gatunków chronionych lub pod nadzorem ichtiologa.

Przedmiotowe przedsięwzięcie przebiega przez tereny stanowiące siedliska płątów oraz gadów. W stosunku do wybranych przedstawicieli tej grupy zwierząt potencjalne oddziaływanie będzie podlegało na bezpośredniej ingerencji w siedlisko powodującej ograniczenie możliwości bytowania herpetofauny w danej lokalizacji lub oddziaływanie pośrednie w sytuacji, w której dane siedlisko

zostanie zachowane, jednak prace będą potencjalnie prowadzone na tyle blisko, że poszczególne osobniki w danym miejscu będą podlegały presji w tym na przykład płoszeniu. Zakres prac może ingerować w stanowiska jaszczurki zwinki, żab zielonych. W przypadku żab zielonych kolizyjne stanowiska znajdują się w ok. km 8+670, 10+940, 11+004 A6 i ok. km 0+351 S3. Siedlisko rozrodcze żab zielonych w km 10+899 – 10+977 A6 jest siedliskiem powstałym w obrębie wybudowanego w ramach inwestycji drogowych zbiornika hydrotechnicznego i obok czynników naturalnych podlega reżimom wynikającym z utrzymania węzła A6 / S3, w tym pracom utrzymaniowym samego zbiornika. Z przedłożonych materiałów wynika, że planowane jest powiększenie istniejących zbiorników wód deszczowych. Prace w obrębie zbiorników zasiedlonych przez płazy należy prowadzić z należytą starannością oraz przepisami odnoszącymi się do ochrony gatunkowej zwierząt. W warunkach przedmiotowej decyzji wskazano działania minimalizujące straty przyrodnicze związane z realizacją inwestycji w omawianym zakresie.

Pośród wskazanych przedstawicieli herpetofauny generalnie nie ma gatunków szczególnie rzadkich bądź zagrożonych w skali kraju. Ewentualne zajmowanie siedlisk herpetofauny będzie prowadzone pod stałym nadzorem herpetologicznym po uprzednim odłowieniu osobników i przeniesieniu w dogodne dla nich siedliska. Potencjalnym zagrożeniem dla płazów i drobnych zwierząt podczas realizacji przedsięwzięcia mogłoby być utknięcie w miejscach skąd nie mogłyby się wydostać. Dla ograniczenia tego zjawiska inwestycja winna być prowadzona pod nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie kontrolowanie potencjalnych pułapek terenowych (np. wykopów) pod kątem obecności w nich osobników oraz ich ewentualny odłów i przeniesienie w dogodne siedliska. Na etapie realizacji potencjalne oddziaływanie na przedstawicieli herpetofauny mogłoby być także związane z przypadkowym ginięciem osobników, które mogłyby wkroczyć na teren budowy, zwłaszcza w miejscach kolizji analizowanej inwestycji ze stwierdzonymi szlakami migracji płazów. Z tego też względu na etapie tym zostaną podjęte działania mające na celu ograniczenie występowania tego zjawiska. W obszarach stwierdzonych migracji ulokowane zostaną tymczasowe ogrodzenia ochronno-naprowadzające uniemożliwiające wkroczenie, zwłaszcza wędrujących płazów, na teren budowy. Zastane wygradzenia ochronno-naprowadzające dla płazów zostaną zachowane lub odbudowane. W warunkach niniejszej decyzji wskazano lokalizacje nowo realizowanych odcinków wygradzeń ochronno-naprowadzających dla małych zwierząt w tym płazów wolnostojących i zespolonych z ogrodzeniem głównym A6, S3 i DK31. Połączenia pomiędzy obiektami i odcinkami wygradzeń należy uszczelnąć tak, by wielkość szczelin pomiędzy nimi nie przekraczała wymiarów 5x5 mm. Wszystkie zakończenia odcinków, niedochodzące do obiektów należy zakończyć wolnostojącą lub częściowo wolnostojącą zawrotką U-kształtną. Ogrodzenia ochronno-naprowadzające muszą być wkopane w grunt na głębokość min. 10 cm.

W ramach planowanego przedsięwzięcia zakłada się wykonanie zbiorników retencyjnych szczelnych (z możliwością zmiany typu po analizie warunków gruntowych zawartych w dokumentacji geologicznej). Realizowane zbiorniki retencyjne, podobnie jak zastane, od strony zewnętrznej drogi nie będą grodzone, zapewniając możliwość wchodzenia i rozmnażanie się płazów. Według założeń projektowych planowane zbiorniki wód deszczowych (za wyjątkiem zbiorników ZB1, ZB-1a, ZB-1b, które zostaną szczelnie wygradzone przed dostępem płazów), będą stanowiły budowle ziemne ukształtowane w sposób umożliwiający wychodzenie płazów. Brzegi tych zbiorników na co najmniej 25% łącznej długości linii brzegowych będą nachylone nie bardziej niż 1:2. Dodatkowo każdy projektowany zbiornik wyposażony będzie w rampę do celów utrzymaniowych o szerokości 3 m i nachyleniu ok 12%, która umożliwi swobodne wychodzenie płazów ze zbiornika.

Analiza zebranych informacji i danych w odniesieniu do składu gatunkowego teriofauny na przedmiotowym obszarze pozwoliła na identyfikację występowania szeregu gatunków ssaków zasiedlających siedliska otwarte, lasy, jak również rejonów zabudowy. Pośród gatunków objętych ochroną wymienić należy wilka, bobra europejskiego, wydrę, gronostaja. W ramach prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono występowania w rejonie inwestycji rysia, żubra i łosia, występowania tych gatunków w analizowanym rejonie nie potwierdzały dane pozyskane m.in. z PZŁ, Nadleśnictwa Gryfino. W kolizji z realizacją inwestycji znajdować się będą obszary występowania wydry i bobra europejskiego w km ok. 8+291, 8+493 A6. W celu zachowania łączności ekologicznej terenów pomiędzy stronami dróg projektowanego układu komunikacyjnego zostaną zachowane istniejące przejścia faunistyczne w ciągu S3. W obrębie projektowanej drogi DK31 wykonane zostanie przejście zespolone z ciekim Struga Wełyńska (Omulna), które ograniczy efekt

barierowy projektowanego odcinka tej drogi. Rzeka Omulna stanowi korytarz ekologiczny wydry oraz bobra europejskiego, Przejście służyć będzie obecnym w otoczeniu gatunkom płazów i gadów (padalec, jaszczurka zwinka, zaskroniec, żaby zielone). Niemniej jednak przejście znajdować się będzie w obszarze oświetlonego odcinka DK31, w sąsiedztwie znajdować się będą drogi o niewielkim natężeniu ruchu: jezdnia dodatkowa 01 o nawierzchni z kruszywa, w odległości ok. 5 m, ul. Polarna (zakończona ślepo placem do zawracania) w odległości ok. 35 m / < 100 pojazdów/dobę. Zagospodarowanie terenów przyległych wyklucza możliwość realizacji przejść dla większych zwierząt.

Zróżnicowanie siedliskowe powoduje, iż w analizowanym obszarze pojawiają się ptaki zajmujące różne nisze ekologiczne. W toku inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono łącznie 64 gatunków ptaków. Większa część obserwowanych ptaków należy do gatunków objętych ochroną ścisłą, jednak spotykanych stosunkowo często na terenie kraju. Pośród odnotowanych przedstawicieli ornitofauny, na wyróżnienie zasługują gatunki ujęte m.in. w Zał. I Dyrektywy Ptasiej oraz gatunki zagrożone takie jak: czapla biała, gąsiorek, zimorodek, bielik, dzięcioł czarny, lerka, przy czym za kolizyjne można uznać jedynie stanowisko lerki stwierdzone w odległości ok 38 m od S3 w km ok. 0+628. Na etapie realizacji inwestycji oddziaływanie na awifaunę będzie polegało na zajmowaniu ich potencjalnych siedlisk lęgowych i żerowisk. Inwestycje drogowe są związane w bezpośrednim wpływie na areale osobnicze ptaków, miejsca żerowania oraz gniazdowania, a co za tym idzie także na ich rozmieszczenie i zagęszczenie na danym obszarze. Konieczną wycinkę drzew i krzewów należy ograniczyć do niezbędnego minimum i przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca – 30 września z dopuszczeniem jej wykonania w okresie lęgowym po uprzednim rozpoznaniu ornitologicznym, pod warunkiem, że jego wyniki nie wykażą gniazdowania ptaków w danym czasie. Szczegółowy przegląd drzewa wymagany jest również w przypadku wycinki drzew w innym okresie, jeśli te mogły by stanowić siedliska sów wykorzystujących je jako miejsca lęgowe. Wcześniejsza kontrola pod kątem występowania siedlisk wymagana jest także w przypadku obiektów kubaturowych przeznaczonych do rozbiórki.

Realizacja oraz eksploatacja planowanego układu drogowego w konsekwencji może przyczynić się do spadku bioróżnorodności awifauny rozpatrywanej w skali lokalnej obejmującej otoczenie inwestycji. Niemniej jednak mając na uwadze powszechność analogicznych typów siedlisk faunistycznych w regionie, nie przewiduje się by wystąpiło istotne oddziaływanie na ogólny stan populacji oraz zasobów genetycznych poszczególnych gatunków awifauny. Możliwym rodzajem oddziaływania inwestycji na awifaunę są kolizje z transparentnymi ekranami akustycznymi oraz z poruszającymi się pojazdami. W ramach inwestycji nie przewiduje się realizacji przezroczystych ekranów, niemniej jednak w przypadku takiej konieczności, ekrany powinny posiadać oznakowania, pozwalające na dostrzeżenie przeszkody przez ptaki.

W oparciu o przeprowadzone kontrole terenowe na obszarze objętym analizą zidentyfikowano występowanie przynajmniej 9 gatunków nietoperzy (borowiaczek, borowiec wielki, karlik drobny, karlik malutki, karlik większy, mopek, mroczek pozłocisty, mroczek późny, nocek duży). Wpływ inwestycji na etapie realizacji na przedstawicieli chiropterofauny sprowadza się do potencjalnego naruszenia ich schronień oraz miejsc żerowania. Zgodnie z wynikami przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej w bezpośrednim przebiegu inwestycji nie odnotowano występowania kolonii rozrodczych, podczas kontroli zimowych nie stwierdzono również potencjalnych miejsc zimowania. Należy zatem przyjąć, że inwestycja przyczyni się do naruszenia przede wszystkim potencjalnych kryjówek pojedynczych osobników oraz miejsc żerowania nietoperzy wśród których (ze względu na intensywność wykorzystywania) wyróżniają się przede wszystkim zadrzewienia, a także doliny cieków wodnych. Mając na uwadze powyższe uwagi można przyjąć, że przedmiotowa inwestycja na etapie realizacji nie będzie źródłem znaczącego oddziaływania na lokalne oraz ponadlokalne populacje nietoperzy. Nie można jednak wykluczyć, że w chwili realizacji inwestycji pojedyncze osobniki będą odnajdywały swoje kryjówki w obszarze przeznaczonym pod budowę. Dlatego też, dla ograniczenia potencjalnego wpływu na ta grupę zwierząt ewentualna wycinka starszych i dziuplastych drzew, a także wyburzenia budynków winny być poprzedzone dokonaniem ekspertyzy chiropterologicznej pod kątem obecności przedstawicieli nietoperzy, której wynik potwierdzi możliwość przeprowadzania prac bez istotnego wpływu na te zwierzęta.

Elementem mającym potencjalny wpływ na nietoperze jest oświetlenie drogowe. Do gatunków szczególnie podatnych na wabienie w rejonie oświetlenia należą między innymi mroczki, karliki oraz borowiec wielki, które były stwierdzane w obszarze inwestycji. Należy jednak podkreślić, że aktualnie

w drogownictwie stosuje się oświetlenie, które nie przyciąga owadów tak silnie jak stosowane dawniej lampy rtęciowe o świetle białym. Z tego powodu również możliwe jest ograniczenie zjawiska wabienia nietoperzy w rejon inwestycji. Z kolei istniejące przejścia faunistyczne zlokalizowane w obrębie objętych projektem dróg, w tym przeznaczone dla nietoperzy bramownice nad S3 zostaną zachowane.

Stwierdzone oddziaływanie na poszczególne elementy środowiska wymaga zastosowania odpowiednich środków minimalizujących. Określone w przedmiotowej decyzji warunki wynikają ze zidentyfikowanego oddziaływania inwestycji oraz konieczności jego wykluczenia lub maksymalnego ograniczenia. Pierwszym kluczowym warunkiem dla realizacji przedmiotowej inwestycji jest konieczność zapewnienia nadzoru przyrodniczego (doświadczonego zespołu specjalistów-przyrodników), który na etapie realizacji inwestycji będzie weryfikował rzeczywiste zagrożenia dla gatunków fauny i flory, wskazywał i podejmował odpowiednie działania wykluczające negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i sprawował odpowiedni nadzór nad realizowanymi pracami i skutecznością zastosowanych rozwiązań. W orzeczeniu niniejszej decyzji określono podstawowe obowiązki i zadania ww. nadzoru, natomiast faktyczny zakres działania nadzoru przyrodniczego powinien być każdorazowo dostosowany do aktualnych sytuacji i problemów, a wszelkie jego działania powinny mieć na uwadze w szczególności potrzebę ochrony elementów środowiska przyrodniczego. W przypadku rozbieżności pomiędzy wskazaniem nadzoru przyrodniczego, a kierownictwem budowy, ostateczne rozwiązania powinny zostać wypracowywane przy udziale Dyrektora Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie i inwestora.

Analizowane przedsięwzięcie koliduje z obszarami chronionymi w rozumieniu ustawy z dnia 16.04.2004 r. o ochronie przyrody. Do obszarów tych należą: Szczeciński Park Krajobrazowy "Puszcza Bukowa" – w km A6: 12+651 – 12+867, S3: 0+660 – 1+280); Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Natura 2000 Wzgórza Bukowe PLH320020 – w km A6: 12+622 – 12+867, S3: 0+660-1+249, DK31: 0+669 – 0+871); Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk Dolna Odra PLH320037 – w km A6: 8+165 - 9+082; Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 w km A6: 8+165 - 9+082. Znacząca część obszaru znajduje się w otulinie SZPK, a w otulinie Parku Krajobrazowego "Dolina Dolnej Odry" odcinek w km A6: 8+165 – 8+257.

Planowane przedsięwzięcie z obszarem Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 pozostaje w obszarowej kolizji w związku z wkroczeniem w granice ostoi w odcinku A6: 8+284 - 9+190 na powierzchni ok. 6,83 ha, co stanowi zaledwie 0,02% całkowitej powierzchni obszaru chronionego. Przedmiotami ochrony w tym obszarze są siedliska przyrodnicze: 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi, 3140 twarłowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki z podwodnymi łąkami ramienic, 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympeion*, *Potamion*, 3260 nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (*Ranunculion fluitantis*, 3270 zalewane muliste brzegi rzek, 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphyilion*), 6120\* ciepłolubne śródlądowe murawy napiaskowe, 6210 murawy kserotermiczne (*Festuco-Brometea* i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis* *Festucion pallentis*), 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 6430 ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*), 6440 łąki selernicowe (*Cnidion dubii*), 6510 ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże (*Arrhenatherion*), 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9170 grąd środkowoeuropejski i subkontynentalny (*Galio-Carpinetum* i *Tilio-Carpinetum*), 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercetea robori – petraeae*), 91D0\* bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugo-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzożowo-sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0\* łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe), 91F0 łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*), 91I0 ciepłolubne dąbrowy *Quercetalia pubescenti-petraeae*; a także gatunki zwierząt inne niż ptaki: zatoczek łamliwy *Anisus vorticulus*, boleń pospolity *Aspius aspius*, kumak nizinny *Bombina bombina*, wilk *Canis lupus*, bóbr *Castor fiber*, kozioróg dębosz *Cerambyx ceder*, koza pospolita *Cobitis taenia*, jelonek rogacz *Lucanus cervus*, wydra europejska *Lutra lutra*, nocek łydkowłosy *Myotis dasycene*, nocek duży *Myotis myotis*, pachnica dębowa *Osmoderma eremita*, kielb białopłetwy *Romanogobio albipinnatus* oraz traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*.

Dla obszaru ustanowiono plan zadań ochronnych na mocy Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w prawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego

poz. 1661), który został zmieniony zarządzeniami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 10 grudnia 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2015 r., poz. 5419), z dnia 6 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2016 r., poz. 4974) i z dnia 29 grudnia 2022 r. (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2023 r., poz. 195).

Znajdujące się w obrębie obszaru Natura 2000 tereny – o powierzchni ponad 3 ha – są użytkowane komunikacyjne (już przekształcone) i obejmują przede wszystkim odcinek istniejącej autostrady A6. Jak uprzednio wspomniano, przedsięwzięcie spowoduje zniszczenie około 0,69 ha siedliska w pasie projektowanej A6. Powierzchnia ta stanowi około 3,91% siedliska łągowego stwierdzonego w buforze przedsięwzięcia, a w odniesieniu do wykazanej w standardowym formularzu danych powierzchni tego siedliska w całym obszarze PLH320037 (łącznie 1967,01 ha), ubytek ten stanowić będzie 0,04%. Pozostała część siedliska będzie narażona na zapylenie związane z realizacją przedsięwzięcia w tym transportem materiałów drogami technologicznymi, jednak oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a także zależne od warunków pogodowych. Zakłada się, że nie będzie ono miało istotnego wpływu na stan siedliska. Przez wzgląd na lokalizację stwierdzonych płatów siedliska (w dużej dolinie rzecznej) zakłada się, że projektowana droga wraz z zastosowanymi zabezpieczeniami (szczelny system odwodnienia) nie wpłynie na nawodnienie jak i reżim wodny w obrębie płatów przedmiotowego siedliska. Odległość pozostałych płatów siedliska od prac ziemnych związanych z realizacją przedsięwzięcia jest znacznie większa. Dodatkowo biorąc pod uwagę, że siedliska zlokalizowane są w obrębie doliny Odry, wilgotność powietrza i wilgotność podłoża będzie dodatkowo ograniczała emisję zanieczyszczeń. W związku z czym zakłada się, że oddziaływanie na pozostałe płaty siedliska będzie jeszcze mniejsze i tym bardziej nieistotne.

Na etapie eksploatacji projektowane elementy przedmiotowej inwestycji będą funkcjonowały w rejonie pasa drogowego autostrady A6, a więc w miejscu gdzie stale występują oddziaływania w postaci ruchu pojazdów i związanej z nim emisją hałasu, światła i zanieczyszczeń. Przedmiotowa inwestycja nie stanie się źródłem nowego typu oddziaływania na środowisko. Z tego też względu oddziaływania inwestycji nie zmienią w sposób znaczący obecnych warunków w rejonie omawianego obszaru. Istniejącym zagrożeniem wykazanim w PZO dla siedliska 91E0 jest pogorszenie jego stanu przez obce gatunki inwazyjne. Z dokumentacji wynika, że w rejonie przebudowywanej autostrady A6, w tym w obszarze łągów stwierdzono występowanie niecierpka gruczołowatego i kolczurki klapowanej. W podszycie występuje również czeremcha amerykańska. Podrost w rejonie siedliska będzie nieomal w całości niszczonej w trakcie standardowych zabiegów utrzymaniowych drogi, w tym zwłaszcza wykaszania skarp. Natomiast usuwanie istniejących osobników drzew i krzewów obcego pochodzenia na terenach sąsiadujących z inwestycją było by mało efektywne lub wymuszało prowadzenie destrukcyjnych prac ziemnych (np. wrywanie karp korzeniowych), związanych z zasadnością zapobiegania odbijania roślin od pniaków poniżej punktu wycinania oraz wysokim prawdopodobieństwem powstawania odrostów korzeniowych istotnych zwłaszcza w przypadku czeremchy amerykańskiej. Dodatkowo Inwestor nie posiada tytułu prawnego do wykonywania prac na gruntach przylegających do projektowanego pasa drogowego, a siedliska 91E0 zlokalizowane po obu stronach autostrady A6 znajdują się na gruntach różnych właścicieli (w tym osób prywatnych, prywatnych firm, a także Gminy Gryfino oraz Miasta Szczecin). Niezależnie od powyższego w okresie realizacji przedsięwzięcia w obrębie inwestycji prowadzony będzie nadzór przyrodniczy i w przypadku stwierdzenia nowych stanowisk inwazyjnych gatunków obcych (IGO) objętych rozporządzeniem 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 środków mających na celu przywrócenie naturalnego stanu ekosystemów* (Dz. U. z 2022 r., poz. 2649) zostaną one zgłoszone i usunięte zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej na potrzeby niniejszej oceny, bezpośrednio na terenie inwestycji jak i w jej otoczeniu stwierdzono występowanie bobra europejskiego, stanowiącego przedmiot ochrony omawianego obszaru Natura 2000. Nie przewiduje się jednak wystąpienia znaczącego oddziaływania ze względu na szczelne ogrodzenia oraz utrzymanie obiektów mostowych, stanowiących drożne przepusty, a także niską płochliwość przedstawicieli tego gatunku i duże zdolności adaptacyjne. Ze względu na skalę i charakter inwestycji, jak również dotychczasowe oddziaływanie, nie przewiduje się wystąpienia znaczących oddziaływań na pozostałe gatunki fauny stanowiące przedmioty ochrony w analizowanym obszarze. W uzupełnieniu należy dodać, że zgodnie z obowiązującym PZO zagrożenie dla zachowania właściwego stanu ochrony siedlisk

przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w postaci dróg (D01.02) nie zostało wykazane.

Usytuowanie inwestycji w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 jest identyczne jak w przypadku obszaru Natura 2000 Dolna Odra, gdyż granice tych obszarów w analizowanej lokalizacji pokrywają się. Obszar PLB320003 jest bardzo ważną ostoją dla ptaków wodno-błotnych w okresie lęgowym, wędrownym i zimowiskowym. Przedmiotami ochrony w ww. obszarze są następujące gatunki ptaków i ich siedliska: wodniczka *Acrocephalus paludicola*, zimorodek *Alcedo atthis*, rożeniec *Anas acuta*, cyraneczka *Anas crecca*, świstun *Anas penelope*, krzyżówka *Anas platyrhynchos*, krakwa *Anas strepera*, gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, uszatka błotna *Asio flammeus*, głowienka *Aythya ferrina*, czernica *Aythya fuligula*, ogorzałka *Aythya marila*, bąk *Botaurus stellaris*, puchacz *Bubo bubo*, gągoł *Bucephala clangula*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, bocian czarny *Ciconia nigra*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Circus pygargus*, derkacz *Crex crex*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, łabędź niemy *Cygnus olor*, czapla biała *Egretta alba*, sokół wędrowny *Falco peregrinus*, łyska *Fulica atra*, żuraw *Grus grus*, ostrygojad *Haematopus ostralegus*, bielik *Haliaeetus albicilla*, mewa czarnogłowa *Larus melanocephalus*, mewa mała *Hydrocoloeus minutus*, brzęczka *Locustella luscinioides*, podróżniczek *Luscinia svecica*, bielaczek *Mergus albellus*, nurogęś *Mergus merganser*, kania czarna *Milvus migrans*, kania ruda *Milvus milvus*, rybołów *Pandion haliaetus*, wąsatka *Panurus biarmicus*, trzmielojad *Penrnis apivorus*, kormoran czarny (sinensis) *Phalacrocorax carbo sinensis*, batalion *Philomachus pugnax*, zielonka *Porzana parva*, kropiatka *Porzana porzana*, rybitwa białoczelna *Sterna albifrons*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, ohar *Tadorna tadorna*, łączak *Tringa glareola*. Dla obszaru obowiązuje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 (Dz. Urz. Woj. z 2014 r. poz. 1934), zmienione zarządzeniem z dnia 27 kwietnia 2017 r. (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2017 r., poz. 2183) oraz z dnia 21 października 2022 r. (DZ. Urz. Woj. Zach. z 2022 r., poz. 4562).

Zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej przeprowadzonej na potrzeby niniejszej oceny bezpośrednio na terenie inwestycji jak i w jej otoczeniu stwierdzono występowanie bielika oraz czapli białej (przeloty), stanowiących przedmiot ochrony omawianego obszaru Natura 2000, jednak nie przewiduje się, aby projektowana inwestycja miała znacząco na nie oddziaływać ze względu na znikomy fragment kolizyjny zajmujący jedynie ok. 0,01% całkowitej powierzchni obszaru. Analizowana inwestycja nie wpłynie na zwiększenie natężenia ruchu oraz na zmianę niwelety autostrady A6 w miejscu kolizji z analizowanym obszarem. Tym samym nie przewiduje się zmiany oddziaływania na ww. gatunki ptaków które w stanie istniejącym przywykły już do hałasu drogowego generowanego przez autostradę A6. W zakresie oddziaływań pośrednich mogących mieć wpływ na bazę pokarmową ww. gatunków ptaków przewiduje się, iż projektowane zrzuty wód z analizowanego układu drogowego będą podczyszczane w osadnikach i separatorach, co nie wpłynie negatywnie na stan wód i stan rybostanu w ciekach będących miejscem żerowania bielika i czapli białej. Projektowane w ramach inwestycji oświetlenie na kolizyjnym odcinku autostrady A6 leży na przebiegu szlaku migracyjnego ptaków. Nie przewiduje się jednak, aby instalacja stanowiła barierę migracyjną ze względu na przyjęte na etapie projektowania parametry, które umożliwią przeloty zarówno gatunkom migrującym nad, jak i pod obiektem na Odrze Wschodniej.

Zakres kolizji z kolejnym obszarem Natura 2000 Wzgórza Bukowe PLH320020 wynosił będzie około 3,83 ha czyli około 0,03% jego powierzchni całkowitej. Zauważyć jednak należy, że znaczna część leżąca w obrębie obszaru Natura 2000 powierzchni planowanego przedsięwzięcia (około 2 ha) już obecnie stanowi nawierzchnie jezdni lub powierzchnie które są ściśle związane układem drogowym (np. skarpy drogowe, pasy zielenie towarzyszącej rowy otwarte).

Obszar PLH320020 cechuje bardzo zróżnicowana rzeźba terenu, wzgórza pocięte są dolinami i wąwozami, wiele bezodpływowych zagłębień wypełnionych jest jeziorami i torfowiskami. Lasy to głównie żyzne i kwaśne buczyny, mniejszy udział mają łągi jesionowo-olszowe i jesionowe, kwaśne dąbrowy oraz olsy, jeszcze mniejsze powierzchnie zajmują brzeziny bagienne, lasy mieszane z sosną i bory sosnowe. Przedmiotami ochrony w obszarze są siedliska przyrodnicze: 3150 starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 6210 murawy kserotermiczne (Festuco-Brometea i ciepłolubne murawy z *Asplenion septentrionalis* *Festucion pallentis*), 6510 ekstensywnie użytkowane niżowe łąki świeże (*Arrhenatherion*), 7140 Torfowiska

przejściowe i trzęsawiska (przeważnie z roślinnością z *Scheuchzerio-Caricetea nigrae*), 7220 Źródlika wapienne ze zbiorowiskami *Cratoneurion commutati*, 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*), 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*), 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*), 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercetea robori – petraeae*), 91D0\* Bory i lasy bagienne (*Vaccinio uliginosi-Betuletum pubescentis*, *Vaccinio uliginosi-Pinetum*, *Pino mugos-Sphagnetum*, *Sphagno girgensohnii-Piceetum*) i brzoźowo sosnowe bagienne lasy borealne, 91E0\* łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinosoincanae*, olsy źródliskowe), 91I0 Ciepłolubne dąbrowy *Quercetalia pubescenti-petraeae*, a także gatunki zwierząt inne niż ptaki: mopek *Barbastella barbastella*, kumak nizinny *Bombina bombina*, zalotka większa *Leucorrhinia pectoralis*, wydra europejska *Lutra lutra*, nocek duży *Myotis myotis*, trzepla zielona *Opiogomohus cecilia*, traszka grzebieniasta *Triturus cristatus*, skójka gruboskorupowa *Unio crassus*.

Jak już uprzednio wspomniano w ramach przedmiotowej inwestycji w obrębie przedmiotowego obszaru bezpośrednio zniszczone zostanie ok. 0,035 ha siedliska grądu subatlantyckiego, co stanowi około 0,03 % siedliska w stwierdzonego w obszarze Natura 2000. Miejsce kolizji pokrywa się z przebiegiem planowanej drogi DK31, dla którego wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w ramach inwestycji *Budowa drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) – Gryfino*. W związku z tym nie stwierdza się oddziaływań skumulowanych z realizacją nowego przebiegu drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) – Gryfino. W przypadku wskazanego siedliska grądów (9160), uwzględniając zidentyfikowane przewidywane oddziaływanie skumulowane planowanej inwestycji drogowej pn. *Budowa drogi S-10 na odcinku węzeł „Szczecin Kijewo” /bez węzła/ - węzeł „Szczecin Zdunowo” (z wyłączeniem obwodnicy Kobylanki, Morzyczyna i Zieleniewa)*, sumaryczny ubytek siedliska 9160, po uwzględnieniu oddziaływania budowy S10 wyniesie łącznie 1,055 ha, co stanowi ok. 0,99% całkowitego pokrycia siedliska w granicach ostoi. W przypadku ww. inwestycji, w odniesieniu do tego siedliska wprowadzone zostaną również działania minimalizujące podczas prowadzonych prac mające na celu poprawę stanu siedliska poprzez zwiększenie udziału martwego drewna w powierzchni jego płatów.

W ramach przedmiotowej inwestycji w związku z przebudową autostrady A6 naruszone może zostać na powierzchni poniżej 0,01 ha siedlisko 9190 kwaśna dąbrowa, co stanowi mniej niż 0,1% siedliska w stwierdzonego w obszarze Natura 2000. Należy jednak zauważyć, że w ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się prac ziemnych w obrębie siedliska, może natomiast zaistnieć wynikająca z technologii prac oraz ich bezpieczeństwa, a także bezpieczeństwa ruchu drogowego, konieczność redukcji koron części drzew i usunięcia części podszytu w obrębie do 20 m<sup>2</sup> siedliska. Inwestycja nie narusza pozostałych siedlisk będących przedmiotami ochrony, a odległość pomiędzy pracami i ich zakres zapewnia brak istotnego oddziaływania przedsięwzięcia na te siedliska. Również na etapie eksploatacji projektowanego układu komunikacyjnego przez wzgląd na odległości i cechy przedsięwzięcia zakłada się brak istotnego negatywnego oddziaływania. W związku z powyższym ocenia się, że inwestycja nie spowoduje zmniejszenia powierzchni siedlisk przyrodniczych i nie wpłynie w stopniu istotnym na ich stan i możliwości podlegania naturalnym zmianom.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono obecność mopka - pojedyncze przeloty w punkcie nasłuchowym P-1 przy jednej z bramownic nietoperzowych funkcjonujących obecnie nad S-3. Na podstawie analizy zebranych w trakcie inwentaryzacji przyrodniczej (badań chiropterologicznych) danych stwierdza się, że w omawianym rejonie pojawiały się jedynie pojedyncze osobniki, a ich aktywność nie była wysoka. Ponieważ w trakcie nasłuchów detektorowych we wskazanej wyżej lokalizacji odnotowano jedynie pojedyncze serie sygnałów tego gatunku, oceniono, że były to jedynie rejestracje osobników przelotnych. Analizowany układ drogowy wchodzi w potencjalną kolizję z trasą przelotów osobników nocka dużego, to jednak jest on zaliczany do gatunków nietoperzy o niewielkiej kolizyjności z pojazdami. Z tego też względu nie przewiduje się istotnego wpływu inwestycji na ogólny stan populacji tego gatunku. Przedmiotowa inwestycja w odniesieniu do omawianego gatunku może w niewielkim stopniu ograniczyć przydatność żerowisk w obszarze terenów zlokalizowanych w otoczeniu do około 100 m od osi trasy (zwłaszcza nowoprojektowanego przebiegu DK31). Niemniej jednak, jak wspomniano powyżej, w omawianym rejonie odnotowano jedynie osobniki przelotne. Ponadto jest to gatunek, u którego wielkość terytorium łowieckiego wynosi co najmniej 100 ha, w obrębie którego osobnik odnajduje do 5 terytoriów

cząstkowych. Z tego względu nie przewiduje się by realizacja inwestycji wpłynęła w sposób znaczący na możliwość zachowania dogodnych siedlisk dla tego gatunku.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie naruszało populacji i istotnych siedlisk pozostałych gatunków będących przedmiotami ochrony w obszarze PLH320020, a odległość pomiędzy pracami i ich zakres zapewnia brak istotnego oddziaływania przedsięwzięcia na ich populacje. Również na etapie eksploatacji projektowanego układu komunikacyjnego przez wzgląd na odległości i cechy przedsięwzięcia zakłada się brak istotnego negatywnego oddziaływania.

Biorąc pod uwagę zidentyfikowane w PZO obszaru PLH320020 zagrożenia, inwestycja ze względu na swój charakter zawiera się bezpośrednio we wskazanej kategorii zagrożeń D01.02 – drogi, autostrady. Niemniej jednak w Standardowym Formularzu Danych dla obszaru poziom zagrożenia i presji ze strony dróg i autostrad został określony jako niski. Potencjalne zmiany związane z realizacją inwestycji będą występowały bezpośrednio w jej rejonie, a więc ich zasięg będzie ograniczony i nieistotny w odniesieniu do całkowitej powierzchni ostoi. Dlatego też, pomimo jednostkowych i lokalnych zjawisk o charakterze niekorzystnym inwestycja nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na zachowanie integralności całego omawianego obszaru Natura 2000.

W przedmiotowym postępowaniu tut. organ przeanalizował również oddziaływanie przedsięwzięcia na obszary ww. obszary chronione, a w szczególności na obszary Natura 2000 zlokalizowane w odległości do 5 km od miejsca realizacji przedsięwzięcia. W odległości odpowiednio 0,29 km i 1,6 km znajdują się kolejne obszary Natura 2000: Ostoja Wełtyńska PLH320069 i Jeziora Wełtyńskie PLB320018.

Przedmiotami ochrony w obszarze PLH320069 są siedliska przyrodnicze: 3140 Twardowodne oligo- i mezotroficzne zbiorniki wodne z podwodnymi łąkami ramienic *Charetea*, 3150 Starorzeczca i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, 6410 Zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*), 7230 Górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk, 9190 Kwaśne dąbrowy (*Quercetea roboripetrae*), 91E0 Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) oraz kumak nizinny *Bombina bombina*. Na terenie obszaru obowiązuje plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 3 kwietnia 2024 r. (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2024 r., poz. 2084). Z kolei do przedmiotów ochrony w obszarze Jeziora Wełtyńskie PLB320018 należą następujące gatunki ptaków i ich siedliska: gęś białoczelna *Anser albifrons*, gęgawa *Anser anser*, gęś zbożowa *Anser fabalis*, rybitwa czarna *Chlidonias Niger*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*. Na terenie obszaru obowiązuje plan zadań ochronnych ustanowiony zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 29 kwietnia 2014 r. (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2014 r., poz. 1921; zm.: Zacho. z 2017 r. poz. 4339 oraz z 2023 r. poz. 4350).

Biorąc pod uwagę zakres analizowanego przedsięwzięcia oraz odległość, nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań mających negatywny wpływ na cele i przedmioty ochrony we wskazanych obszarach Natura 2000. Eksploatacja drogi nie pogorszy istniejących warunków bytowania fauny ani nie wpłynie negatywnie na procesy ekologiczne warunkujące właściwy stan zachowania występujących populacji dziko żyjących zwierząt. Dla każdego przypadku, gdzie skutkiem prowadzonych robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia (np. prowadzenia nadzoru przyrodniczego) będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, inwestor jest zobowiązany do uzyskania zgody na wykonanie ww. czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Określone wymogi gwarantujące stały nadzór, kontrolę nad poszczególnymi etapami realizowanej inwestycji oraz faktycznym oddziaływaniem na elementy środowiska przyrodniczego pozwalają stwierdzić, iż w pełni wykorzystano możliwe środki prawne pozwalające na skuteczną ochronę wyżej ocenionych elementów środowiska.

Analizowany obszar w zachodniej części przebiegu A6 koliduje z fragmentem korytarza ekologicznego „Dolina Dolnej Odry” (kod: KPn-19A) jednak nie spowoduje jego przewężenia, a i po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji nie będzie powodował ograniczenie jego funkcjonalności. Środkowa i wschodnia część obszarowo koliduje z korytarzem ekologicznym „Puszcza Bukowa” (kod: KPn-30). Większa część planowanego przedsięwzięcia projektowanego w granicach tego korytarza

będzie zlokalizowana w obrębie zastanej infrastruktury drogowej, nie wzmacniając efektu barierowości w przedmiotowym korytarzu ekologicznym.

Elementem analizowanego układu komunikacyjnego jest projektowany w nowym śladzie odcinek DK31. Odcinek ten spowoduje ograniczenie możliwości migracji fauny w kierunku wschód – zachód. Ograniczenie to w postaci DK31 wraz z istniejącym układem drogowym: A6, S3, DK31 (Budowa drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) – Gryfino) oraz ul. Szczecińskiej w Radziszewie (obecnie w ciągu DK31), a także w linią kolejową LK273 wzdłuż ul. Szczecińskiej, będą w sposób skumulowany ograniczały drożność korytarzy migracji w tym rejonie. Niezależnie od powyższego, ograniczenie to może mieć znaczenie głównie w odniesieniu do migracji lokalnych, gdyż sam obszar planowanego przebiegu trasy w znacznym stopniu uniemożliwia długodystansową migrację fauny stanowiąc uchyłek korytarza migracji. Dla ograniczenia ryzyka związanego z oddziaływaniem skumulowanym zaprojektowane zostało przejście faunistyczne dla małych zwierząt w cieku Wełyńska Struga (Omulna), przez wzgląd na sąsiedztwo przedsięwzięcia z terenami rodzinnych ogródków działkowych oraz projektowane skrzyżowanie z ulicą Ogrodową i towarzyszące mu oświetlenie drogowe, w ramach inwestycji nie jest możliwe zaprojektowanie i zrealizowanie przejść dla dużych i średnich zwierząt pod lub nad autostradą A6. Ponadto w ramach realizowanego w nowym śladzie odcinka DK31 planowane jest wybudowanie przejść, które będą umożliwiały zachowanie wystarczającej ciągłości korytarzy ekologicznych.

Należy zaznaczyć, że obowiązek wykonania monitoringu przejść dla zwierząt (obiektu na cieku Omulna - M-0.3) został już wskazany w decyzji środowiskowej Burmistrza Miasta i Gminy Gryfino, znak: BMP.ROŚ.6220.4.2021.JC, z dn. 26.07.2022 r. wydanej dla inwestycji pn. *Budowa drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) – Gryfino*. Ponieważ analizowane przedsięwzięcie w zakresie drogi DK31 pokrywa się z projektowanym nowym przebiegiem drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) – Gryfino, to warunek monitoringu tego przejścia dla zwierząt na cieku Omulna zostanie zrealizowany przez zarządcę infrastruktury drogowej – GDDKiA, po zrealizowaniu wszystkich zadań inwestycyjnych powiązanych z niniejszym przedsięwzięciem.

W ramach niniejszego postępowania dokonano analizy w zakresie kumulacji oddziaływań z innymi istniejącymi i planowanymi przedsięwzięciami w rejonie przedmiotowej inwestycji w zakresie zanieczyszczeń powietrza, emisji hałasu, oddziaływania na środowisko wodno-gruntowe.

Z informacji zawartych w raporcie oś wynika, że na odcinku km 0+575 – 0+655 łącznicy WKL-L05P S3 nastąpi kolizja lokalizacyjna z przedsięwzięciem pn. *Realizacja toru motokrosowego w rejonie ulicy Kluczborskiej w Szczecinie (dz. Nr 11/6 i 12 obręb 4176)*, z kolei w odległości ok. 2 m względem granicy terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, w roku 2020 wydana została przez Prezydenta Miasta Szczecin decyzji oś dla przedsięwzięcia pn. *Montaż maszyny do mieszania żywic w zakładzie wytwarzania chemoutwardzalnych tworzyw podkładowych Marine Service Jaroszewicz, ul. Bielańska 23 i 25, 70-703 Szczecin*. Przedmiotowe przedsięwzięcie znajdować się będzie także częściowo w granicach terenu inwestycji pn. *Budowa drogi krajowej nr 31 na odcinku w. Radziszewo A6/31 (z węzłem) – Gryfino*. Ze względu na lokalizację innych źródeł hałasu potencjalnie mogących wpływać na wzrost poziomów hałasu wzięto pod uwagę przebieg dróg o dużym natężeniu ruchu. Głównym źródłem hałasu w obrębie węzła Radziszewo jest jezdnia główna autostrady A6, oraz droga ekspresowa S3. Ponadto w obrębie węzła Radziszewo, autostradę A6 przecina linia kolejowa nr 273 relacji Wrocław Główny – Szczecin Główny. Budowa dodatkowych łącznic nie wpłynie na wzrost oddziaływania w obrębie węzła. W miejscach przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu z przedmiotowej inwestycji przewidziano zastosowania środków minimalizujących. Rozpatrując oddziaływanie skumulowane w zakresie stanu aerosanitarne powietrza w rejonie analizowanej inwestycji należy zaznaczyć, że w obliczeniach wykonywanych w ramach oceny oddziaływania projektowanej inwestycji uwzględniane jest tło substancji, czyli aktualny stan jakości powietrza określony przez właściwy inspektorat ochrony środowiska. Głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza w rejonie przedmiotowej inwestycji jest jezdnia główna autostrady A6 oraz droga ekspresowa S3. Odcinki ww. dróg zostały uwzględnione w ramach przeprowadzonej symulacji emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Zgodnie z danymi pozyskanymi od Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Szczecinie na analizowanym terenie zewidencjonowano stanowiska archeologiczne: AZP 32-06/18, AZP 32-06/17, AZP 32-06/7. Natomiast projektowana inwestycja nie koliduje z obiektami wpisanymi do wojewódzkiego rejestru zabytków ani gminnej ewidencji zabytków.

W bezpośrednim sąsiedztwie linii zajętości terenu zlokalizowane są następujące obiekty: budynek mieszkalny wpisany do ewidencji zabytków miasta Szczecin zlokalizowany przy ul. Rymarskiej 138 i most drogowo-autostradowy nad Regalicą wpisany do ewidencji zabytków gminy Gryfino.

Budynek mieszkalny przy ul. Rymarskiej 138 znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru, na którym przewidziano prace ziemne związane z realizacją inwestycji. Sama krawędź drogi, po której będą poruszały się pojazdy oddalona będzie od niego o ok. 4,3 m. Niemniej jednak z uwagi na konieczność zapewnienia dostępu do przedmiotowego budynku istnieje konieczność budowy chodnika, a także ekranu akustycznego zapewniającego dochowanie standardów akustycznych na terenie przedmiotowej posesji. Faza budowy będzie związana z takimi uciążliwościami jak oddziaływania wibroakustyczne, zanieczyszczenie powietrza, pylenie, jednak będą to oddziaływania krótkotrwałe, które ustąpią po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Na etapie eksploatacji zaproponowane ekrany akustyczne, będą środkiem minimalizującym oddziaływanie także w zakresie emisji substancji do powietrza.

Przebieg autostrady na wysokości zabytkowego mostu drogowo-autostradowego nad Regalicą pozostanie w stanie niezmiennym.

Planowana inwestycja w aspekcie lokalnym nie będzie elementem obcym, burzącym istniejący krajobraz. Realizacja przedsięwzięcia będzie jednak powiązana z przekształceniem terenu i zmianą jego użytkowania. Biorąc pod uwagę wyniki audytu krajobrazowego województwa zachodniopomorskiego, planowana inwestycja częściowo pokrywa się z obszarami wykazanymi jako krajobrazy priorytetowe „Puszcza Bukowa” oraz „Dolina Dolnej Odry, Międzyodrze”. Jednym z zagrożeń wykazanych dla ww. terenów w odniesieniu do dróg jest *chaos przestrzenny i wizualny wywołany przez reklamy, szczególnie w przestrzeniach publicznych i wzdłuż pasa dróg*. W odniesieniu do Puszczy Bukowej nie wskazano rekomendacji i wniosków dotyczących kształtowania krajobrazu priorytetowego w takich kategoriach jak inżynieria wodna i lądowa, czy kompozycja, ład przestrzenny i walory estetyczne. W przypadku drugiego z wymienionych obszarów zaleca się zachowanie wszystkich istniejących panoram widokowych w stanie nie gorszym niż obecnie, kształtowanych tak aby nie utraciły one swojego dotychczasowego charakteru i walorów. W szczególności należy ograniczać lokowanie nowych antropogenicznych elementów budowlanych powodujących dysharmonię dzisiejszego krajobrazu. Elementami związanymi z drogami mającymi wpływ na krajobraz są ekrany akustyczne. Biorąc pod uwagę zakres inwestycji, nie ma konieczności wprowadzania ekranów akustycznych w granicach krajobrazu priorytetowego „Dolina Dolnej Odry, Międzyodrze”. Natomiast kolorystyka planowanych obiektów oraz nieprzezroczystych ekranów akustycznych dostosowana zostanie do dominującej kolorystyki otoczenia, zapewniając tym samym możliwość ich harmonijnego wkomponowania w otoczenie.

Zakres przedsięwzięcia w większości znajduje się w otulinie Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa” oraz nieznacznie ingeruje w granice Parku: w km A6: 12+651 – 12+867, S3: 0+660 – 1+280, natomiast jak wyżej wskazano, przedsięwzięcie jest ściśle powiązane z istniejącym układem drogowym, a jako inwestycja celu publicznego nie narusza zakazów odnoszących się do przedsięwzięć zawartych w aktach prawa miejscowego ustanowionych dla SZPK Puszcza Bukowa i jego otuliny.

Teren objęty inwestycją znajduje się poza granicami miejscowości wyznaczonych jako uzdrowiska oraz poza obszarami ochrony uzdrowiskowej

Wpływ na zdrowie i życie ludzi został oceniony na etapie prowadzonego postępowania przez organ inspekcji sanitarnej (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie). W wyniku przeprowadzonej analizy raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko ww. organ pozytywnie zaopiniował realizację przedmiotowego przedsięwzięcia, stwierdzając, że nie będzie ono negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi, pod warunkiem pod warunkiem zastosowania wszystkich zaplanowanych poprzez inwestora rozwiązań technicznych i organizacyjnych.

Ze względu na położenie analizowanego odcinka drogi w znacznej odległości od granic państwa (minimalna odległość 4,5 km), wykluczono możliwość wystąpienia oddziaływań transgranicznych.

Planowana inwestycja w rozumieniu art. 248 ustawy dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, nie kwalifikuje się do zakładów stwarzających ryzyko wystąpienia poważnej awarii. Z uwagi na charakter i zakres przewidzianych prac inwestycyjnych oraz w związku z realizacją określonych warunków nie przewiduje się wystąpienia sytuacji awaryjnych mogących niekorzystnie wpłynąć na poszczególne komponenty środowiska. Materiały wykorzystywane na potrzeby przedsięwzięcia będą posiadały atesty dopuszczające do stosowania w budownictwie. Podczas prac inwestycyjnych w przypadku braku stosownego nadzoru mogą wystąpić sytuacje awaryjne (brak odpowiedniego przeszkolenia ekip budowlanych, niekontrolowane sytuacje losowe), jednak to sytuacje incydentalne, które nie powinny mieć miejsca podczas prawidłowej realizacji planowanego przedsięwzięcia. Prawdopodobieństwo wystąpienia powyższych zdarzeń w warunkach odbiegających od normy, realizowanych przez odpowiednio przeszkolone w tym zakresie ekipy budowlane jest jednak znikome. Natomiast na etapie użytkowania drogi zagrożeniem mogą być nadzwyczajne sytuacje związane z wystąpieniem na drodze awarii lub wypadków z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne, jednak wystąpienie tego rodzaju sytuacji nie jest zależne zarówno od osób realizujących inwestycję, jak również od podmiotu zarządzającego drogą. W celu wyeliminowania ewentualnych poważnych awarii, oprócz zaprojektowania węzła w sposób zapewniający wysoki poziom bezpieczeństwa ruchu, podjęto szereg działań mających na celu ograniczenie skutków ewentualnych wypadków drogowych. Do działań można zaliczyć przede wszystkim system urządzeń podczyszczających wody opadowe, zastosowanie barier energochłonnych i odpowiedniego oznakowania.

Przeprowadzone postępowanie pozwoliło ocenić prognozowane oddziaływanie projektowanej inwestycji na środowisko, a przeprowadzone analizy skutkowały określeniem koniecznych warunków ukierunkowanych na ograniczenie negatywnego wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska. Aby umożliwić weryfikację przyjętych założeń i prognozowanych oddziaływań w toku niniejszego postępowania uznano zasadnym przeprowadzenie analizy porealizacyjnej. Uznając za zasadne powoływanie się inwestora na realizację w ramach inwestycji przesłanki interesu społecznego, niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

### **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.

### **Załączniki do decyzji:**

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

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska  
w Szczecinie  
Sylwia Jurzyk-Nordlów  
/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

### **Otrzymuje:**

1. Pełnomocnik GDDKiA, Pan Marek Stelmach TRAKT Sp. z o.o. sp. k., al. Korfantego 160, 40-153 Katowice

(e-Doręczenia)

2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa, w związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś.

Do wiadomości: (e-Doręczenia)

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, ul. Wincentego Pola 6, 71-342 Szczecin,
2. Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Tama Pomorzańska 13a, 70-030 Szczecin

Zgodnie z ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 1154 ze zm.) wnioskodawca, tj. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Szczecinie jako jednostka budżetowa jest zwolniony z obowiązku wniesienia opłaty skarbowej od dokonania czynności urzędowej.