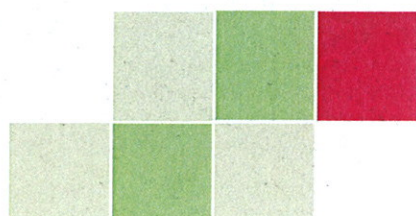


# PROGRAM FUNKCJONALNO-UŻYTKOWY

## ZAŁĄCZNIK NR 5:

### Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, zanieczyszczenia

Nazwa zadania	<b>Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury Portu w Świnoujściu – etap I</b>
Adres obiektu	Województwo: zachodniopomorskie, powiat: Miasto Świnoujście, miasto: Świnoujście
Zakres robót budowlanych / kod CPV:	<p style="text-align: center;">Kody CPV, nazwy robót i usług</p> <p><b>45233120-6</b> - Roboty w zakresie budowy dróg,  <b>45100000-8</b> - Przygotowanie terenu pod budowę,  <b>45111200-0</b> - Roboty w zakresie przygotowania terenu pod budowę i roboty ziemne,  <b>45110000-1</b> - Roboty w zakresie burzenia i rozbiórki obiektów budowlanych, roboty ziemne,  <b>45200000-9</b> - Roboty budowlane w zakresie wznoszenia kompletnych obiektów budowlanych lub ich części oraz roboty w zakresie inżynierii lądowej i wodnej,  <b>45220000-5</b> - Roboty inżynieryjne i budowlane,  <b>45233000-9</b> - Roboty w zakresie konstruowania, fundamentowania oraz wykonywania nawierzchni autostrad, dróg,  <b>45230000-8</b> - Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, linii komunikacyjnych i elektroenergetycznych, autostrad, dróg, lotnisk i kolei, wyrównywanie terenu,  <b>45231000-5</b> - Roboty budowlane w zakresie budowy rurociągów, ciągów komunikacyjnych i linii energetycznych,  <b>45316000-5</b> - Instalowanie systemów oświetleniowych i sygnalizacyjnych,  <b>45316110-9</b> - Instalowanie urządzeń oświetlenia drogowego,  <b>71320000-7</b> - Usługi inżynieryjne w zakresie projektowania</p>
Zamawiający	<b>Gmina Miasto Świnoujście reprezentowana przez Prezydenta Miasta Świnoujście, działającego jako zarządca dróg publicznych ul. Wojska Polskiego 1/5 72-600 Świnoujście</b>
Opracował	<b>Pracownia Projektowa ARCHIDROG ul. Grunwaldzka 21 60-783 Poznań</b>









Szczecin, dnia 11 maja 2018 r.

## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.36

### DECYZJA Nr 17/2018 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 ze zm.), art. 72 ust. 1 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l) oraz ust. 6, art. 82 i art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) – zwanej dalej ustawą OoŚ, a także § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miasto Świnoujście z dnia 6.12.2016 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu”

#### orzekam

ustalić środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn: „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu” i jednocześnie określam:

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

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach administracyjnych miasta Świnoujście, na terenie wyspy Wolin, w województwie zachodniopomorskim.

Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego i w jej zakres wchodzi następujące zadania:

Zadanie 1 - przebudowa odcinka drogi krajowej nr 3 (DK 3) o długości ok. 610 m, od granicy administracyjnej miasta Świnoujścia (ul. Wolińska).

Zadanie 2 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Barlickiego) pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Wolińską (DK 3) i ul. Dworcową (przy przejeździe kolejowym), na odcinku o długości ok. 4198,5 m.

Zadanie 3 - budowa nowego odcinka drogi łączącej ul. Barlickiego z drogą krajową nr 3 (nad linią kolejową, jako przedłużenie ul. Ku Morzu w kierunku drogi krajowej, na odcinku o długości ok. 762 m.

Zadanie 4 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Ludzi Morza) pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Barlickiego i nowoprojektowaną drogą (tzw. obwodnicą Bazy Las), na odcinku o długości ok. 1793,5 m oraz dwa dojazdy do ronda z istniejącej ul. Wolińskiej o łącznej długości 135 m.

Zadanie 5 - przebudowa odcinka drogi gminnej (ul. Ku Morzu) na odcinku ok. 1305,95 m od granicy działki pasa drogowego przy latarni morskiej do miejsca, gdzie kończy się projekt stanowiący odrębne opracowanie (zadanie pn. "Inwestycje drogowe w rejonie ul. Ku Morzu w Świnoujściu").

Zadanie 6 - budowa odcinka drogi (tzw. obwodnicy Bazy Las) o długości ok. 776 m pomiędzy drogą krajową nr 3 i ul. Ludzi Morza (tzw. obwodnica Bazy Las).

Zadanie 7 - budowa odcinka drogi (przedłużenie ul. Ludzi Morza zastępujące ul. Mostowa) o długości ok. 2815 m pomiędzy planowaną obwodnicą Bazy Las i drogą krajową nr 93.

Zadanie 8 - modernizacja odcinka drogi krajowej nr 3 (ul. Wolińska i ul. Skandynawska) o długości ok. 3842 m, od skrzyżowania z ul. Barlickiego, do miejsca planowanego skrzyżowania stanowiącego początek wjazdu do projektowanej przeprawy tunelowej na wjeździe na terminal promowy.

Zadanie 9 - przebudowa odcinka ul. Fińskiej o długości ok. 610 m od planowanego skrzyżowania stanowiącego początek wjazdu do projektowanej przeprawy tunelowej a koniec za wjazdem na stację benzynową.

W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonywane będą prace przygotowawcze, w tym związane z wycinką drzew i krzewów.

Charakterystyka przedsięwzięcia została przedstawiona w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

**II. Warunki wykorzystania terenu 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 zakresie środowiska gruntowo-wodnego:**
  - a) ograniczyć teren zajęty pod plac budowy do niezbędnego minimum,
  - b) przed przystąpieniem do prac budowlanych wierzchnią warstwę ziemi (warstwa humusowa) w miejscu jej występowania należy usunąć, zmagazynować i wykorzystać do rekultywacji terenów po pracach budowlanych.
  - c) nie lokalizować bazy budowlano-sprzętowej i zaplecza technicznego, w tym socjalnego w pobliżu wód powierzchniowych, czy terenów o stwierdzonym wysokim poziomie wód gruntowych,
  - d) zapewnić właściwe warunki funkcjonowania bazy budowlano-sprzętowej, takie jak:
    - uszczelnienie (okresowe, to jest na czas budowy) podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych; powierzchnia terenu zaplecza budowlanego przeznaczona do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego oraz magazynowania olejów i innych substancji niebezpiecznych, mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe, powinna zostać utwardzona, a po zakończeniu budowy zrehabilitowana; zasadne jest wykorzystanie istniejących już powierzchni utwardzonych,
    - wyposażenie placów budowy w środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące wycieki z maszyn budowlanych,
  - e) przedsięwzięcie zrealizować i eksploatować w taki sposób, aby zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne przed przedostawaniem się do niego ponadnormatywnych zanieczyszczeń, w szczególności substancji ropopochodnych, m.in. poprzez:
    - unikanie zanieczyszczenia terenu w rejonie wykopów,
    - przykrywanie wykopów (jeśli mają być utrzymywane dłużej) matami w celu uniknięcia przesuszenia gruntu,
    - utrzymywanie porządku na terenie budowy i jej zaplecza,
    - stosowanie sprawnego sprzętu budowlanego, co zmniejszy prawdopodobieństwo wystąpienia niekontrolowanych wycieków paliw i smarów,
    - unikanie zanieczyszczeń odpadami stałymi i ciekłymi podczas prowadzenia robót budowlanych,
    - zaleca się wykonywanie prac w okresie o obniżonym stanie wód gruntowych, tj. lato (opady atmosferyczne o małej intensywności)/zima,
    - niezbędne odwodnienia wykonywać metodami, które ograniczą zasięg powstającego leja depresji,
    - zainstalowanie przenośnych sanitariatów dla ekip realizujących przedsięwzięcie i zapewnienie wywozu z nich ścieków przez uprawnione podmioty,
    - w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, na terenie budowy należy je usunąć i zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przez przedostaniem się szkodliwych substancji do ziemi,
    - usuwać na bieżąco z powierzchni wody ewentualne wszelkie zanieczyszczenia, które mogą się pojawić na skutek prowadzonych prac i zastosować środki zabezpieczające przedostawanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi (np. podwieszane pod mostem siatki i płachty zapobiegające spadaniu elementów materiałów budowlanych),
  - f) w fazie eksploatacji odprowadzać wody opadowe i roztopowe do systemu kanalizacji wód opadowych tam, gdzie istnieje taka możliwość, a w przypadku odprowadzania tych ścieków do wód lub ziemi zapewnić, aby zanieczyszczenia w nich zawarte nie przekroczyły wartości 100 mg/m<sup>3</sup> dla zawiesiny ogólnej oraz 15 mg/m<sup>3</sup> dla węglowodorów ropopochodnych; wody opadowe i roztopowe z dróg realizowanych w ramach zadań nr: 2,3 i 8 (strefa ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej



„Odra” w Świnoujściu) oraz zadania nr 6 (strefa ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu), powinny być odprowadzane po ich uprzednim oczyszczeniu;

- g) projektowany system odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych poddawać bieżącym przeglądom i konserwacji, w tym w szczególności zapewnić okresowe czyszczenie z osadów;
- h) do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub ich zapobiegania stosować środki w sposób bezpieczny dla środowiska.

## **2. W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:**

- a) należy prowadzić prawidłową, zgodną z przepisami, gospodarkę odpadami stałymi lub płynnymi powstałymi w związku z realizacją inwestycji w sposób pozwalający na uniknięcie zanieczyszczenia nimi środowiska gruntowo-wodnego, w tym usuwać na bieżąco z powierzchni wody (przez Wykonawcę) wszelkie zanieczyszczenia powstałe w wyniku prowadzonych prac oraz zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przed przedostawaniem się szkodliwych substancji do wód i do ziemi;
- b) należy organizować prace w taki sposób, aby zminimalizować ilość powstających odpadów;
- c) należy ustalić na terenie placu budowy miejsca przeznaczone do selektywnego magazynowania odpadów poza obszarami wrażliwymi, w tym cennymi przyrodniczo; miejsca te powinny być zorganizowane na nieprzepuszczalnym podłożu, odpowiednio oznakowane z uwzględnieniem przeznaczenia i rodzajów odpadów do magazynowania oraz zabezpieczone przed dostępem osób postronnych oraz wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych wycieków;
- d) wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być uszczelnione;
- e) odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia w miarę możliwości zagospodarować we własnym zakresie, a w przypadku braku takiej możliwości należy je selektywnie magazynować w sposób i w miejscach do tego przystosowanych;
- f) niedozwolone jest mieszanie odpadów niebezpiecznych różnego rodzaju lub odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne;
- g) odpady niebezpieczne, głównie zużyte oleje i zanieczyszczone opakowania, powinny być magazynowane w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiającej zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych lub pojemniki do magazynowania takich odpadów wyposażone np. w tace, w których zbierałyby się takie wycieki;
- h) do magazynowania odpadów niebezpiecznych płynnych należy stosować pojemniki, które posiadają szczelne zamknięcie zabezpieczające przed przypadkowym rozproszeniem lub rozlewem odpadu w trakcie czasowego magazynowania, transportu i czynności załadunkowych oraz rozładunkowych;
- i) w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu paliwami, zanieczyszczony grunt zebrać do odpowiedniego pojemnika i przekazać do utylizacji uprawnionym podmiotom;
- j) należy zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów, odpady przekazywać tylko podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami;
- k) ziemia z wykopów, po spełnieniu wymagań specyfikacji technicznej, może zostać wykorzystana do ponownego wykorzystania w miejscu realizacji inwestycji; nadmiar ziemi wywieźć i zdeponować jako odkład.

## **3. W zakresie zminimalizowania emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza i ograniczenia emisji hałasu do środowiska:**

- a) maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych;
- b) prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu w pobliżu terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w porze dziennej, tj. między godziną 6.00 a 22.00;
- c) zaplecze budowy powinno być ulokowane jak najdalej od terenów chronionych akustycznie (budynków pełniących funkcje zabudowy mieszkaniowej);
- d) dążyć do minimalizacji ilości przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w sąsiedztwie budynków mieszkalnych;
- e) prace należy wykonać w możliwie jak najkrótszym czasie;

- f) stosować maszyny i urządzenia budowlane o niskim poziomie emisji hałasu;
- g) na etapie realizacji przedsięwzięcia stosować urządzenia, maszyny i pojazdy sprawne technicznie, spełniające wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014 r., poz. 588);
- h) na bieżąco kontrolować stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia;
- i) wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy;
- j) stosować technologie powodujące minimalizację rozprzestrzeniania się pyłów, między innymi przez:
  - stosowanie przywożonych, gotowych mieszanek, eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy,
  - przewożenie mas bitumicznych transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy bitumicznej,
  - przywożenie materiałów sypkich w sposób ograniczający emisję wtórną,
  - utrzymywanie placu budowy w należyтым porządku (usuwanie pyłów, w okresie letnim zraszanie),
  - zapewnić zachowanie czystości wyjazdu z budowy (stosowanie sprzętu do czyszczenia nawierzchni, mycie kół pojazdów wodą przed opuszczeniem budowy);
  - wyłączenie urządzeń i maszyn w przypadku awarii,
  - unikanie składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy;
- k) przeprowadzić ocenę stanu technicznego budynków zlokalizowanych blisko planowanej budowy i przebudowy ulic, które mogłyby ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego.

**4. W zakresie ochrony przyrody, w celu zminimalizowania wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze oraz wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji należy:**

- a) zorganizować plac budowy i jego zaplecze z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić jego rekultywację;
- b) zaplecza budowy (w tym: ewentualne wytwórnie mas bitumicznych, węzły betoniarskie, warsztaty i bazy materiałowo-składowe oraz parkingi maszyn i sprzętu budowlanego) oraz drogi technologiczne należy zlokalizować wyłącznie na terenach o najniższych walorach przyrodniczych, tj. poza obszarami leśnymi, obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody, siedliskami przyrodniczymi, siedliskami gatunków roślin i zwierząt, zinwentaryzowanymi dla potrzeb niniejszej inwestycji;
- c) podczas prac budowlanych nie naruszać powierzchni gruntów bezpośrednio graniczących z inwestycją oraz chronić roślinność i siedliska, w tym znajdujące się na terenach leśnych, np. poprzez:
  - zawężenie pasa budowy w miejscach, gdzie jest to możliwe, aby ograniczyć bezpośrednio zniszczenie zbiorowisk roślinnych w rejonie inwestycji,
  - wygrodzenie bądź oznakowanie od strony pasa drogowego terenów cennych przyrodniczo (siedlisk przyrodniczych, miejsc występowania w sąsiedztwie chronionych roślin), aby nie dochodziło do wjazdów czy wchodzenia w obręb tych obszarów osób prowadzących prace budowlane,
  - ograniczenie swobodnego poruszania się pojazdów mechanicznych po placu budowy, poprzez opracowanie planu ruchu pojazdów uwzględniającego miejsca koncentracji stanowisk lęgowych/rozrodczych gatunków chronionych zwierząt;
- d) w celu zabezpieczenia chronionych siedlisk przyrodniczych z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej należy:
  - maksymalnie skrócić czas trwania prac w ich obrębie,
  - prowadzić kontrolę przez nadzór środowiskowy stanu siedlisk oraz wygrodzenia terenu budowy i w razie ich uszkodzenia na bieżąco naprawiać,
- e) zastosować wygrodzenia pasa roboczego celem uniemożliwienia przedostawania się zwierząt na teren budowy oraz sukcesywnie wyłapywać i przenosić do siedlisk alternatywnych zwierzęta znajdujące się jeszcze w ogrodzonym pasie budowy; wskazane jest ogrodzenie głębokich wykopów ziemnych, aby zapobiec wpadaniu do nich zwierząt.

- f) w trakcie prowadzenia robót ziemnych uwzględnić ochronę gleb, w tym glebę i humus gromadzić w przyrmach na czas budowy, a po jej zakończeniu wykorzystać przy zagospodarowaniu terenów zielonych;
- g) ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów;
- h) prace związane z usunięciem drzew i krzewów przeprowadzić od 16 października do końca lutego, tj. po okresie lęgowym ptaków i pod nadzorem entomologa,
- i) w razie konieczności (uzasadnione przypadki) realizacji lub kontynuowania wycinki poza wyżej wymienionym terminem dopuszcza się jej przeprowadzenie po stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy, że w miejscu prowadzenia prac nie występują gatunki zwierząt objętych ochroną (w odniesieniu do ptaków - brak lęgów) i po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych;
- j) w czasie wycinki dziuplastych wypróchniałych drzew, w przypadku stwierdzenia wysypu koprolitów (odchodów) próchnojadów należy wstrzymać ćwiartowanie kłody i zapewnić nadzór przyrodniczy celem ustalenia dalszych czynności;
- k) prace ziemne i inne prace w okolicy drzew wykonać w sposób najmniej szkodzący drzewom i krzewom, w tym celu należy m.in.:
  - zabezpieczyć drzewa (w tym pomnikowe) przed uszkodzeniami mechanicznymi i zasypaniem (np. poprzez owinięcie pnia matami zabezpieczającymi lub rurami drenarskimi i oszalowanie, a wszystkie młode drzewa rosnące pojedynczo lub w grupach ogrodzić płotem),
  - wszelkie prace prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie spowodować uszkodzenia systemów korzeniowych,
  - w przypadku przerwania robót wykopy zabezpieczyć tak, by zapewnić korzeniom drzew ciągłą dostateczną wilgotność,
  - w czasie suszy wynikającej z technologii prac budowlanych (np. głębokie wykopy lub odwodnienia powodujące wystąpienia leja depresji) zapewnić podlewanie drzew narażonych na brak wody,
  - drzewa uszkodzone w czasie prowadzenia prac powinno się poddać zabiegom pielęgnacyjnym w możliwie jak najszybszym czasie od ich uszkodzenia;
- l) wszelkie głębokie i strome wykopy ziemne powinny być zabezpieczone przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt (płazów, ssaków, bezkręgowców) poprzez ich wygrodzenie płotkami zabezpieczającymi; należy także przewidzieć codzienną kontrolę tych miejsc i uwalnianie zwierząt, które tam się znalazły;
- m) w przypadku konieczności zniszczenia stwierdzonych stanowisk chronionych roślin można ich dokonać po uzyskaniu decyzji na odstępstwa od zakazów w stosunku do chronionych roślin;
- n) na niszczenie lub przenoszenie siedlisk i żerowisk (w tym żeremi bobra europejskiego i mrowisk) oraz płoszenie ptaków należy uzyskać decyzję derogacyjną od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie;
- o) należy zachować stałe i okresowe zbiorniki wodne w sąsiedztwie przedsięwzięcia (mokradła, oczka, potorfia itp.), zaś przed ich ewentualnym zasypaniem, należy uzyskać zgodę Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie na chwywanie i przenoszenie płazów;
- p) wprowadzić nowe nasadzenia drzew i krzewów lokalizując je z uwzględnieniem uwarunkowań siedliskowych, technicznych, jak również wymogów bezpieczeństwa; nie wprowadzać gatunków inwazyjnych.

**III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13 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.**

1. W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie II. niniejszej decyzji, w tym dotyczące lokalizacji bazy budowlano-sprzętowej, zaplecza technicznego budowy, a szczególnie miejsc magazynowania materiałów i odpadów.
2. Przedsięwzięcie zaprojektować w sposób wykluczający przedostanie się ponadnormatywnych zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego i dalej do wód powierzchniowych i podziemnych.



3. W technologii budowy wykorzystywać, w miarę możliwości, materiały budowlane gotowe i przygotowane do bezpośredniego użytku.
4. Zaprojektować odpowiednie ukształtowanie i niwelety ulic, zastosowanie nowoczesnych nawierzchni i bezkolizyjnych rozwiązań projektowych, aby zminimalizować możliwość wystąpienia poważnej awarii związanej z transportem drogowym.
5. Zaprojektować i wykonać przejścia i przepusty dolne:
  - a) w ramach zadania 3:
    - pod wiaduktami WD-1 i WD-2 nad torami wykonać 2 przejścia dla zwierząt małych i średnich; w miejscu przejścia zwierząt pod wiaduktami zapewnić takie zagospodarowanie przestrzeni między przyczółkami a torowiskiem linii kolejowej lub torami bocznicowymi, aby mogła odbywać się migracja zwierząt; preferowana jest nawierzchnia nieutwardzona oraz wprowadzenie zieleni izolacyjnej;
  - b) w ramach zadania 6:
    - w odległości ok. 170 m NE od skrzyżowania z ul. Ludzi Morza wykonać przejście dla małych ssaków i płazów;
  - c) w ramach zadania 7:
    - dostosować rozwiązania techniczne planowanych obiektów mostowych M1 i M2 na Ognicy do pełnienia dodatkowej funkcji przejść dla małych zwierząt (2 przejścia zespolone); w miejscu przepraw przez Ognicę, w projekcie mostów należy uwzględnić zastosowanie gruntowych półek przełazowych o szerokości min. 2 m (w przypadku mostu M1) i 1 m (w przypadku mostu M2); umocnienia półek (np. w formie wysypu tłucznia lub gabionów) należy dogęścić żwirem dla ułatwienia przemieszczania się płazów; rzędną bieżni należy zaprojektować powyżej strefy stanów średnich Ognicy a jej nawierzchnię wygładzić nasypem ziemnym;
    - wykonać 3 przejścia dla małych ssaków i płazów odpowiednio: w odległości ok. 80 m w kierunku południowym od przyczółku mostu M1, w odległości ok. 80 m w kierunku północnym od przyczółku mostu M2 oraz w środku odcinka pomiędzy mostami;
  - d) w ramach zadań 6 i 7:
    - wykonać przebudowę istniejących przepustów na rowach melioracyjnych oraz zrealizować nowe, w obu przypadkach światło wewnętrzne konstrukcji doposażyć w podwieszane półki przełazowe o szer. 0,5 m; wysokość podwieszania półek powinna przewyższać strefę stanów średnich wody w rowach;
  - e) przy projektowaniu i wykonawstwie przepustów należy zastosować profile o możliwie maksymalnie dużych, przekrojach, owalne albo skrzyniowe, a w przypadku tych ostatnich najlepiej profile otwarte (bez dna); w przypadku profili owalnych zapewnić pokrycie dna warstwą gruntu;
  - f) mosty i przepusty oraz przejścia dodatkowe należy wyposażać (oskrzydlić) ogrodzeniami (barierami) ochronno-naprowadzającymi. Technologia wykonania ogrodzeń powinna bazować na zastosowaniu prefabrykatów betonowych (koryt) montowanych bezpośrednio u podnóża nasypów drogowych o wysokości min. 50 cm i rozprowadzających na odległość min. 100 m od przejść i min. 50 m w przypadku zespolonych przejść na rowach melioracyjnych;
  - g) parametry proponowanych przepustów oraz wygrodzeń powinny spełniać warunki przewidziane dla zintegrowanych przejść dolnych dla zwierząt – głównie płazów i małych ssaków, określone w m.in. Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach (Rafał T. Kurek).
6. Celem ograniczenia kolizji zwierząt z pojazdami należy dla względów bezpieczeństwa oznakować odcinki leśne znakami ostrzegawczymi A-18b „zwierzęta dzikie”.

#### **IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w następującym zakresie:**

1. Przedsięwzięcie prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, weryfikującym możliwość występowania chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk w miejscach objętych przedsięwzięciem, obejmującym przede wszystkim:
  - a) ustalenie, czy miejsca lokalizacji zaplecza budowy, gromadzenia materiałów budowlanych, postoju maszyn roboczych, zaplecza sanitarnego pracowników pod kątem ich lokalizacji i zabezpieczenia nie kolidują z terenami cennymi przyrodniczo,

- b) kontrolę drzew i krzewów przewidzianych do wycinki, pod kątem ich zasiedlenia przez chronione gatunki owadów, ptaków i nietoperzy,
2. Kontrolować stan drzew i ich zabezpieczeń w trakcie trwania robót budowlanych.
3. Zapewnić bieżący nadzór specjalistycznej firmy zajmującej się usuwaniem i neutralizacją zanieczyszczeń z wód.
4. W fazie budowy prowadzić ewidencję zużywanych surowców, paliw i wytwarzanych odpadów, kontrolować prawidłowy stan utrzymania sprzętu budowlanego i pojazdów transportowych oraz prowadzić ewidencję ilościowo-jakościową odpadów, zgodnie z przyjętą klasyfikacją odpadów.
5. W celu oceny wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze i zapobiegania niekorzystnym zmianom tego środowiska należy prowadzić monitoring przyrodniczy uwzględniający zarówno teren inwestycji, jaki i tereny sąsiednie, na których występują chronione siedliska przyrodnicze oraz siedliska roślin i zwierząt oraz inne obszary cenne przyrodniczo wykazane podczas inwentaryzacji przyrodniczej sporządzonej na potrzeby przedmiotowej inwestycji:
  - a) szczegółowy obszar monitoringu, jak i jego zakres należy określić w ramach nadzoru przyrodniczego,
  - b) monitoring powinien obejmować:
    - wpływ inwestycji na stan populacji gatunków z Dyrektywy Ptasiej i innych gatunków zwierząt z Dyrektywy Siedliskowej oraz pozostałych gatunków zwierząt objętych ochroną,
    - kontrolę stanu i zachowania siedlisk i zbiorowisk roślinnych z Dyrektywy Siedliskowej, a także rzadkich i zagrożonych oraz chronionych stanowisk roślin, zwierząt oraz grzybów, a także innych obszarów cennych przyrodniczo wykazanych podczas inwentaryzacji przyrodniczej sporządzonej na potrzeby przedmiotowej inwestycji,
    - kontrolę skuteczności wdrażania środków minimalizujących, w szczególności przejść dla zwierząt,
  - c) należy prowadzić monitoring inwestycyjny oraz eksploatacyjny przez 3 lata po zakończeniu inwestycji,
  - d) zakres monitoringu należy przedłożyć do akceptacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia,
  - e) przy ustaleniu zakresu monitoringu należy wykorzystać wskazania raportu dla przedmiotowej inwestycji oraz wskazania nadzoru przyrodniczego,
  - f) wyniki i wnioski z badań monitoringowych w formie sprawozdania przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska do końca II kwartału następnego roku kalendarzowego, następującego po roku objętym badaniami,
  - g) na podstawie wyników monitoringu przyrodniczego jego zakres może podlegać weryfikacji przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i w razie potrzeby może zostać uzupełniony o kwestie wskazane przez ww. organ,
  - h) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie na podstawie dostarczonych wyników monitoringu może podjąć decyzję, np. o zastosowaniu innych działań ograniczających oddziaływanie przedsięwzięcia.

#### V. Obowiązek wykonania i przedłożenia analizy porealizacyjnej.

Zobowiązuje się inwestora do przeprowadzenia **analizy porealizacyjnej** w terminie 12 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji. Analiza porealizacyjna swoim zakresem powinna obejmować określenie poziomu emisji hałasu drogowego z określeniem rzeczywistego oddziaływania akustycznego i wpływu eksploatacji zrealizowanego układu drogowego na klimat akustyczny na tereny i obiekty chronione akustycznie zlokalizowane w sąsiedztwie drogi, na podstawie pomiarów wykonanych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W przypadku, gdyby wyniki analizy porealizacyjnej wskazywały na przekroczenia norm środowiskowych, należy podjąć działania techniczno-technologiczne albo organizacyjne w celu ograniczenia bądź wyeliminowania tych przekroczeń.

Analizę porealizacyjną przedłożyć właściwemu organowi ochrony środowiska, w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.

#### VI. Obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Nie nakłada się obowiązku przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę / zezwolenia na

realizację inwestycji drogowej (art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.).

### Uzasadnienie

Gmina Miasto Świnoujście wnioskiem z dnia 6.12.2016 r. (data wpływu do tut. urzędu – 9.12.2016 r.) wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu”, do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, jako organu właściwego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć określonych w art. 75 ust. 6 ustawy OOS. Wraz z wnioskiem przedłożono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP),
- kserokopię kopię mapy ewidencyjnej,
- mapę z zasięgiem oddziaływania przedsięwzięcia,
- kserokopie wypisu z rejestru gruntów.

Ponieważ w ocenie tut. organu wnioski nie spełniał wymogów formalnych wynikających z art. 74 ust. 1 ustawy OOS, pismem z dnia 22.12.2016 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT, tut. organ wezwał wnioskodawcę do ich usunięcia i przedłożenie:

- kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać, z zastrzeżeniem art. 71 ust. 1a - 1 b ustawy OOS,
- mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;
- oryginału wypisu z rejestru gruntów lub innego dokumentu, wydanego przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalający na ustalenie stron postępowania, zawierający co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: numer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, z zastrzeżeniem ust. 1a–1c ustawy OOS,
- wykazu działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji,

W odpowiedzi na wezwanie wnioskodawca w dniu 4.01.2017 r. uzupełnił zagadnienia wskazane w ww. wezwaniu.

Przedstawione uzupełnienia pozwoliły tut. organowi przyjąć, że w przedmiotowej sprawie zachodzą poniższe okoliczności:

1. Z wypisu z ewidencji gruntów wynika, że kilka działek inwestycyjnych uznano jako tereny zamknięte, zgodnie z załącznikiem do decyzji nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych - Dz. Urz. Min. Infrastruktury poz. 25, ze zm. oraz Decyzji Ministra Obrony Narodowej z dnia 9.09.2013 r. W związku z realizacją przedsięwzięcia częściowo na terenach zamkniętych Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy OOS.
2. Charakterystyka planowanej inwestycji, wskazała, iż zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 poz. 71), należy ona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, jako „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia 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 2004 r. o ochronie przyrody”. Dla tej grupy inwestycji obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia



na środowisko może być wymagany. Jednocześnie wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

3. Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla tego typu nie jest dokumentem wymaganym, gdyż wymóg ten nie dotyczy wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi publicznej, zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy OOS, a przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa (modernizacja, rozbudowa) układu dróg publicznych.
4. Liczba stron postępowania, ustalona na podstawie wypisów z ewidencji gruntów, mapy ewidencyjnej i mapy z zasięgami oddziaływania inwestycji, przekracza 20, zatem o wszystkich działaniach organu i okolicznościach sprawy strony były informowane poprzez obwieszczenie, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy OOS oraz 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017, poz. 1257 ze zm.) - zwanej dalej k.p.a.

Obwieszczeniem z dnia 17.01.2017 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.1, powiadomiono strony o przystąpieniu do przeprowadzenia postępowania w związku ze złożeniem przez wnioskodawcę wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, poinformowano o uprawnieniach stron postępowania wynikających z art. 10 k.p.a. wskazując, że osoby, którym przysługuje status strony (art. 28 k.p.a.), mają możliwość: czynnego udziału w każdym stadium postępowania, zapoznania się z przedłożoną dokumentacją w przedmiotowej sprawie, wypowiedzenia się, co do zebranych materiałów i dowodów oraz zgłaszania swoich uwag i wniosków. Obwieszczenia były zamieszczane na tablicach ogłoszeń: Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i Urzędu Miasta Świnoujście przez okres pełnych 14 dni oraz na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie (BIP - szczecin.rdos.gov.pl) przez cały czas prowadzonego postępowania. W taki sam sposób strony postępowania zostały powiadomione o wydaniu postanowienia zobowiązującego wnioskodawcę do sporządzenia i przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, przedłożeniu raportu (obwieszczenie z dnia 29.11.2017 r., znak: WONS-OŚ4210.15.2016.AT.16) oraz o występowaniu i uzyskaniu opinii i uzgodnień organów uczestniczących w postępowaniu. Przed wydaniem niniejszej decyzji powiadomiono strony postępowania o możliwości zapoznania z treścią wypracowanych i zgromadzonych dokumentów, w toku prowadzonej procedury zmierzającej do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów – obwieszczenie z dnia 12.04.2018 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.34. Do dnia wydania niniejszej decyzji strony nie wniosły uwag lub zastrzeżeń w przedmiotowej sprawie.

W dniu 13.02.2017 r. wnioskodawca złożył wniosek o zawieszenie postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji.

Postanowieniem z dnia 28.02.2017 r. znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.3 zawiesił postępowanie na wniosek strony, informując o wydanym postanowieniu strony (poprzez obwieszczenie). Na postanowienie, żadna ze stron nie wniosła zażalenia.

W dniu 16.03.2017 r. wnioskodawca wniósł o podjęcie zawieszzonego postępowania, zgodnie z art. 98 § 2 k.p.a., w związku z przekazaniem zaktualizowanej karty informacyjnej przedsięwzięcia i dodatkowych wypisów z rejestru gruntów będących w zakresie inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie postanowieniem z dnia 20.03.2017 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT, postanowił podjąć zawieszone postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ponieważ dla przedmiotowego przedsięwzięcia obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany, tut. organ przeprowadził postępowanie w tym zakresie zakończone wydaniem postanowienia z dnia 4.05.2017 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.11, w którym dla wnioskowanego przedsięwzięcia stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu na środowisko, a następnie zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko (postanowienie z dnia 4.05.2017 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2017.AT.12), zgodnie z art. 63 ust. 5 ustawy OOS.

Przed wydaniem ww. postanowienia stwierdzającego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, tut. organ w ramach konsultacji z właściwymi organami uzyskał opinie organów inspekcji sanitarnej, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS:

- Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu z dnia 18.04.2017 r., znak: PPS-NS-NZ-402/1321/11/MJ/2017, w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uzasadniając, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi,
- Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni z dnia 27.04.2017 r., Nr 727/17, w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Z uwagi na przedłożenie przez wnioskodawcę w dniu 22.11.2017 r. opracowania pt.: „Raport o oddziaływaniu na środowisko – Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu”, mgr inż. Witold Orczyński (Poznań, listopad 2017) - zwany dalej raportem, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie postanowieniem z dnia 29.11.2017 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.15, podjął zawieszono postępowanie, zgodnie z zapisami art. 97 § 2 k.p.a.

Wnioskodawca pismem z dnia 5.12.2017 r. przekazał oświadczenie autora raportu o spełnieniu przez niego wymagań określonych w art. 74a ustawy OOS.

Zgodnie z ustawą OOS, organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:

- zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w postępowaniu,
- uzyskanie wymaganych ustawą opinii i uzgodnień,
- weryfikację raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W ramach zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie obwieszczeniem z dnia 29.11.2017 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.17, podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu podano wszystkie informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ww. ustawy, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 30 dniowy termin ich składania (od dnia 6.12.2017 r. do dnia 4.01.2018 r. włącznie). Po przedłożeniu przez wnioskodawcę uzupełnienia do raportu zapewniono ponownie udział społeczeństwa w postępowaniu. Obwieszczeniem z dnia 28.02.2018 r., znak: WONS-OŚ4210.15.2016.AT.32 podano informacje o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 30 dniowy termin ich składania (od dnia 2.03.2018 r. do dnia 3.04.2018 r. włącznie). Powiadomianie społeczeństwa nastąpiło poprzez udostępnianie informacji na tablicy ogłoszeń i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz ogłoszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Świnoujściu. W przedmiotowej sprawie nie wpłynęły żadne uwagi ze strony społeczeństwa.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 1 i 2 ustawy OOS w toku postępowania wystąpiono o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu i Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni (pismo z dnia 29.11.2017 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.19), Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu (pismo z dnia 11.12.2017 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.20). Ponadto wystąpiono o uzgodnienie do organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych tj. Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni Szczecin, na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 4 ustawy OOS obowiązującego od 1.01.2018 r. (zgodnie z zapisami art. 509 ustawy Prawo wodne z dnia 20 lipca 2017 r. - Dz. U. z 2017 r. poz. 1566 ze zm.)

Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni pismem z dnia 6.12.2017 r., Nr 1887/17 uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia bez uwag. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świnoujściu pismem z dnia 14.12.2017 r., znak: PPS-NS-NZ-402/4530/49/IP/2017, zaopiniował pozytywnie realizację przedsięwzięcia nie wskazując przy tym żadnych warunków. W uzasadnieniu podkreślono, że przedstawione informacje o przedsięwzięciu (charakterystyka, zakres, skala, opis aspektów technicznych) nie rodzą obaw, co do prawdopodobnego stopnia jego niekorzystnego oddziaływania na zdrowie ludzi na zdrowie ludności w fazie realizacji i eksploatacji. Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Świnoujściu pismem z dnia 21.12.2018 r., znak: GS-N-NZ-4010/7/1017 zaopiniował bez uwag zamierzenie inwestycyjne, wskazując w uzasadnieniu, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi, ani też nie pogorszy warunków sanitarnych i higienicznych w obszarze przedsięwzięcia i w jego sąsiedztwie.

Natomiast Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie pismem z dnia 5.02.2018 r., znak: SZ.RZŚ.436.1.11.2018.AP wezwał do pisemnego złożenia wyjaśnień i uzupełnień do przedłożonego raportu. Zatem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 12.02.2018 r. wezwał do uzupełnienia raportu (pismo znak: WONS-OŚ210.15.2016.AT.26).

Po uzyskaniu uzupełnienia w dniu 20.02.2018 r. ponownie wystąpiono w dniu 28.02.2018 r. (pisma znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.29 i WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.30) o opinie do ww. organów inspekcji sanitarnej oraz o uzgodnienie do organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych. W odpowiedzi na powyższe Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świnoujściu podtrzymał swoje wcześniejsze stanowisko (pismo z dnia 8.03.2018 r., znak: PPS-NS-NZ/402/901/18), Komendant Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni powtórzył wcześniejsze uzgodnienie (pismo z dnia 19.03.2018 r., Nr 620/18). Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Szczecinie uzgodniło realizację przedsięwzięcia określając jednocześnie warunki (postanowienie z dnia 2.03.2018 r., znak: SZ.RZŚ.436.1.11.2018.AP):

1. Na etapie budowy bazę sprzętu oraz materiałów budowlanych wyposażyć w szczelną nawierzchnię (np. poprzez zastosowanie geomembrany), zabezpieczającą przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu, a także odpowiednio zorganizować zaplecze socjalne. Ścieki bytowe gromadzić w zbiornikach bezodpływowych. Odbiór ścieków prowadzić przez uprawnione firmy.
2. W fazie budowy, w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przed przedostaniem się szkodliwych substancji do ziemi. Na terenie zaplecza powinny być dostępne substancje do ewentualnego neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń.
3. Zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych wszystkich odcinków dróg nie mogą przekroczyć wartości  $100 \text{ mg/m}^3$  dla zawiesiny ogólnej oraz  $15 \text{ mg/m}^3$  dla węglowodorów ropopochodnych, a ponadto w odniesieniu do zadań 2, 3 i 8 oraz zadania 6 wody opadowe i roztopowe powinny być odprowadzane do odbiornika po ich uprzednim oczyszczeniu, z uwagi na lokalizację tych zadań w strefach ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej „Odra” i Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu.
4. W trakcie eksploatacji należy dokonywać bieżących przeglądów, konserwacji kanalizacji deszczowej i rowów drogowych, w tym okresowego czyszczenia z osadów.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie uwzględnił w sentencji decyzji oraz w uzasadnieniu wszystkie warunki określone w ww. uzgodnieniu.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wpływ planowanej inwestycji na: wody powierzchniowe i podziemne, gleby, powietrze, oddziaływanie akustyczne, gospodarkę odpadami i gospodarkę wodno-ściekową oraz środowisko przyrodnicze.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach administracyjnych miasta Świnoujście, na terenie wyspy Wolin, na terenie województwa zachodniopomorskiego. Przedmiotowa inwestycja obejmuje przebudowę istniejącego ciągu komunikacyjnego w Świnoujściu i w jej zakres wchodzi następujące zadania:

- Zadanie 1 - przebudowa odcinka drogi krajowej nr 3 (DK 3) o długości ok. 610 m, od granicy administracyjnej miasta Świnoujście (ul. Wolińska).
- Zadanie 2 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Barlickiego) pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Wolińską (DK 3) i Dworcową (przy przejeździe kolejowym), na odcinku o długości ok. 4198,5 m.
- Zadanie 3 - budowa nowego odcinka drogi łączącej ulicę Barlickiego z drogą krajową nr 3 (nad linią kolejową), jako przedłużenie ul. Ku Morzu w kierunku drogi krajowej, na odcinku o długości ok. 762 m.
- Zadanie 4 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Ludzi Morza) pomiędzy skrzyżowaniami z ul. Barlickiego i nowoprojektowaną drogą (tzw. obwodnicą Bazy Las), na odcinku o długości ok. 1793,5 m oraz dwa dojazdy do ronda z istniejącej ul. Wolińskiej o łącznej długości 135 m.
- Zadanie 5 - przebudowa odcinka drogi gminnej (ul. Ku Morzu) na odcinku ok. 1305,95 m od granicy działki pasa drogowego przy latarni morskiej do miejsca, gdzie kończy się projekt stanowiący odrębne opracowanie (zadanie pn. "Inwestycje drogowe w rejonie ul. Ku Morzu w Świnoujściu").
- Zadanie 6 - Budowa odcinka drogi (tzw. obwodnicy bazy las) o długości ok. 776 m pomiędzy drogą krajową nr 3 i ul. Ludzi Morza (tzw. obwodnica Bazy Las).



- Zadanie 7 - budowa odcinka drogi (przedłużenie ulicy Ludzi Morza zastępujące ulicę Mostową) o długości ok. 2815 m pomiędzy planowaną obwodnicą Bazy Las i drogą krajową nr 93.
- Zadanie 8 - modernizacja odcinka drogi krajowej nr 3 (ul. Wolińska i Skandynawska) na długości ok. 3842 m, od skrzyżowaniu z ul. Barlickiego do miejsca planowanego skrzyżowania stanowiącego początek wjazdu do projektowanej przeprawy tunelowej na wjeździe na terminal promowy.
- Zadanie 9 - przebudowa odcinka ul. Fińskiej na długości ok. 610 m od planowanego skrzyżowania stanowiącego początek wjazdu do projektowanej przeprawy tunelowej a koniec za wjazdem na stację benzynową.

Szczegółowy opis przedsięwzięcia został przedstawiony w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji pn. „Charakterystyka przedsięwzięcia”.

Przedsięwzięcie pn. „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu” znajduje się w Dokumentie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) na liście projektów morskich i zostało podzielone na dwa etapy realizacyjne. Obejmuje swym zakresem 9 działań inwestycyjnych. Łączna szacunkowa powierzchnia nieruchomości zajmowanej pod realizację wszystkich zadań wynosi ok. 620 000 m<sup>2</sup>.

#### Wariantowanie przedsięwzięcia.

W raporcie zidentyfikowano główne problemy związane z utrzymaniem istniejącego stanu dróg w tym rejonie Świnoujścia, tj. „wariantu bezinwestycyjnego”. Są to: wzrost zagrożeń ekologicznych (wzrost niekorzystnego klimatu akustycznego, zanieczyszczeń powietrza szkodliwymi składnikami spalin oraz uciążliwymi wibracjami z uwagi na jakość dróg), zmniejszenie poziomu bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych, zwiększenie ryzyka zaistnienia wypadku drogowego, problemy komunikacyjne w ruchu tranzytowym w związku ze zwiększającym się natężeniem ruchu drogowego, pogarszające się warunki życia mieszkańców w sąsiedztwie dróg, ograniczone możliwości rozwojowe portu morskiego w Świnoujściu. Pozostawienie stanu istniejącego byłoby niekorzystne ze względów społecznych, rozwoju regionalnego, a także ekologicznego.

Dażąc do poprawy tego stanu i zmniejszenia zagrożenia zaplanowano budowę i rozbudowę istniejącego układu drogowego miasta, który zapewni płynną i znacznie szybszą komunikację. Z analizy przedstawionej w toku postępowania dokumentacji wynika, że przedsięwzięcie w zakresie przebudowy układu drogowego prowadzone będzie:

- w układzie istniejących ulic i w tym zakresie wariantowanie lokalizacyjne nie było w raporcie rozważane,
- według nowych wytyczonych tras i w raporcie uwzględniono korekty planowanego przebiegu.

Każde z 9 zadań inwestycyjnych posiada alternatywne rozwiązania projektowe:

Zadanie 1 - przebudowa odcinka drogi krajowej nr 3 - Analizie poddano dwa warianty technologii wzmocnienia drogi oraz dwa warianty rozbudowy kładki nad drogą krajową nr 3: wariant 1 – kładka opierająca się na przęsłach, wariant 2 – z nasypem. Po przeanalizowaniu obu wariantów w zakresie wzmocnienia nawierzchni zarekomendowano do realizacji wariant 1 jako bardziej ekonomiczne i dające taki sam efekt wzmocnienia nawierzchni, a w zakresie rozbudowy kładki – wariant 1 ze względów estetycznych, które w tej lokalizacji (wjazd do miasta) uznano za bardzo ważne.

Zadanie 2 - przebudowa drogi powiatowej ul. Barlickiego - Analizie poddano dwa warianty przebudowy drogi. Warianty różnią się między sobą szerokością jezdni, organizacją ruchu pieszo-rowerowego (po jednej stronie drogi) oraz formą skrzyżowania z ulicą Ku Morzu. Po przeanalizowaniu obu wariantów w aspekcie parametrów technicznych całego układu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego zarekomendowano do realizacji wariant 1.

Zadanie 3 - budowa nowego odcinka drogi łączącej ulicę Barlickiego z drogą krajową nr 3 - Analizie poddano dwa warianty budowy drogi (w tym lokalizacyjne: wchodzące w tereny wojskowe i omijające je) oraz obiektów inżynierskich. Warianty budowy drogi różnią się między sobą usytuowaniem osi w planie. Warianty budowy obiektów inżynierskich różnią się sposobem przekroczenia linii kolejowych: przeanalizowano tutaj budowę jednego obiektu (estakada – wariant 2) oraz dwóch wiaduktów oddzielonych od siebie wysokim nasypem drogowym (wariant 1). Podstawowym kryterium wyboru wariantu 1 były względy ekonomiczne, brak problemów z zajęciem terenów wojskowych, możliwość dowiązania do przebiegu drogi ekspresowej S3.

Zadanie 4 - przebudowa drogi powiatowej (ul. Ludzi Morza) - Analizie poddano dwa warianty przebudowy drogi. Warianty różnią się między sobą organizacją ruchu pieszo-rowerowego oraz formą skrzyżowania z ul. Wolińską. Po przeanalizowaniu obu wariantów w aspekcie parametrów technicznych układu drogowego, możliwości budowy samej estakady w ciągu wjazdu do tunelu bez większych utrudnień w ruchu lokalnym, bezpieczeństwa ruchu drogowego wskazano do realizacji wariant 1.

Zadanie 5 - przebudowa odcinka drogi gminnej (ul. Ku Morzu) - Analizie poddano dwa warianty przebudowy drogi różniące się szerokością jezdni, sposobem jej odwodnienia (w obu przypadkach odbiornikiem ścieków opadowych będzie ziemia), organizacją ruchu pieszo-rowerowego, organizacją miejsc postojowych na planowanym parkingu. Po przeanalizowaniu obu wariantów w aspekcie parametrów technicznych całego układu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zgodności z ustaleniami MPZP zarekomendowano do realizacji wariant 2.

Zadanie 6 - budowa odcinka drogi (tzw. Obwodnicy Bazy Las) - Analizie poddano dwa warianty budowy drogi (w tym lokalizacyjne: wchodzące w tereny wojskowe – Wariant 2 i omijające je – wariant 1) różniące się między sobą usytuowaniem osi w planie oraz formą skrzyżowania planowanej drogi z ul. Ludzi Morza. Po przeanalizowaniu obu wariantów w aspekcie parametrów technicznych całego układu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz potencjalnych problemów z zajęciem terenu wojskowego rekomenduje się do realizacji wariant 1.

Zadanie 7 - budowa odcinka drogi (przedłużenie ulicy Ludzi Morza zastępujące ulicę Mostową) - Analizie poddano dwa warianty budowy drogi. Warianty różnią się między sobą usytuowaniem osi drogi w planie oraz formą skrzyżowania planowanej drogi z drogą krajową nr 93. Według Wariantu 1 trasa drogi przecina obszar kompleksu wojskowego „Ognica”, powodując konieczność wyburzenia jednego budynku magazynowego, natomiast Wariant 2 zakłada zajęcie mniejszej części kompleksu wojskowego i brak potrzeby wyburzenia budynku magazynowego.

W odniesieniu do budowy obiektów inżynierskich:

- W Wariancie 1 zaplanowano dwa mosty na przekroczeniu Kanału Ognica: Most M-1 jednoprzęsłowy przekracza Kanał Ognica pod kątem 50° w jego początkowym przebiegu; Most M-2 przekracza odnogę tego kanału łączącą go z rzeką Świną.
- W Wariancie 2 zaplanowano również dwa mosty. Jedynie w przypadku mostu M-1 analizowano wariantową konstrukcję w stosunku do wariantu 1.

Po przeanalizowaniu obu wariantów w aspekcie parametrów technicznych całego układu drogowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz potencjalnych problemów formalnych z zajęciem terenu zamkniętego wojskowego rekomenduje się do realizacji wariant 2 dla budowy drogi oraz wariant 1 dla obiektów mostowych.

Planowane skrzyżowanie typu rondo w Wariancie 2 na włączeniu do drogi krajowej nr 93 jest korzystniejsze ze względu na fakt że będzie lepiej porządkować ruch na skrzyżowaniu w przypadku pojawiania się kolejki pojazdów oczekujących do promu. Poza tym taka forma skrzyżowania zwiększa bezpieczeństwo ruchu zwłaszcza rowerowego, jaki będzie się tutaj pojawiać w związku z projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym. Ze względów środowiskowych wykonanie ustroju zespolonego mostu według Wariantu 1 jest korzystniejsze, ponieważ nie wymaga ustawienia rusztowań w obrębie kanału.

Zadanie 8 - modernizacja odcinka drogi krajowej nr 3 – Według Wariantu 1 przewiduje się odtworzeniu stanu istniejącego (szerokość jezdni i rozwiązania skrzyżowań pozostaną takie same jak w stanie istniejącym). W Wariancie 2 dodatkowo projektuje się budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż całej drogi. Wzmocnienie drogi wskazane w wariancie 1 jest rozwiązaniem bardziej ekonomicznym i wystarczającym dla potrzeb układu drogowego (umiarkowana ingerencja w tereny przyległe, koszty adekwatne do zamierzonej poprawy warunków).

Zadanie 9 - przebudowa odcinka ul. Fińskiej – Rozważano dwa warianty różniące się sposobem wzmocnienia konstrukcji ulicy. W wariancie 1 zaplanowano też budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż przebudowywanej ulicy. Zarekomendowano do realizacji wariant 1, jako wariant bardziej ekonomiczny i poprawiający bezpieczeństwo ruchu poprzez budowę ciągu pieszo-rowerowego.

Różnice pomiędzy poszczególnymi wariantami mają niewielki wpływ na istotne różnice oddziaływania inwestycji na środowisko pomiędzy nimi. W raporcie przedstawiono analizy wskazujące na ile powyższe zmiany powodować będą ingerencje w środowisko przyrodnicze. Z uwagi na wskazane w raporcie

argumenty, jako wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznano wskazane przez wnioskodawcę w raporcie:

- wariant 1 inwestycyjny - w ramach zadań 1, 2, 3, 4, 6, 8, 9,
- wariant 2 inwestycyjny - w ramach zadania 5,
- wariant 2 dla budowy drogi oraz wariant 1 dla obiektów mostowych – w ramach zadania 7.

#### Uwarunkowania gruntowo-wodne. JCWP i JCWPd

Świnoujście położone jest nad Morzem Bałtyckim. Głównym ciekim przepływającym przez miasto Świnoujście jest Świna, prowadząca wody z Zalewu Szczecińskiego do Bałtyku (Zatoki Pomorskiej). Wody gruntowe na wyspach miasta Świnoujście, w tym i na wyspie Wolin (miejsce realizacji przedsięwzięcia) posiadają ścisły związek z pobliskimi akwenami i ulegają podobnym wahaniom. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie ingeruje bezpośrednio w wody rzeki Świny. Jednak zadanie nr 7 (budowa odcinka drogi - przedłużenie ulicy Ludzi Morza, zastępujące ulicę Mostową - pomiędzy skrzyżowaniem z obwodnicą Bazy Las i drogą krajową nr 93) wymaga przejścia przez Kanał Ognica, którego ujście znajduje się po 3 km biegu w cieśninie Świny. Realizacja zadania wymaga budowy dwóch obiektów mostowych.

Zasadnicze znaczenie w zaopatrzeniu w wodę miasta Świnoujścia ma czwartorzędowe piętro wodonośne. Jest to główny kolektor słodkich wód pitnych, na którym bazują wszystkie ujęcia. Ze względu na wyspowe położenie miasta, zasoby wód podziemnych ograniczone są do wielkości infiltracji z opadów, a także pozostają w kontakcie z zasolonymi wodami powierzchniowymi. Jedynym zbiornikiem słodkich wód podziemnych pod wyspami Uznam i Wolin jest nieciągła warstwa glacialnych utworów holocenijsko-plejstoceńskich. Wszystkie, planowane w ramach przedsięwzięcia zadania zlokalizowane są poza wyznaczonymi granicami Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 102 – Zbiornik Wyspa Wolin. Podstawowy wpływ na wody podziemne mają tu uwarunkowania naturalne samego zbiornika, w głównej mierze stopień jego izolacji, a tym samym podatność i wrażliwość na zanieczyszczenia. Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza terenem występowania ujęcia „Zachód”. Natomiast zadania nr: 2,3 i 8 zlokalizowane są na terenie strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej „Odra” w Świnoujściu (rozporządzenie nr 4/2011 Regionalnego Dyrektora Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 31 maja 2011 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „Odra” w Świnoujściu - Dz. Urz. Woj. Zach. z 2011 r., poz. 1229), a części zadania nr 6 na terenie strefy pośredniej ujęcia wody podziemnej Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu (rozporządzenie nr 13/2005 w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu, zmienione rozporządzeniem nr 1/2006 Regionalnego Dyrektora Gospodarki Wodnej w Szczecinie z dnia 6 stycznia 2006 r. – Dz. Urz. Woj. Zach. z 2005 r., poz. 1685 i Dz. Urz. Woj. Zach. z 2006 r., poz. 294).

Zgodnie z obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. – Dz. U. z 2016 r. poz. 1967), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych: Zalew Szczeciński o kodzie PLTWIWB8, której stan ekologiczny określono jako zły. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego, a także zapobieganie pogorszeniu się jego potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Ponadto teren inwestycji znajduje się w granicach jednolitej części wód podziemnych PLGW60001 (JCWPd nr 1), zagrożonej w osiągnięciu celów środowiskowych. Zagrożenie to wynika z nadmiernego poboru wód z ujęć wód podziemnych przy ograniczonych zasobach asenizacji wód słonych. Celem środowiskowym dla tej części wód jest:

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania zanieczyszczeń do wód,
- zapobieganie pogorszeniu wód oraz poprawa ich stanu,
- ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia dotyczyć będą w części terenów już zagospodarowanych, zabudowanych istniejącymi układami drogowymi, a w części realizowane będą w miejscach dotychczas niezainwestowanych.

Z raportu wynika, że z związku z realizacją inwestycji nastąpi ingerencja w środowisko gruntowo-wodne w czasie wykonywania prac budowlanych. Niektóre zaburzenia i zmiany będą miały charakter

przejściowy, do czasu zakończenia prac budowlanych (np. wymiana podłoża i związane z tym wykopy pod obiekty i infrastrukturę). Pomimo czasowego charakteru będą to jednak oddziaływania o dużym nasileniu. Są one jednak nie do uniknięcia przy realizacji tego typu przedsięwzięcia. Prace związane z budową przedsięwzięcia spowodują: usunięcie wierzchniej warstwy gleby, naruszenie powierzchni ziemi związane z wykonywanymi wykopami (m.in. pod drogi i sieci infrastruktury), wymianę gruntów, poruszanie się po terenie ciężkiego sprzętu oraz ewentualne krótkotrwałe i przemijające obniżenie zwierciadła wód gruntowych na etapie prowadzonych prac. W celu ograniczenia możliwości zanieczyszczenia środowiska glebowego na etapie przygotowania i realizacji inwestycji niezbędne jest prowadzenie przedsięwzięcia z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu (art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska – Dz. U. z 2017 r. poz. 519, ze zm.) i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzenie rekultywacji terenu.

Z raportu wynika, że dla potrzeb sporządzenia raportu dokonano rozpoznania i udokumentowania warunków gruntowo-wodnych terenu przedsięwzięcia, w tym wykonano m.in.: 13 otworów geotechnicznych do głęb. 2,0 m p.p.t., 1 otwór geotechniczny do głęb. 2,5 m p.p.t. oraz 2 otwory geotechniczne do głęb. 3,0 m p.p.t. W trakcie wierceń geotechnicznych przeprowadzano również obserwację zwierciadła wód gruntowych. Analizowany teren charakteryzuje się dużym zróżnicowaniem pod względem poziomu wód gruntowych. W rejonie punktów badawczych nr 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10 i 12 nie udokumentowano występowania wód gruntowych do głębokości wiercenia (tj. 2,0 m p.p.t.). Z kolei w rejonie punktów badawczych nr 5, 8 i 9 wody gruntowe w postaci zwierciadła swobodnego udokumentowano na głębokości 1,5 ÷ 1,7 m p.p.t. Rejon punktów badawczych nr 11, 14, 15 i 16 należy uznać za podmokły, gdzie poziom wód gruntowych zbliżony jest do poziomu istniejącego terenu (lub nawet powyżej tego poziomu).

Ze względu na stosunkowo wysoki poziom wód gruntowych (za raportem - rejon otworów geotechnicznych w nr 14, 15 i 16) podczas prac budowlanych niezbędne będzie odwodnienie wykopów. W raporcie wskazano, że przeprowadzone ono będzie ewentualnie za pośrednictwem zespołu studni tymczasowych wzajemnie współdziałających poprzez interferencje lejów depresyjnych przynależnych do poszczególnych otworów studziennych (wytworzenie wspólnego leja) lub alternatywnie - wykonanie (po obu stronach wykopu) barier igłofiltrów. Wody z odwodnienia wykopów odprowadzane będą do pobliskich rowów melioracyjnych lub do istniejących systemów kanalizacji deszczowej (w miejscach, gdzie występuje). Wskazano, aby roboty związane z pracami ziemnymi oraz odwodnieniem wykopów prowadzić w okresie o obniżonym stanie wód gruntowych, tj. lato (małe opady atmosferyczne)/zima. Zanieczyszczone wody, które będą odpompowywane z terenu przedsięwzięcia do ziemi lub wód będą musiały spełniać normy określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 1800). Ponadto prace odwodnienia wykonywane będą metodami, które ograniczą zasięg powstającego leja depresji. Realizacja przedmiotowej inwestycji nie spowoduje znacznej ingerencji w środowisko gruntowo-wodne, pomimo faktu, że część inwestycji będzie prowadzona na terenach o wysokim poziomie wód gruntowych.

Etap budowy będzie związany również z powstawaniem ścieków socjalno-bytowych. Ścieki te z urządzeń przenośnych będą odbierane przez specjalistyczną firmę i przekazywane do punktów zlewnych na oczyszczalni ścieków

Na etapie prowadzenia prac istnieje możliwość zwiększenia niebezpieczeństwa zaistnienia sytuacji awaryjnych, które w przypadku przedostania się substancji niebezpiecznych do środowiska mogą w sposób pośredni przyczynić się do zanieczyszczenia najbliższych cieków. Są to jednak sytuacje niemożliwe do przewidzenia i prognozowania. W technologii budowy będą wykorzystywane, w miarę możliwości, materiały budowlane gotowe i przygotowane do bezpośredniego użytku. Przy prowadzeniu prac ziemnych, a przede wszystkim wykopów niezbędne jest zachowanie ostrożności, gdyż wybranie utworów powierzchniowych, spowoduje skrócenie drogi i czasu migracji ewentualnych zanieczyszczeń w głąb gruntu i dalej do wód podziemnych.

W celu minimalizacji zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego inwestor zobowiązał się do lokalizacji baz budowlano-sprzętowej: poza obszarami narażonymi na zanieczyszczenia wód gruntowych (np. wysoki poziom wód gruntowych), z dala od cieków powierzchniowych (sugerowana odległość powyżej 300 m), zwłaszcza w rejonie dolin rzecznych i systemów melioracyjnych, poza obszarami występowania na obszarze chronionych gatunków roślin, zwierząt, grzybów i siedlisk oraz bliskim

sąsiedztwem zabudowy mieszkaniowej. Ponadto wskazano, że w razie potrzeby nawierzchnia na terenie zaplecza budowy zostanie zabezpieczona, a po zakończeniu budowy teren zostanie przywrócony do stanu poprzedniego, a ewentualne szkody zostaną usunięte.

W związku z tym w niniejszej decyzji uwzględniono warunki realizacji przedsięwzięcia wskazane w raporcie i określono warunki organizacyjne mające na celu ograniczenie tych oddziaływań, w tym:

- ograniczenie terenu zajętego pod plac budowy do niezbędnego minimum,
- unikanie zanieczyszczenia terenu w rejonie wykopów,
- stosowanie sprawnego sprzętu budowlanego, co zmniejszy prawdopodobieństwo wystąpienia niekontrolowanych wycieków paliw i smarów na obszarze miejsc postojowych dla maszyn i środków transportu,
- uszczelnienie (okresowe, to jest na czas budowy) podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych; powierzchnia terenu zaplecza budowlanego przeznaczona do garażowania ciężkiego sprzętu mechanicznego oraz magazynowania olejów i innych substancji niebezpiecznych, mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe, powinna zostać utwardzona i wyłożona płytami betonowymi, a po zakończeniu budowy zrehabilitowana; zasadne jest wykorzystanie istniejących już powierzchni utwardzonych,
- wyposażenie placów budowy w środki chemiczne (sorbenty) neutralizujące wycieki z maszyn budowlanych.
- obowiązek usuwania na bieżąco z powierzchni wody przez wykonawcę prac remontowo-budowlanych ewentualnych wszelkich zanieczyszczeń, które mogą się pojawić na skutek prowadzonych prac i zastosowania środków zabezpieczających przedostawanie się szkodliwych substancji do wód i do ziemi (np. podwieszane pod mostem siatki i płachty zapobiegające spadaniu elementów materiałów budowlanych).

Realizacja przedmiotowej inwestycji będzie wymagała różnego rodzaju prac rozbiórkowych, takich jak: rozbiórki nawierzchni dróg istniejących, rozbiórki i przebudowy urządzeń infrastruktury technicznej, , a także prowadzenia prac ziemnych i wycinki drzewostanu (drzewa, krzewy). W czasie tych prac powstaną odpady, których zdecydowana większość, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. 2014 poz. 1923), zalicza się do grupy 17 - odpady powstające z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, w tym odpady niebezpieczne o kodach 17 03 01\* - asfalt ze smołą, 1700901\* - odpady z budowy, remontów i demontażu zawierające rtęć. Powstawać też będą odpady związane z użytkowaniem i eksploatacją ciężkiego sprzętu używanego na placu budowy, tj. odpady z grupy 13 03 - odpadowe oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe, odpady z grupy 15 - odpady opakowaniowe, w tym odpady niebezpieczne 150202\* sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania, ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, odpady z grupy 16 - odpady nie ujęte w innych grupach, w tym odpady niebezpieczne 160213\* - odpady zużytych urządzeń zawierających niebezpieczne elementy, np. lampy sodowe. Dominującą grupą odpadów będą odpady z prowadzonych prac ziemnych, które będą składowane w postaci hałd. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 - odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie. Odpady, w przypadku ich magazynowania w niewłaściwy sposób, mogą przyczynić się do zanieczyszczenia środowiska. Brak izolacji pod miejscem, gdzie będą magazynowane spowoduje przedostawanie się różnych związków chemicznych do wód podziemnych i powierzchniowych oraz gleby w wyniku wymywania (opady deszczu). Wszystkie odpady powstające na etapie budowy i likwidacji drogi powinny być (zgodnie z ustawą o odpadach) wstępnie segregowane i gromadzone na terenie, a następnie przekazane do wtórnego wykorzystania lub specjalistycznym firmom zajmującym się odzyskiem odpadów. Odpady powinny być magazynowane w wyznaczonym miejscu w sposób bezpieczny dla środowiska bez możliwości zmieszania odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne i obojętne. Grunt z wykopów, po spełnieniu wymagań specyfikacji technicznej, może zostać wykorzystany do ponownego wykorzystania w miejscu realizacji inwestycji. Nadmiar gruntu, po selekcji będzie przekazany na składowisko. Zebrany humus zostanie wykorzystany na miejscu do zagospodarowania nawierzchni zielonych. Szczególną uwagę należy zwrócić na warstwę gleby i grunty zanieczyszczone np. na skutek wycieku paliw czy olejów. Zanieczyszczony grunt powinien być natychmiast usuwany. Grunt zanieczyszczony powinien zostać zdeponowany na specjalnie przygotowanym placu składowym, a następnie wywieziony do utylizacji przez uprawnione do tego firmy.



Biorąc pod uwagę przedstawione w raporcie wyniki analiz tut. organ w decyzji środowiskowej zwrócił uwagę na istniejące uwarunkowania gruntowo-wodne i uciążliwości wynikające z fazy budowy i w zakresie gospodarki odpadami uściślił szereg warunków, w tym wskazał, iż:

- należy ustalić na terenie placu budowy miejsca przeznaczone do selektywnego magazynowania odpadów; miejsca te powinny być zorganizowane na nieprzepuszczalnym podłożu, odpowiednio oznakowane z uwzględnieniem przeznaczenia i rodzajów odpadów do magazynowania oraz zabezpieczone przed dostępem osób postronnych,
- wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną powinny być uszczelnione,
- odpady niebezpieczne, głównie zużyte oleje i zanieczyszczone opakowania, powinny być magazynowane w wiacie, wyposażonej w podłoże umożliwiające zebranie ewentualnych wycieków odpadów ciekłych (wyposażone np. w tace, w których zbierałyby się takie wycieki lub w pojemniki przeznaczone do magazynowania takich odpadów),
- miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych i wyposażone w sorbenty w celu neutralizacji ewentualnych wycieków.

Bezpośrednie oddziaływanie w czasie budowy na powierzchnię ziemi i gleby będzie miało charakter lokalny, a wpływ prac budowlanych będzie krótkotrwały i przemijający (z wyjątkiem trwałego zajęcia terenu pod przedsięwzięcie. Oddziaływanie na pokrywę glebową w fazie eksploatacji może mieć zarówno charakter bezpośredni, jak i pośredni.

Etap eksploatacji drogi związany będzie głównie z degradacją chemiczną gleb wynikającą z zanieczyszczeń komunikacyjnych. Oddziaływanie to występuje również aktualnie na odcinkach planowanych do przebudowy dróg. Zanieczyszczenie wód opadowych spływających z pasa drogowego: zawiesinami ogólnymi, węglowodorami ropopochodnymi, metalami ciężkimi oraz środkami chemicznymi używanymi do zimowego utrzymania dróg (głównie mieszaniny NaCl z piaskiem lub  $\text{CaCl}_2$ ) stwarza potencjalną możliwość niekorzystnego oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne. Natomiast liczne badania jakości wód opadowych odprowadzonych z dróg krajowych wskazują, że zawartość substancji ropopochodnych w opadach odprowadzanych z dróg przy normalnej eksploatacji są znacznie niższe niż stężenia dopuszczalne tj.  $15 \text{ mg/dm}^3$  (Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych - Biuro Ekspertyz i Projektów Budownictwa Komunikacyjnego „EKKOM” Sp. z o.o., Kraków, 2008).

Dla poszczególnych zadań przyjęto rozwiązania w zakresie ich odwodnienia przedstawione w załączniku nr 1 do decyzji.

Niemniej jednak w ocenie tut. organu oraz organu właściwego w sprawach ocen wodnoprawnych, ze względu na zły stan ogólny oraz zagrożenie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) i jednocześnie położenie planowanej inwestycji (zadania nr: 2, 3 i 8) na terenie strefy ochrony pośredniej ujęcia wody podziemnej „Odra” w Świnoujściu oraz w części na terenie strefy pośredniej ujęcia wody podziemnej Morskiej Stoczni Remontowej S.A. w Świnoujściu (zadanie nr 6) wody opadowe i roztopowe powinny być odprowadzane po ich uprzednim oczyszczeniu. Ponadto zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych wszystkich odcinków planowanego przedsięwzięcia nie mogą przekroczyć wartości  $100 \text{ mg/m}^3$  dla zawiesiny ogólnej oraz  $15 \text{ mg/m}^3$  dla węglowodorów ropopochodnych.

Autorzy raportu i uzupełnienia (pismo z dnia 19.02.2018 r.) powołując się na rozpoznane warunki gruntowo-wodne w rejonie inwestycji oraz dostępne dane literaturowe w tym zakresie wskazują, że zanieczyszczenia zawarte w ściekach deszczowych odprowadzanych do wód powierzchniowych lub gruntu, zostaną zredukowane do ww. parametrów, zgodnych z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2014 r., poz. 1800). Jednym z warunków zapewnienia sprawności pracy systemu odwodnienia w postaci kanalizacji deszczowej oraz rowów drogowych jest bieżąca konserwacja, w tym w szczególności okresowe czyszczenie z osadów.

Poprawne prowadzenie gospodarki ściekowej w zakresie odprowadzania wód opadowych lub ewentualnych substancji chemicznych pochodzących ze zdarzeń losowych na etapie eksploatacji nie

powinno mieć znaczący wpływ na stan środowiska gruntowo-wodnego. Należy zaznaczyć, że w przypadku sytuacji awaryjnych działania podejmują wyspecjalizowane specjalne służby.

W raporcie i w niniejszej decyzji określono w tym zakresie szereg warunków dotyczących realizacji, projektowania i eksploatacji przedsięwzięcia. Ponadto zwrócono uwagę, aby w okresie zimowym, do usuwania gołoledzi i oblodzenia lub ich zapobiegania stosować środki w sposób zgodny z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 25 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach (Dz. U. Nr 230, poz. 1960).

W fazie eksploatacji odpady będą wytwarzane w związku z pracami utrzymaniowymi infrastruktury drogowej, technicznej oraz prac porządkowych na terenie dróg, ścieżek rowerowych i chodników. Wytwórcą odpadów będzie zarządzający drogą lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym. Ponadto, mogą pojawiać się odpady powstałe w wyniku wypadków i zdarzeń losowych, czym zajmą się uprawnione służby.

Podczas fazy eksploatacji ochrona powierzchni ziemi polegać będzie na utrzymaniu w sprawności technicznej systemów do odprowadzania ścieków opadowych, usuwania odpadów, usuwania ewentualnych skutków awarii. Ponadto, wszystkie zalecenia określone w niniejszej decyzji dotyczące właściwego, zgodnego z przepisami postępowania z odpadami i ściekami z fazy budowy i eksploatacji, będą wpływać na ochronę gleb tego terenu.

Biorąc powyższe pod uwagę, tut. organ uznał, że planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie obecnego stanu wód powierzchniowych i podziemnych, a co za tym idzie nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. W ocenie tut. organu przedstawione w raporcie analizy i argumenty wskazują na możliwość realizacji inwestycji, na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

#### Emisja zanieczyszczeń do powietrza.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia emisja zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego (pyły, tlenki azotu NO<sub>x</sub>, węglowodory) ma charakter czasowy i lokalny. Ponieważ inwestycja ma charakter liniowy źródła emisji, a więc i uciążliwości dla środowiska, będą przemieszczać się i zmieniać w miarę postępowania prac budowlanych. Na etapie prowadzenia prac budowlanych, źródłami emisji zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów i maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą również zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia oraz węglowodory uwalniane podczas kładzenia mas bitumicznych. W końcowej fazie realizacji przedsięwzięcia prowadzone będą prace wykończeniowe, które ze względu na zastosowane materiały (np. farby, lakiery) mogą być źródłem emisji związków lotnych.

W czasie realizacji inwestycji wpływ na powietrze atmosferyczne mogą mieć również ewentualne sytuacje awaryjne spowodowane np. przez wypadki drogowe, w których uczestnikami będą pojazdy przewożące substancje niebezpieczne, głównie: gazy, paliwa, rozpuszczalniki i inne substancje ciekłe. Skutki takich sytuacji są trudne do oszacowania.

Zmiany te jednak nie powinny być znaczące i nie powinny wpłynąć na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanych przedsięwzięć w dłuższym okresie czasu. Emisje ustąpią po zakończeniu prac. Ponadto w raporcie wskazano, że można ograniczyć wpływ przedsięwzięcia na jakość powietrza poprzez następujące działania:

- maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych,
- stosować maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe, które powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczania emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz. U. z 2014 r., poz. 588),
- wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju, zwłaszcza w czasie przerw w pracy,
- zastosować technologie powodujące minimalizację rozprzestrzeniania się pyłów, między innymi przez:

- stosowanie przywożonych, gotowych mieszanek eliminując w ten sposób mieszanie kruszyw na terenie budowy,
- przewożenie mas bitumicznych transportem posiadającym zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy bitumicznej,
- przywożenie materiałów sypkich w sposób ograniczający emisję wtórną,
- utrzymywanie placu budowy i dróg dojazdowych w należyтым porządku (usuwanie pyłów, w okresie letnim zraszanie),
- wyłączenie urządzeń i maszyn w przypadku awarii,
- unikanie składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy.

Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r. poz. 519 ze zm.) w art. 140 ust. 1 zobowiązuje podmiot korzystający ze środowiska do zapewniania przestrzegania wymagań ochrony środowiska m.in. przez odpowiednią organizację pracy. Powyższe warunki wpisują się w ten obowiązek. Zatem określając w niniejszej decyzji warunki realizacji przedsięwzięcia w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń do powietrza powyższe warunki zostały również uwzględnione.

Dla fazy eksploatacji, w celu określenia wpływu ruchu pojazdów na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego w raporcie obliczono zasięg stężeń wzdłuż projektowanej trasy. Analiza wpływu ruchu pojazdów samochodowych w fazie eksploatacji na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego została w raporcie przedstawiona w odniesieniu do poszczególnych 9 zadań inwestycyjnych. Obejmuje ona prognozowany rok oddania inwestycji oraz dziesiąty rok eksploatacji, dla każdego z zadań i tak: dla zadań nr 1, 2 i 3 ocena obejmuje odpowiednio rok 2018 i 2028, a dla zadań nr 4, 5, 6, 7, 8, 9 - rok 2020 i 2030. Z raportu wynika, że w analizie uwzględniono m.in.: informacje o lokalizacji inwestycji, pokryciu terenu, zabudowie mieszkaniowej, warunkach meteorologicznych oraz poziomie tła zanieczyszczeń, dane ogólne dotyczące parametrów technicznych przedmiotowych odcinków dróg oraz prognozowanych natężeń ruchu pojazdów. Wartości średniego rocznego tła zanieczyszczenia w rejonie planowanego przedsięwzięcia przyjęto na podstawie danych Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Szczecinie (pismo z dnia 04.07.2017 r., znak: WM.7016.1.111.2.2017.RP). Do obliczeń częstości przekroczeń stężeń dopuszczalnych przyjęto wartość odniesienia bez marginesów tolerancji. Obliczenia przeprowadzono dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim są tlenki azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu), gdyż jak wskazano w raporcie, ich emisja jest największa i ich stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia oraz dodatkowo dla pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>, dla których aktualne tło zanieczyszczeń jest na wysokim poziomie. Kryterium oceny wpływu przedsięwzięcia na stan aerosanitarny powietrza stanowią wartości dopuszczalne określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2012 r. poz.1031) oraz wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz.U. z 2010 r. Nr 16 poz.87).

Najbardziej uciążliwymi odcinkami dróg z dziewięciu analizowanych zadań będą odcinki drogi krajowej nr 3 (ul. Wolińskiej) realizowane w ramach zadania nr 1 i w ramach zadania nr 8. Oba zadania dotyczą przebudowy istniejących odcinków dróg (ulic), tak więc w analizie uwzględniona jest już emisja istniejąca z aktualnie eksploatowanych odcinków tych dróg. Stężenia maksymalne i średnioroczne prognozowane wzdłuż pozostałych odcinków dróg i ulic planowanych w ramach pozostałych zadań będą ponad 5-krotnie mniejsze niż stężenia powstające wzdłuż najbardziej uciążliwych odcinków drogi krajowej nr 3 (ul. Wolińskiej). Natomiast analiza stężeń pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub> potwierdziła, że uciążliwość pyłów jest zdecydowanie mniejsza niż uciążliwość tlenków azotu, ponieważ w stosunku do wartości odniesienia stężenia maksymalne pyłów nie przekroczą poziomu 1,6 % norm D<sub>1</sub> i D<sub>a</sub> w przypadku pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> oraz 2,2 % w przypadku pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub>.

Prognozowane w obu horyzontach czasowych (wskazanych dla ww. zadań) stężenia wszystkich analizowanych zanieczyszczeń, poza pasem drogowym nie będą przekraczać wyznaczonych dla nich stężeń dopuszczalnych. Wyniki obliczeń pokazują, że wartości stężeń zanieczyszczeń gazowych powodowanych emisją ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po układzie drogowym (poza pasem drogowym) oraz emisją zanieczyszczeń pyłowych nie będą przekraczać wartości dopuszczalnych określonych w ww. rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Z uwagi na to, iż na zewnątrz pasa drogowego wielkość stężeń

dopuszczalnych nie będzie przekraczana, nie stwierdzono potrzeby wskazywania działań ograniczających oddziaływanie emisji na stan zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego.

W ramach analizy oddziaływania skumulowanego w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza przeanalizowano wspólne oddziaływanie dróg (sumę stężeń maksymalnych tlenków azotu powstających wzdłuż analizowanych dróg poza granicami pasów drogowych) realizowanych w ramach dziewięciu zadań z uwzględnieniem powiązań poprzez skrzyżowania. Największe stężenia skumulowane wystąpią w obrębie skrzyżowania oznaczonego jako nr 3, to jest na skrzyżowaniu ul. Wolińskiej (dwa wloty) i ul. Ludzi Morza (dwa wloty). Niemniej jednak suma maksymalnych stężeń zarówno jednogodzinnych jak i średniorocznych w rejonie wszystkich skrzyżowań, poza obrębem pasów drogowych będzie mniejsza od dopuszczalnego poziomu jednogodzinnego wynoszącego  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  i mniejsza od dopuszczalnego poziomu średniorocznego pomniejszonego o tło zanieczyszczeń i wynoszącego  $32 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3 - 8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ).

#### Emisja hałasu.

Z raportu wynika, że dokonano rozpoznania terenów chronionych akustycznie znajdujących się w sąsiedztwie poszczególnych zadań inwestycyjnych w oparciu o miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz na podstawie faktycznego sposobu zagospodarowania przestrzennego określonego na podstawie informacji otrzymanych z miasta Świnoujście, a także ogólnodostępnych baz danych. Z przedstawionych materiałów wynika, że w pobliżu zadań 1, 3, 5 i 6 nie występują tereny chronione akustycznie. W przypadku zadań 2, 4, 7, 8 i 9 ustalono, w pobliżu dróg znajduje się zabudowa wymagająca ochrony akustycznej:

- zadanie 2 - na odcinku od ul. Nowoartyleryjskiej do ul. Dworcowej,
- zadanie 4 - na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 3 do skrzyżowania z ul. Barlickiego,
- zadanie 7 - zabudowa rozproszona; największe skupisko zabudowy chronionej akustycznie znajduje się w pobliżu skrzyżowania z ul. Wyspowa,
- zadanie 8 - na odcinku od skrzyżowania z ul. Ludzi Morza do końca analizowanego odcinka drogi (w kierunku zachodnim),
- zadanie 9 - tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej.

Powyższe tereny kwalifikują się do terenów mieszkaniowo-usługowych, dla których zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) wartości dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku wynoszą: dla pory dziennej 65 dB, a dla pory nocnej 56 dB.

W trakcie prowadzenia prac budowlanych wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracami rozbiórkowymi i budowlanymi, w tym pracą ciężkich maszyn drogowych (np. spycharek, koparek, równiarek, zespołów do układania mas bitumicznych, frezarek) oraz pojazdów transportowych. Prace ciężkiego sprzętu używanego podczas realizacji takich inwestycji charakteryzują się wysokimi poziomami hałasu emitowanymi do środowiska oraz wywoływaniem drgań w środowisku. Prace te będą charakteryzować się bezpośrednim i krótkoterminowym oddziaływaniem na tereny przyległe do miejsc prowadzenia prac. Oddziaływanie przedsięwzięcia na tereny sąsiadujące z nim będzie przesuwane wraz z frontem prowadzonych prac i zmieniać się będzie wraz ze zmianą charakteru wykonywanych prac. Okres ten będzie stanowił uciążliwość akustyczną dla mieszkańców sąsiednich terenów. W związku z powyższym w niniejszej decyzji zostały sprecyzowane zalecenia organizacyjne i porządkowe pozwalające na ograniczenie tych uciążliwości, w tym prowadzenie prac budowlanych w godzinach od 6.00 do 22.00, stosowanie sprzętu o niskim poziomie mocy akustycznej (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska - Dz. U. z 2005 r. Nr 263, poz. 2202 ze zm.). Wskazano również warunki lokalizacji zaplecza budowy w odniesieniu do zabudowy mieszkaniowej. Zaplecze budowy powinno być ulokowane jak najdalej od budynków pełniących funkcję zabudowy mieszkaniowo-usługowej. Powinno się również dążyć do minimalizacji ilości przejazdów ciężkich samochodów oraz maszyn w sąsiedztwie budynków mieszkalnych. Kwestia ustalenia/wytyczenia tras dla przewozu materiałów oraz tymczasowej organizacji ruchu na placu budowy, jest zdaniem tut. organu, zagadnieniem niezwykle istotnym zarówno ze względu na sprawną realizację przedsięwzięcia, jak i uwzględnienie na jak najwcześniejszym etapie przedsięwzięcia uwarunkowań środowiskowych oraz aspektów społecznych. Takie działanie przełoży się na zmniejszenie oddziaływania akustycznego w

rejonie inwestycji, a także zapobiegnie nadmiernemu pyleniu i zanieczyszczaniu powietrza spalinami na etapie budowy.

W celu określenia wpływu planowanej inwestycji na stan klimatu akustycznego w fazie eksploatacji wykonano obliczenia propagacji dźwięku w środowisku. Dla przedsięwzięcia wykonano prognozy rozprzestrzeniania się dźwięku dla dwóch horyzontów czasowych roku 2020 i 2030 i przyjętego natężenia ruchu dla poszczególnych odcinków dróg, uwzględniając m.in. prędkości ruchu pojazdów przyjęte dla poszczególnych odcinków dróg, rodzaj zastosowanej nawierzchni (bitumiczna). Jak wskazali autorzy raportu, ze względu na wpływ warunków meteorologicznych, ostatecznie niepewność obliczania równoważnego poziomu dźwięku zależy od odległości od źródła hałasu. Analizując wpływ powyższych czynników, za normą PN-ISO 9613-2, należy przyjąć, że niepewność przedstawionych w raporcie prognoz wynosi ok.:  $\pm 2$  dB – w zakresie do ok. 100 m oraz  $\pm 3$  dB w zakresie odległości powyżej 100 m. Z informacji przedstawionych w raporcie wynika, że w fazie eksploatacji zasięg oddziaływania przedmiotowej inwestycji jest większy w porze nocnej. Zasięg ten w zależności od zadania wynosi od kilkunastu do kilkudziesięciu metrów od środka drogi. Dla zabudowy znajdującej się w niewielkich odległościach od drogi występują niewielkie przekroczenia dopuszczalnej wartości poziomów hałasu, ale mieszczą się one w granicach przyjętego błędu obliczeniowego, nie ma, więc potrzeby stosowania zabezpieczeń akustycznych. Z raportu wynika, że przeprowadzona ocena oddziaływania prognozowanego poziomu hałasu dla oddziaływań skumulowanych również nie wskazuje na potrzebę zastosowania zabezpieczeń przeciwhałasowych dla istniejącej zabudowy chronionej akustycznie.

Z uwagi na fakt, że przedstawiona analiza oparta jest na teoretycznych danych o przedsięwzięciu, a także na wskazanej powyżej niepewność prognoz, w niniejszej decyzji zobowiązano inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej, w celu porównania wielkości prognozowanych oddziaływań akustycznych zidentyfikowanych i opisanych w raporcie z tymi, które wystąpią rzeczywistości w fazie eksploatacji przedsięwzięcia. W przypadku, gdyby wyniki analizy porealizacyjnej wskazywały na przekroczenia norm środowiskowych, niezbędne będzie podjęcie działań w celu ograniczenia bądź wyeliminowania tych przekroczeń.

#### Środowisko przyrodnicze.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami oraz „Waloryzacją przyrodniczą województwa zachodniopomorskiego” (BKP, 2010) planowane przedsięwzięcie w odniesieniu do zadań: 4 i 9 znajduje się poza obszarami chronionymi, w tym obszarami Natura 2000. Natomiast pozostałe zadania znajdują się w całości (zadanie nr 1) lub częściowo na obszarach Natura 2000: obszar specjalnej ochrony ptaków Delta Świny PLB320002 oraz terenie mającym znaczenie dla Wspólnoty Wolin i Uznam PLH320019. Obszary te zostały powołane ze względu na ochronę dziko występujących gatunków ptaków i ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych, gatunków roślin i zwierząt, a także utrzymanie ich siedlisk w nie pogorszonym stanie.

Z pozostałych obszarów Natura 2000 znajdujących się najbliżej przedsięwzięcia wskazuje się: Ostoję na Zatoce Pomorskiej PLH990002 (ok. 0,2 km), Zatokę Pomorską PLB90003 (ok. 1,5 km), Ujście Odry i Zalew Szczeciński PLH320018 (ok. 4,9 km) oraz Woliński Park Narodowy (1,6 km).

W pobliżu inwestycji zidentyfikowano cztery pomniki przyrody. Są to okazałe platany klonolistne o obwodach w pierśnicy 383 cm i 453 cm (rosnące niedaleko latarni morskiej) oraz dwa cisy pospolite „Marynarze” (przy ul. Barlickiego). Drzewa te będą zagrożone ze strony inwestycji. W raporcie wskazano, żeby osłonić ich pnie i zabezpieczyć przed potencjalnymi uszkodzeniami, a roboty ziemne prowadzić w sposób, który do minimum ograniczy zniszczenie ich systemów korzeniowych.

Z raportu wynika, że dla potrzeb planowanego przedsięwzięcia została przeprowadzona szczegółowa inwentaryzacja przyrodnicza obszaru objętego przedsięwzięciem. Dla rozpoznania środowiska przyrodniczego wykorzystano dostępne opracowania i przeprowadzono badania terenowe, których zakres przestrzenny był różny w zależności od potrzeb oraz od grupy obserwowanych organizmów. Dla zidentyfikowania roślinności, ze względu na zakres inwestycji i jej bezpośrednie i pośrednie oddziaływania, pod uwagę wzięto pas szerokości 150 m po obu stronach od osi drogi. Za obszar oddziaływań bezpośrednich, gdzie siedlisko oraz pokrywa roślinna zostaną całkowicie i nieodwracalnie zniszczone, przyjęto pas drogowy szerokości ok. 15 m, a lokalnie nawet do 30 m. Obliczanie powierzchni przewidzianej do zniszczenia, w przypadku zbiorowisk nieleśnych, dotyczy pasa szerokości 20 m. W



odniesieniu do ugrupowań leśnych rozszerzono go do 40 m, ze względu na prognozowaną zmianę warunków środowiskowych wywołaną przez odsłonięcie ściany lasu. Pas oceny w przypadku inwentaryzacji zwierząt, w tym ptaków, był znacznie szerszy ze względu na możliwość ich przemieszczania się, bazę pokarmową i obszar rozrodu.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana w znacznej części na terenach przekształconych antropogenicznie, o niskiej wartości przyrodniczej, głównie w granicach pasa drogowego. Rozpoznanie siedlisk przyrodniczych wskazuje, że wytyczona dla poszczególnych zadań trasa nowych dróg przebiega przez tereny przyrodnicze wykazujące w części cechy degeneracji. Na analizowanym obszarze, w znacznej mierze zalesionym, dendroflora nie jest szczególnie bogata. Łącznie stwierdzono 66 taksonów. Najbardziej rozpowszechniona jest sosna zwyczajna. Częstymi gatunkami są olsza czarna, brzoza brodawkowata i brzoza omszona, a z krzewów rokitnik pospolity. Łącznie wykazano obecność płatów 135 zbiorowisk roślinnych. Największe powierzchnie zajmują zbiorowiska leśne, w znacznej mierze leśne zbiorowiska zastępcze lub fitocenozy zdegenerowane. Jedynie w pasie oceny zadania E2Z4 dominują ugrupowania użytków zielonych, głównie zmiennowilgotnych. Pod względem liczby ugrupowań najliczniejsze są ziołorośla różnego typu, w tym higro- i nitrofilne oraz ruderalne.

Z raportu wynika, że w obrębie analizowanych zadań inwestycyjnych odnaleziono 19 typów siedlisk objętych Dyrektywą Siedliskową, to jest:

- 1340 solniska śródładowe (*Glauco-Puccinellietalia* część – zbiorowiska śródładowe)\*, niemniej jednak wskazano, że siedlisko to występuje w miejscach antropogenicznie zmienionych,
- 2160 nadmorskie wydmy z zaroślami rokitnika,
- 6430 ziołorośla górskie (*Adenostylon alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) reprezentowane na badanym terenie wyłącznie przez ziołorośla nadrzeczne,
- 6510 niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
- 8220 ściany skalne i urwiska krzemianowe ze zbiorowiskami z *Androsacion vandellii*,
- 9160 grąd subatlantycki (*Stellario-Carpinetum*),
- 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe)\*.

oraz stanowiące przedmioty ochrony obszaru Natura 200 Uznam i Wolin:

- 2120 nadmorskie wydmy białe (*Elymo-Ammophiletum*),
- 2130 nadmorskie wydmy szare\*,
- 2140 nadmorskie wrzosowiska bażynowe\*,
- 2180 lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich (obejmuje także pomorski kwaśny las brzozowo-dębowy *Betulo-Quercetum*, przez niektórych autorów zaliczany do siedliska – 9190),
- 2330 wydmy śródładowe z murawami napiaskowymi,
- 3150 starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nymphetion*, *Potamion*,
- 4030 suche wrzosowiska (*Calluno-Genistion*, *Pohlio-Callunion*, *Calluno-Arctostaphylion*),
- 6120 ciepłolubne, śródładowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*)\*,
- 6410 zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
- 9110 kwaśne buczyny (*Luzulo-Fagenion*),
- 9130 żyzne buczyny (*Dentario glandulosae-Fagenion*, *Galio odorati-Fagenion*),
- 9190 kwaśne dąbrowy (*Quercetia robori-petraeae*), które na badanym terenie można także traktować jako lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich (2180).

Pięć z ww. siedlisk należy do priorytetowych (oznaczone „\*”).

Siedliska te w większości cechują się złym stanem zachowania i nisko ocenioną reprezentatywnością. W odniesieniu do informacji z raportu dotyczących siedliska o kodzie 6430 należy stwierdzić, że dane z „Waloryzacji przyrodniczej Gminy Świnoujście” (1998) i „Waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego” (2010) nie potwierdzają występowania na tym terenie tego siedliska. Natomiast w odniesieniu do siedliska o kodzie 6510 „Waloryzacja przyrodnicza województwa zachodniopomorskiego” potwierdza występowanie tego siedliska na terenie miasta Świnoujście, jednak stan zachowania tego siedliska spowodował, że nie zostało ono uznane za priorytetowe i nie stanowi przedmiotu ochrony w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019. Zdaniem tut. organu wątpliwe jest również rozpoznanie siedliska 1340 solniska śródładowe (*Glauco-Puccinellietalia* część – zbiorowiska

śródlądowe)\*, które jak wskazano w raporcie jest pochodzenia antropogenicznego, gdyż jego występowanie ma związek ze stosowaniem zimną chlorków do walki z gołoledzią i śniegiem.

Inwentaryzacja przyrodnicza potwierdziła występowanie gatunków roślin objętych ochroną prawną. Są to: cis pospolity, turzycza piaskowa, centuria pospolita, widłoząb krzewiasty, bażyna czarna, kruszczyk rdzawoczerwony i szerokolistny, kocanka piaskowa, rokitnik zwyczajny, gajnik lśniący, bielistka siwa, wiciokrzew pomorski, wilżyna rozłogowa oraz mchy: rokitnik pospolity, widłoząb *Dicranum sp. div.*, brodawkowiec czysty, torfowiec kończysty, torfowiec błotny i nastroszony, porost pawężnica palczasta, a także grzyby: chrobotki łagodny i reniferowy.

Stwierdzono również rośliny pochodzące ze sztucznych nasadzeń, jak jarząb szwedzki, czy obcego pochodzenia - niecierpek drobnokwiatowy.

Na badanym terenie stwierdzono 55 gatunków zwierząt, z czego 46 znajdujących się pod ochroną prawną, w tym 32 objęte ochroną ścisłą i częściową. Siedem gatunków ptaków jest wymienionych w Załączniku I Dyrektywy Rady 79/409/EWG w sprawie ochrony dzikich ptaków. Są to: czapla siwa, bocian biały, krzyżówka, dzięcioł czarny, skowronek borowy, gąsiorek, żuraw. Ponadto stwierdzono występowanie dwóch dyrektywowych gatunków ssaków: nocek duży i bóbr europejski (Załącznik II Dyrektywy Siedliskowej). Stwierdzono również występowanie gatunków chronionych i częściowo chronionych takich jak: mrówka rudnica i łąkowa, jeże, krety, myszy zaroślowe, nietoperze (nocek rudy, nocek Natterera, mroczek późny, gacek brunatny), ptaki: sierpówka, myszołów, kukułka, strzyżyk, sroka, gawron, potrzęsacz, trznadź, dzwonec, zięba, gąsiorek, mazurek, bogatka, kopciuszek, gady: padalec, zaskroniec, zwinka, jaszczurka żyworodna, płazy: ropucha szara, żaba trawna, żaba jeziorkowa. Stwierdzono również występowanie saren, szaraków, lisów, dzików.

Stopień i rodzaj niekorzystnych oddziaływań na walory chronione w sieci Natura 2000 będą różne dla każdego z rozpatrywanych zadań. W każdym przypadku zniszczeniu ulegną fragmenty siedlisk dyrektywowych oraz stanowiska gatunków chronionych. Realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z oddziaływaniem na florę i faunę występującą na tym terenie m.in. poprzez:

- ingerencję w powierzchnię ziemi (niszczenie pokrywy glebowej i roślinnej),
- wycinke drzew i krzewów,
- niszczenie ich siedlisk,
- płoszenie zwierząt, powodujące okresowe wycofanie się poszczególnych gatunków poza teren przedsięwzięcia,
- czasowe pogorszenie warunków siedliskowych w otoczeniu przedsięwzięcia w wyniku pracy ciężkiego sprzętu, składowania materiałów budowlanych, ziemi z wykopów, lokalizacji zaplecza budowy itp.

Szacuje się, że łącznie wyciętych będzie 15940 drzew. W zdecydowanej większości będą to sosny i brzozy, a mniej licznie: lipy, wierzby, topole i klony. Największe straty w drzewostanach będą miały miejsce w odniesieniu do zadań E1Z3 i E2Z3, w których nowobudowana droga będzie przecinała kompleksy leśne.

W okresie budowy, a w znacznie mniejszym stopniu przebudowy, dojdzie do zniszczenia siedlisk, roślinności i stanowisk gatunków w pasie drogowym. Poniżej przedstawiono skalę tego oddziaływania z uwzględnieniem numeracji zadań podanej w raporcie (w części obejmującej zagadnienia przyrodnicze):

E1Z1a - Zbiorowiska roślinne właściwe dla chronionych typów siedlisk są jedynie pośrednio zagrożone w wyniku przebudowy drogi. W fazie eksploatacji na efekt oddziaływania samej drogi nakłada się i potęguje go obecność przebiegającej równolegle linii kolejowej (efekt skumulowany).

E1Z1b - Budowa projektowanej kładki pieszo-rowerowej będzie skutkowałą wycinką znacznej powierzchni leśnej. Z chronionych typów siedlisk zniszczeniu ulegną przede wszystkim zdegenerowane płaty mieszanego, acydofilnego lasu dębowo-brzozowego *Betulo-Quercetum* (2180) na powierzchni 2883 m<sup>2</sup>, to jest 1,9 % fitocenozy w stosunku do powierzchni zajmowanej na obszarze Natura 2000. Wrzosowiska *Pohlio-Callunetum* (4030) będą zniszczone na powierzchni 5 m<sup>2</sup> (na całym areale w pasie oceny), co stanowi nieistotną ingerencję przy powierzchni 49,27 ha tego siedliska w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.

W odniesieniu do obszaru Natura 2000 Delta Świny PLB320002 jedynie na poboczu drogi stwierdzono płaty słabo halofilnej murawy z kostrzewą trzcinową *Potentillo-Festucetum arundinaceae* (\*1340) o pochodzeniu antropogenicznym (związek ze stosowaniem zimą chlorków do walki z gołoledzią i śniegiem). Wystąpi konieczność ingerencji w to siedlisko.

Jedynie pośrednio zagrożone mogą być dwa okazałe dęby rosnące przy rondzie.

E1Z2 - Droga objęta przebudową przebiega w znaczącej części przez tereny leśne, tereny zabudowane i w sąsiedztwie linii kolejowych. Obszary leśne to głównie leśne zbiorowiska zastępcze z drzewostanami iglastymi i liściastymi. Na niewielkim odcinku sąsiaduje z płatami lasu dębowo-brzozowego. Charakter szaty roślinnej wskazuje, że przebieg ten na większości trasy nie będzie powodował większych konfliktów. Ubogie lasy mieszane *Betulo-Quercetum* zachowały się jedynie w postaci zdegenerowanej w sąsiedztwie drogi. Będą one zniszczone na powierzchni 1422 m<sup>2</sup>, co stanowi ok. 0,9 % w stosunku do powierzchni tego zespołu na obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019. Wrzosowiska *Pohlio-Callunetum* (4030) będą zniszczone na powierzchni 1291 m<sup>2</sup>, co stanowi 0,26 % ich powierzchni do całego ww. obszaru Natura 2000 (powierzchnia w obszarze Natura 2000 49,27 ha). Fitocenozy te odtworzą się spontanicznie na właściwych dla nich acydofilnych i dobrze oświetlonych siedliskach na obrzeżach drogi. Zniszczony zostanie także jedyny w tym pasie oceny, zdegenerowany płat z paprotką zwyczajną *Asplenio-Polypodietum* (8220) - 5 m<sup>2</sup>. Zbiorowisko to nie było dotąd wykazane na obszarze Natura 2000 PLH320019 Wolin i Uznam.

E1Z3 - Wzdłuż planowanej nowej drogi i na terenie projektowanego ronda aktualnie niezbędna będzie wycinka powierzchni leśnej. Nastąpi zniszczenie słabo zdegenerowanych płatów mieszanego, acydofilnego lasu dębowo-brzozowego *Betulo-Quercetum* (2180) na areale 2142 m<sup>2</sup>, co stanowi 1,4% powierzchni na obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019, przy uwzględnieniu zadania E1Z2. Zniszczone zostaną wrzosowiska: zb. *Vaccinium vitis-idaea-Empetrum nigrum* (\*2140) i *Pohlio-Callunetum* (4030). Nadmorskie wrzosowiska bażynowe (2140)\* - zbiorowisko *Vaccinium vitis-idaea-Empetrum nigrum*, reprezentujące priorytetowy typ siedliska, zostanie zniszczone na jedynym stanowisku na powierzchni 20 m<sup>2</sup>, co stanowi 0,003% całego arealu w ww. obszarze Natura 2000. Wrzosowiska *Pohlio-Callunetum* (4030) będą zniszczone na powierzchni 50 m<sup>2</sup>, co stanowi 0,01% arealu w obszarze Natura 2000. Nastąpi również ingerencja w inicjalne, o znikomej powierzchni, płaty murawy szczotlichowej (2330) na siedliskach antropogenicznych.

E2Z1 - Długi odcinek planowanej do przebudowy drogi przebiega w krajobrazie zurbanizowanym, na który składa się zarówno zabudowa mieszkaniowa, jak i przemysłowa. Tym samym na tych odcinkach konflikty ze środowiskiem przyrodniczym będą niewielkie. Tereny leśne sąsiadujące z drogą to niemal wyłącznie leśne zbiorowiska zastępcze, utworzone przez gatunki liściaste. Fragment acydofilnego lasu dębowo-brzozowego *Betulo-Quercetum* (2180) może być zagrożony głównie pośrednio. Natomiast wycięty zostanie niewielki (ok. 647 m<sup>2</sup>), silnie zdegenerowany płat grądu *Stellario-Carpinetum* (9160). Ze zbiorowisk nieleśnych na niewielkim odcinku towarzyszą drodze murawy napiaskowe typowe dla wydmy szarej: z jasiońcem piaskowym i kocanką piaskową *Helichryso arenarii-Jasionetum litoralis* (2130\*). Będą one zagrożone bezpośrednio i pośrednio. Zniszczone zostanie 610 m<sup>2</sup> murawy z jasiońcem piaskowym, co stanowi niespełna 0,76 % powierzchni tego siedliska w obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019. Ponadto można się spodziewać, że przynajmniej częściowo odtworzy się ono na piaszczystych poboczach. Wrzosowiska *Pohlio-Callunetum* (4030) będą zniszczone na niewielkiej powierzchni (5 m<sup>2</sup>), jest to ułamek procenta powierzchni tego stanowiska w ww. obszarze Natura 2000.

E2Z2 - Planowana do przebudowy droga przebiega w bliskim sąsiedztwie plaży, w krajobrazie lasów i muraw napiaskowych częściowo zarośniętych przez samosiewy drzew, a także przez tereny dawnych fortyfikacji i zabudowań portowych. Najistotniejsze konflikty ze środowiskiem przyrodniczym mają miejsce w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącej drogi. Na skarpie od strony morza występują bardzo dobrze wykształcone ugrupowania z paprotką zwyczajną *Asplenio-Polypodietum* (8220). Zostaną one zniszczone na powierzchni 4142 m<sup>2</sup>, co stanowi 97% arealu zbiorowiska w pasie oceny. Poza zagrożonymi bezpośrednio płatami występuje ono na obszarze analizowanego zadania punktowo na kilku stanowiskach. Zbiorowisko to nie było dotąd wykazane na obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019. Zniszczona zostanie także powierzchnia ok. 1867 m<sup>2</sup> wydmy szarej (\*2130) z fitocenozy *Helichryso arenarii-Jasionetum litoralis*, co stanowi ok. 2,3% powierzchni tego typu siedliska w całym

ww. obszarze Natura 2000. Zarośla rokitnika zwyczajnego *Pyrolo-Hippophaetum* (2160) zostaną zniszczone na powierzchni 30 m<sup>2</sup>, co stanowi 3/4 jego arealu w pasie oceny. Zbiorowisko to nie było dotychczas wykazane na obszarze Natura 2000. Zniszczony zostanie niewielki, zdegenerowany płat żyznej buczyny *Melico uniflorae-Fagetum sylvaticae* (9130) o powierzchni 914 m<sup>2</sup>. W całym obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019 siedlisko to zajmuje 3079,2 ha. Częściowo zniszczony (wycięty) zostanie także grąd *Stellario holosteae-Carpinetum* (9160) na powierzchni ok. 490 m<sup>2</sup>, co stanowi 28,5% arealu w pasie oceny. Zbiorowisko to nie było dotąd wykazane na obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019.

E2Z3 - Planowany do budowy odcinek drogi przebiega w krajobrazie leśnym i przez tereny zabudowane, w tym przemysłowe. Poza wycinką zalesionego pasa, wystąpi przecięcie rozległego kompleksu lasów bagiennych – dobrze wykształconych żyznego olsu *Carici elongatae-Alnetum* i łągu jesionowo-olszowego *Fraxino-Alnetum* (91E0\*). Budowa drogi, poza zniszczeniem części siedliska, spowoduje odwodnienie tego terenu, a więc zmianę warunków siedliskowych i przekształcenie się dalszych płatów żyznego olsu *Carici elongatae-Alnetum* w fitocenozy zdegenerowane. Wpłynie to także niekorzystnie na sąsiadujące lasy liściaste, w tym objęty dyrektywą siedliskową i priorytetowy łąg jesionowo-olszowy *Fraxino-Alnetum* (91E0)\*. Ponadto całkowicie wycięty zostanie zdegenerowany mieszany las liściasty dębowo-grabowy (grąd) *Stellario holosteae-Carpinetum* (9160) na powierzchni 647 m<sup>2</sup>, co stanowi 100% jego arealu w pasie oceny. Zbiorowisko to nie było dotąd wykazane na obszarze Natura 2000 Wolin i Uznam PLH320019. Wrzosowiska *Pohlio-Callunetum* (4030) będą zniszczone na całej powierzchni w pasie oceny - 25 m<sup>2</sup>, co stanowi 0,005% jego powierzchni w ww. obszarze Natura 2000.

E2Z4 - Budowa nowego odcinka drogi przebiega głównie przez użytki zielone. Ponieważ planowana do budowy droga będzie na znacznym odcinku przecinała wilgotne biotopy, zdominowane obecnie przez łąki i pastwiska, zmiany w obrębie środowiska przyrodniczego uznano za istotne. Odwodnienie siedlisk spowoduje wycofywanie się hydro- i higrofilnych gatunków roślin i zwierząt oraz ekspansję taksonów mezofilnych. Istotne oddziaływania wystąpią w południowej części planowanej drogi, gdzie w sąsiedztwie inwestycji występują łąki trzęślicowe (6410) oraz higro- i nitrofilne ziołorośla (6430). Będą to oddziaływania pośrednie, w wyniku zmiany wilgotności siedliska – odwodnienia. Zniszczone zostaną na niewielkich powierzchniach zdegenerowane lasy liściaste i mieszane. Zdegenerowany grąd *Stellario holosteae-Carpinetum* (9160) zostanie wycięty na powierzchni 647 m<sup>2</sup> (całość). Zbiorowisko to nie było dotąd wykazane na obszarze Natura 2000 PLH320019 Wolin i Uznam. Acydofilna dąbrowa *Calamagrostio arundinaceae-Quercetum* (9190) będzie wycięta na powierzchni 50 m<sup>2</sup>, czyli całej powierzchni w pasie oceny. Wrzosowiska *Pohlio-Callunetum* (4030) będą zniszczone na znikomej powierzchni 5 m<sup>2</sup>, co stanowi nieistotną ingerencję w siedlisko w ww. obszarze Natura 2000. Ziołorośla nadrzeczne *Convolvuletalia sepium* (6430) zostaną zniszczone łącznie na powierzchni 30 m<sup>2</sup>. Płaty z kielisznikiem zaroślowym i pokrzywą zwyczajną *Urtico-Convolvuletum* zniszczone zostaną na 20% swojego arealu, a fitocenozy z sadźcem konopiastym *Eupatorietum cannabini* na całej powierzchni w pasie oceny. Zbiorowiska te nie były dotychczas wykazywane na obszarze Natura 2000 PLH320019 Wolin i Uznam.

E2Z5 - Wycięta zostanie część drzew w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Zniszczone zostaną lasy mieszane i bory na wydmach nadmorskich (2180) - las brzozowo-dębowy *Betulo-Quercetum* na powierzchni 2059 m<sup>2</sup>. W stosunku do powierzchni zajmowanej przez płaty powyższego zespołu na obszarze Natura 2000 PLH320019 Wolin i Uznam, który wynosi 246 ha, jest to powierzchnia znikoma (0,08%). Wrzosowiska *Pohlio-Callunetum* (4030) będą zniszczone na znacznej powierzchni 2092 m<sup>2</sup>, co stanowi 0,005% arealu siedliska w ww. obszarze Natura 2000. Fitocenozy te odtworzą się spontanicznie na właściwych dla nich acydofilnych i dobrze oświetlonych siedliskach na obrzeżach drogi. Ziołorośla nadrzeczne *Convolvuletalia sepium* (6430) zostaną zniszczone łącznie na powierzchni 5 m<sup>2</sup> (wszystkie stanowiska w pasie oceny). Nie były one wykazywane na ww. obszarze Natura.

Pozostałe ww. chronione typy siedlisk mogą podlegać ewentualnym oddziaływaniom jedynie pośrednio.

Należy się liczyć ze zniszczeniem niektórych stanowisk chronionych gatunków roślin, mszaków, porostów i grzybów, w tym: widłozębu *Dicranum* sp. div. brodawkowca czystego, rokitnika pospolitego i brodawkowca czystego oraz centurii pospolitej, kocanek piaskowych, wiciokrzewu pomorskiego, bielistki siwej, wilżyny rozłogowej i kruszczyka szerokolistnego oraz stanowisk turzycy piaskowej oraz skupienia

rokitnika zwyczajnego, kruszczyka rdzawoczerwonego i szerokolistnego, turzycy piaskowej, chrobotka łagodnego.

Jak widać z powyższego zestawienia stopień i rodzaj niekorzystnych oddziaływań na siedliska przyrodnicze w sieci Natura 2000 będą różne dla każdego z rozpatrywanych zadań. W każdym przypadku zniszczeniu ulegną fragmenty siedlisk dyrektywowych oraz stanowiska gatunków roślin chronionych. Najistotniejszym konfliktem będzie przecięcie rozległego kompleksu leśnego, zdominowanego przez dobrze zachowane fitocenozy lasu bagiennego – olsu (E2Z3). Budowa drogi, poza zniszczeniem części siedliska, spowoduje odwodnienie tego terenu, a więc zmianę warunków siedliskowych i przekształcenie się płatów żyznego olsu *Carici elongatae-Alnetum* w fitocenozy zdegenerowane. Pośrednio wpłynie to także niekorzystnie na sąsiadujące fitocenozy lasów liściastych, w tym objętych dyrektywą siedliskową: łągu jesionowo-olszowego *Fraxino-Alnetum* (nie stanowi przedmiotu ochrony ww. obszaru Natura 2000). W rejonie tym prawdopodobnie będą ustępować gatunki hydro- i higrofilnych roślin. Jednak odwodnienia będą prowadzone jedynie na etapie budowy przedsięwzięcia. Po tym okresie środowisko może się regenerować. Część z siedlisk np. wrzosowiska *Pohlio-Callunetum* (4030) odtworzą się spontanicznie na właściwych dla nich acydofilnych i dobrze oświetlonych siedliskach na obrzeżach drogi. Zmiany te będą obserwowane i oceniane w czasie monitorowania przedsięwzięcia w fazie budowy i przez 3 lata po jej zakończeniu. Podkreślić należy, że w raporcie wykazano, że większość z siedlisk wykształcona jest fragmentarycznie, ich stan zachowania i reprezentatywność oceniono nisko. Zatem, w ogólnej ocenie planowana inwestycja nie będzie w sposób znacząco negatywny wpływać na stan rozpoznanych siedlisk.

W celu ograniczenia ingerencji w powierzchnię ziemi w niniejszej decyzji wskazano szereg działań, takich jak: zorganizowanie placu budowy i jego zaplecza z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzenie rekultywacji tego terenu, podczas prac budowlanych nie naruszanie powierzchni gruntów oraz nie niszczenie roślinności poza terenem wyznaczonym do prowadzenia prac, w trakcie prowadzenia robót ziemnych gromadzenie w przyłazach gleby i humusu, a po jej zakończeniu wykorzystanie przy zagospodarowaniu terenów zielonych. Bazy materiałowe oraz parkingi dla sprzętu i maszyn budowlanych będą zlokalizowane poza terenami cennymi przyrodniczo. W decyzji przedstawiono również warunki dotyczące zabezpieczenia drzew na czas budowy, których stosowanie pozwala zmniejszyć negatywny wpływ prac budowlanych na żywotność drzew. Dotyczy to również drzew pomnikowych.

Projektowana zmiana układu ciągów komunikacyjnych związana będzie ze zmianami w zagospodarowaniu ich otoczenia. Kolidujące z nowym zagospodarowaniem drzewa i krzewy zostaną usunięte. Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia spowoduje pogorszenie jakości siedlisk nietoperzy i ptaków, a także uszczuplenie miejsc bytowania (w tym lęgowych) ptaków w związku z planowaną wycinką drzew i krzewów. Niemniej jednak z raportu wynika, że taka wycinka drzew nie będzie stanowiła znaczącej zmiany dla warunków bytowania zwierząt. Wycinka drzew i krzewów przeprowadzona zostanie poza okresem lęgowym ptaków, w celu niedopuszczenia do zniszczenia lęgów gatunków chronionych. Usunięcie struktur siedliskowych z odpowiednim wyprzedzeniem sprawi, że ptaki nie będą mogły przystąpić do lęgów w strefie pasa roboczego, co pozwoli uniknąć strat gniazd, jaj i młodych osobników. Jedynie w przypadku braku możliwości dokonania wycinki drzew we wskazanym terminie, z uzasadnionych względów technologicznych, dokonanie wycinki w innym terminie powinno być poprzedzone wcześniejszą kontrolą ornitologiczną potwierdzającą brak miejsc rozrodu gatunków chronionych na egzemplarzach przeznaczonych do wycinki i po uzyskaniu zgody właściwego organu na odstępstwa od zakazów określonych dla chronionych gatunków zwierząt w ustawie o ochronie przyrody. Ponadto wskazano w niniejszej decyzji wykonanie wycinki drzew pod nadzorem entomologa, w celu ochrony owadów.

Zwierzęta, które zostaną przepłoszone podczas prac budowlanych będą korzystać z innych potencjalnych miejsc występujących w tym rejonie. Wykopy mogą stać się pułapką, z której nie będą mogły wydostać się drobne zwierzęta, w tym płazy i gady. W celu wypłoszenia drobnych zwierząt, w tym gadów i płazów z miejsc występowania w obrębie planowanego pasa roboczego właściwymi działaniami ochronnymi jest wygrodzenie pasa roboczego w celu uniemożliwienia przedostawania się zwierząt na teren budowy oraz sukcesywne wyłapywanie i przenoszenie do siedlisk alternatywnych zwierząt znajdujących się w ogrodzonym pasie budowy. Wskazane jest ogrodzenie głębokich wykopów ziemnych, aby zapobiec



wpadaniu do nich zwierząt. Z tego też względu niezbędne jest kontrolowanie placu budowy i wykopów. W przypadku znalezienia zwierząt pracownicy powinni zawiadomić nadzór przyrodniczy.

Z raportu wynika, że realizacja wymagać będzie zniszczenia: żeremia i tamy bobra europejskiego w rejonie fosy fortu Gerharda oraz ciek (zadanie E2Z3) przy zachowaniu nor bobra oraz mrowisk (zadanie E2Z1 i E2Z2). Nadzór i monitoring przyrodniczy będą miały m.in. za zadanie obserwacje nor bobra pod kątem możliwości ich zabezpieczenia i oceny stanu gatunku.

W związku z wystąpieniem kolizji planowanej inwestycji ze stanowiskami gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną i ich siedlisk oraz siedlisk przyrodniczych oraz w przypadku ich stwierdzenia w trakcie prac budowlanych inwestor zobowiązany jest do uzyskania stosownego zezwolenia na podstawie ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142 ze zm.).

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia, z uwagi na możliwość wystąpienia śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami, w celu ograniczenia/uniemożliwienia wejścia zwierząt na teren pasa drogowego wskazano na potrzebę zastosowania odpowiednich wygradzeń drogi oraz wykonanie przejść dolnych zintegrowanych dla zwierząt w miejscach przecięcia dróg z rowami i ciekami:

- pod wiaduktami WD-1 i WD-2 nad torami - 2 przejścia dla zwierząt małych i średnich;
- w odległości ok. 170 m NE od skrzyżowania z ul. Ludzi Morza - 1 przejście dla małych ssaków i płazów;
- pod obiektami mostowymi M1 i M2 na Ognicy - 2 przejścia dla zwierząt małych i średnich;
- 80 m w kierunku południowym od przyczółku mostu M1, 80 m w kierunku północnym od przyczółku mostu M2 oraz w środku odcinka pomiędzy mostami - 3 przejścia dla małych ssaków i płazów.

Ponadto przewidziano przebudowę istniejących przepustów na rowach melioracyjnych oraz wykonanie nowych na rowach melioracyjnych.

Poniżej przedstawiono poszczególne zadania ze wskazaniem miejsc planowanych przejść dla zwierząt.

Zadania E2Z1 i E2Z5 na południowy-wschód od projektowanego ronda u zbiegu ul. Wolińskiej i ul. Ludzi Morza przechodzą nad rowem melioracyjnym na wysokości ogrodów działkowych. Pomiędzy ul. Wyspowa i ul. Pomorską przedsięwzięcie w przebiegu zadania E2Z4 (budowa nowego odcinka) dwukrotnie przecina Ognicę, przechodząc przez ramiona jej rozwidlenia, a dalej na południe ten sam fragment planowanej drogi w 4 innych punktach przecina na tym obszarze rowy melioracyjne. W południowym krańcu zadanie E2Z2, w części pokrywającej się z ul. Ludzi Morza, przecina rowy melioracyjne w 2 lokalizacjach. Dla zadania E2Z3 (budowa nowej drogi) zaproponowano w raporcie 2 przepusty, gdyż na odcinku ponad 400 m droga pokrywa się lub biegnie w bezpośrednim sąsiedztwie ciek w wodnego. Jedno dodatkowe przejście dla płazów będzie zaprojektowane w przebiegu wariantu zadania E2Z3, na odcinku przechodzącym w dolinie ciek (przez ols). Trzy dodatkowe przejścia są niezbędne przed i pomiędzy przeprawą przez ramiona Ognicy. Najwięcej przejść wskazano w zadaniu E2Z4 przebiegającym głównie w krajobrazie rolniczym zdominowanym przez zmiennowilgotne użytki zielone.

Zgodnie z raportem:

- w miejscu przeprawy przez Ognicę, w projekcie mostów należy uwzględnić zastosowanie gruntowych półek przełazowych; umocnienia półek (np. w formie wysypu tłucznia lub gabionów) należy dogęścić żwirem dla ułatwienia przemieszczania się płazów;
- w pozostałych przypadkach przy wymianie przepustów powinno się zastosować profile o możliwie maksymalnie dużych, przekrojach, owalne albo skrzyniowe, a w przypadku tych ostatnich najlepiej profile otwarte (bez dna). W przypadku profili owalnych zapewnić pokrycie dna warstwą gruntu;
- mosty i przepusty oraz przejścia dodatkowe należy wyposażyć (oskrzydlić) ogrodzeniami (barierami) ochronno-naprowadzającymi.

Parametry proponowanych przepustów oraz wygradzeń, powinny spełniać warunki przewidziane dla zintegrowanych przejść dolnych dla zwierząt – głównie płazów, określone m.in. w Poradniku projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach (Rafał T. Kurek).

Ponadto, celem ograniczenia kolizji zwierząt z pojazdami należy dla względów bezpieczeństwa oznakować odcinki leśne znakami ostrzegawczymi A-18b „zwierzęta dzikie”.

Należy zaznaczyć, że spośród 9 zadań, 6 prowadzonych jest na obszarze Natura 2000 PLH320019 Wolin i Uznam, a jedno na obszarze Delta Świny PLB320002. W ich obrębie dwa zadania dotyczą budowy

całkowicie nowych odcinków dróg. Pozostałe to przebudowa już istniejących odcinków dróg. Wszelkie zmiany przyrodnicze poza obszarem bezpośredniego zajęcia terenu pod nowe odcinki dróg będą miały charakter odwracalny. W wyniku prowadzonych prac budowlanych nie nastąpi istotna dla populacji zwierząt utrata terenów siedliskowych, obniżenie liczebności zwierząt w pasie bezpośrednio przylegającym do drogi oraz izolacja populacji. Ograniczeniu negatywnych wpływów inwestycji na środowisko przyrodnicze będą sprzyjać zaproponowane środki z zakresu minimalizacji przyrodniczej. Przyczynią się one także do złagodzenia skutków utraty spójności sieci Natura 2000. Na zwiększenie skumulowanego efektu barierowego wpływa nie tylko obecność już istniejących i projektowanych sieci dróg, ale także rozbudowana sieć trakcji kolejowej. W tym przypadku szczególne znaczenie mają przejścia dla zwierząt i właściwie zaprojektowana obudowa przyrodnicza poboczy dróg oraz wprowadzenie sieci zadrzewień i zakrzewień przydrożnych w krajobrazie nieleśnym, które będą stanowiły elementy lokalnych korytarzy ekologicznych, szczególnie istotnych na terenach o dużych walorach przyrodniczych i prawnie chronionych.

Nie przewiduje się również znaczącego negatywnego wpływu przedsięwzięcia na obszar Natura 2000 Ostoja na Zatoce Pomorskiej PLH990002, która położona jest w bezpośrednim sąsiedztwie zadania drogowego E2Z2, oddzielona od niego pasem wydm. Chronione są tam siedliska wodne i związane z nimi gatunki zwierząt. Zagrożenia w okresie przebudowy drogi i jej eksploatacji mogą mieć miejsce jedynie w przypadku sytuacji awaryjnych. Pozostałe obszary chronione znajdują się w większej odległości i w odniesieniu do nich planowane inwestycje nie będą oddziaływać negatywnie.

Zdaniem tut. organu realizacja przedsięwzięcia zgodnie z ustaleniami raportu oraz warunkami określonymi w niniejszej decyzji nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, nie spowoduje zmian w strukturze gatunków zwierząt znajdujących się w otoczeniu drogi, nie wpłynie w sposób znacząco negatywny na przedmioty ochrony w ww. obszarach Natura 2000 oraz na spójność i integralność obszarów Natura 2000.

W wyniku przeprowadzonych analiz określono w niniejszej decyzji szereg zaleceń realizacyjnych dla ochrony środowiska przyrodniczego. Wskazano, aby w trakcie budowy, w obszarze oddziaływania inwestycji prowadzony był nadzór przyrodniczy. Również zobowiązano inwestora do prowadzenia monitoringu przyrodniczego, do którego najważniejszych zadań należą: kontrola stanu populacji gatunków z Dyrektywy Ptasiej i innych gatunków zwierząt z Dyrektywy Siedliskowej, kontrola stanu siedlisk i zbiorowisk roślinnych z Dyrektywy Siedliskowej, kontrola skuteczności wdrażania środków minimalizujących, w szczególności przejść dla zwierząt, zgodnie z art. 112 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2018 r., poz. 142 ze zm.).

#### Wpływ na krajobraz.

Nie przewiduje się, aby realizacja przedsięwzięcia, polegająca na przebudowie drogi po śladzie obecnie funkcjonującej drogi, miała wpływ na walory krajobrazowe terenu inwestycji. Natomiast istotnym elementem w krajobrazie będą nowe odcinki drogi, planowane mosty i węzły, szczególnie w rejonie, gdzie niezbędne będzie wykonanie wycinki drzew. Jako rekompensatę wycinanych drzew planuje się nasadzenia nowej zieleni. W raporcie wskazano na lokalizację drogi w krajobrazie przyrodniczym i zurbanizowanym (tereny zabudowy mieszkaniowej, sąsiedztwo dróg i linii kolejowej, tereny przemysłowe, portowe). Miejsca parkingowe i zatoki autobusowe planowane w otoczeniu drogi są lokalizowane przede wszystkim w rejonie przemysłowym, zabudowanym (znajdującym się pod oddziaływaniem antropogenicznym). Tym samym można uznać, że choć droga w części będzie nowym elementem krajobrazu przewiduje się jej wkomponowanie w krajobraz.

W raporcie odniesiono się również do etapu likwidacji przedsięwzięcia. W odniesieniu do wpływu na krajobraz wiązałoby to się m.in. z usunięciem nawierzchni drogowej. Pas drogowy powinien zostać przywrócony dawnej formie użytkowania, a więc podlegać rekultywacji. Oddziaływanie na środowisko z tego etapu byłoby porównywalne do etapu z fazy budowy.

#### Oddziaływanie na zabytki i obiekty dziedzictwa kulturowego oraz dobra materialne

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się poza terenem występowania obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Na trasie przebiegu omawianych inwestycji, ani też w ich bezpośrednim sąsiedztwie nie znajdują się także zabytki wpisane do rejestru zabytków, czy też stanowiska archeologiczne. W związku z powyższym stwierdza się, iż inwestycja nie będzie stanowiła

zagrożenia dla zabytków i obiektów dziedzictwa kulturowego. Do raportu załączono opinię Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 21.07.2017 r., znak: DZ.1534.25.2017.KM informującą, że w pasie ok. 250 m od przedsięwzięcia nie ma lokalizowanych stanowisk archeologicznych natomiast w pasie tym znajduje się latarnia morska oraz Fort Wschodni.

W związku z realizacją inwestycji nie wystąpi konieczność dokonania rozbiórek budynków, zastosowania dodatkowych zabezpieczeń akustycznych.

Autorzy raportu zwrócili uwagę, że w czasie budowy ciężki sprzęt wykorzystany do prac budowlanych może być źródłem drgań szkodliwych dla ludzi i/lub budynków. Jednak bez szczegółowej wiedzy na temat użytego sprzętu oraz rodzaju gruntu w miejscu prac nie jest możliwa wiarygodna ocena ilościowa tego zjawiska. Zatem wskazano na potrzebę przeprowadzenia oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych blisko planowanej budowy i przebudowy ulic, które mogłyby ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych i inwentaryzacji budynków w sąsiedztwie obszaru robót, ale przed ich rozpoczęciem – pozwoli rozstrzygnąć, czy ewentualne skargi na uszkodzenia budynków zgłoszone w trakcie robót będą uzasadnione. Organ uwzględnił ten warunek w decyzji.

Ponadto w raporcie wskazano, że w fazie eksploatacji zasięgi drgań (przenoszone przez grunt) wywołanych przejazdami pojazdów nie powinny przekroczyć kilku metrów od krawędzi drogi, w związku z dobrym stanem konstrukcji drogi i przy planowanych prędkościach ruchu. Należy zaznaczyć, że oddziaływanie w zakresie drgań nie jest normowane przez przepisy ochrony środowiska. Niemniej jednak jest to istotny aspekt społeczny inwestycji drogowych.

#### Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej.

Przebudowa oraz bezawaryjna eksploatacja urządzeń i sieci infrastruktury technicznej wymagającej przebudowy w ramach inwestycji drogowej będzie miała niewielki wpływ na środowisko. Wszelkie zmiany oraz zaburzenia środowiska wywołane na etapie przebudowy będą miały charakter czasowy i odwracalny, natomiast stosowanie się do norm i wytycznych odpowiednich dla każdego rodzaju sieci infrastruktury technicznej (np.: sieci energetyczne, układy kanalizacyjne, wodociągowe) powinno zapewnić bezpieczne wykonanie przebudowy i bezawaryjną pracę w czasie eksploatacji.

#### Możliwość wystąpienia skumulowanego oddziaływania na środowisko.

Z raportu wynika, że prognozy ruchowe oraz ilości i wartości substancji i energii wprowadzane do środowiska analizowano również w odniesieniu do oddziaływań skumulowanych z otoczeniem, w tym z linią kolejową. Dane wyjściowe obejmują przewidywane natężenie ruchu pojazdów i prognozy ruchowe opracowane w odniesieniu i przy uwzględnieniu ogólnego ruchu panującego w tym rejonie Świnoujścia. Biorąc pod uwagę dotychczasowe oddziaływanie linii kolejowych oraz prognozę natężenia ruchu na przebudowywanym fragmencie układu drogowego Świnoujścia, przy przyjęciu założeń przedstawionych w raporcie ocenia się, że oddziaływanie skumulowane będzie miało niewielki zakres w stosunku do stanu istniejącego i nie spowoduje przekroczenia standardów jakości środowiska zarówno w odniesieniu do emisji hałasu na tereny chronione akustycznie jak i emisji zanieczyszczeń do powietrza.

#### Obszar ograniczonego użytkowania.

Artykuł 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) uwzględnia trasy komunikacyjne, jako obiekty, dla których można tworzyć obszar ograniczonego użytkowania. Obszar ograniczonego użytkowania tworzy się w przypadku, gdy mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska. Przeprowadzona dla potrzeb niniejszego raportu analiza oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz rozpoznanie środowiska przyrodniczego wykazały, że dla projektowanego układu drogowego nie ma potrzeby ustanawiania obszaru ograniczonego użytkowania.

#### Możliwość wystąpienia oddziaływań w kontekście transgranicznym.

Emisje w fazie budowy i ewentualnej likwidacji będą chwilowe, ograniczone do czasu ich prowadzenia oraz do miejsca prowadzenia robót i terenów zlokalizowanych wokół drogi. Natomiast w czasie eksploatacji nie będą przekraczane standardy jakości środowiska:

- ponadnormatywna emisja gazów i pyłów mieścić się będzie w pasie drogowym,
- realizacja przedsięwzięcia nie wymaga realizacji zabezpieczeń akustycznych,

- przewidywane wielkości stężeń zanieczyszczeń wód opadowych odprowadzanych z drogi do środowiska gruntowo-wodnego spełniać będą obowiązujące normy,
- oddziaływanie na środowisko przyrodnicze nie będzie mieć znacząco negatywnych skutków na spójność i integralność obszarów Natura 2000,
- oddziaływania na środowisko będą mieć charakter lokalny i nie będą się przenosić na dalsze odległości.

Biorąc powyższe pod uwagę aspekt oddziaływań transgranicznych, tj. takich, które mogą spowodować wystąpienie istotnego wpływu przedsięwzięcia na tereny położone poza granicami Polski, można uznać za nieistotny. Organ nie stwierdził zatem przesłanek do przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.

#### Oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii.

Zgodnie z art. 3 pkt 23 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.) przez poważną awarię rozumie się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowisk a lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem.

Poważne awarie dla środowiska w związku z eksploatacją dróg mogą zaistnieć na skutek awarii lub wypadku z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Sytuacje w wyniku, których nastąpić może rozprzestrzenianie się substancji niebezpiecznych występują na drogach rzadko, ale ich konsekwencje ekologiczne mogą być bardzo groźne. Czynnikiem minimalizującymi możliwość wystąpienia poważnej awarii związanej z transportem drogowym są m.in.: odpowiednie ukształtowanie przebiegu i niwelety drogi, zastosowanie nowoczesnych nawierzchni i bezkolizyjnych rozwiązań projektowych. W raporcie wskazano na takie rozwiązania, a ponadto przedstawiono rozwiązania logistyczne polegające na dowiązaniu przebudowywanych i budowanych dróg z istniejącym układem drogowym (np. drogą krajową i drogami do portu), bezpiecznym ukierunkowaniu pojazdów na węzłach, czy realizowanie miejsc parkingowych.

Przeciwdziałanie ewentualnym skutkom awarii należeć będzie do wyspecjalizowanych służb ratowniczych, we współpracy z inspekcją ochrony środowiska.

#### Klimat

W raporcie przedstawiono, że najistotniejszymi zanieczyszczeniami jakie mogą wystąpić w związku z realizacją i eksploatacją obiektów drogowych są m.in.: dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, pył zawieszony oraz węglowodory alifatyczne i aromatyczne. Działania związane z samym prowadzeniem prac budowlanych nie powodują wyraźnego wzrostu emisji tych związków, ani też emisji o charakterze trwałym mogących mieć wpływ na zmiany klimatu. Natomiast eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje istotnych modyfikacji warunków klimatycznych, gdyż jest to głównie przebudowa istniejącego układu drogowego i oddziaływania w fazie eksploatacji nie ulegną zmianie na tyle by wpłynąć na zmianę aktualnych warunków klimatycznych tego terenu. Z raportu wynika, że w fazie eksploatacji nie będą występować ponadnormatywne emisje zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza. Nie wystąpią również przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu do środowiska oraz ścieków, przy zastosowaniu rozwiązań wskazanych w raporcie i określonych w niniejszej decyzji.

W wyniku realizacji inwestycji i planowanej wycinki drzew inwestycja będzie miała wpływ na lokalne warunki klimatyczne (nasłonecznienie, oddziaływanie wiatru, spływy wody). Jednakże skala będzie na tyle mała, że będzie oddziaływać jedynie lokalnie (miejscowo) i nie wpłynie na szeroko rozumiane zmiany klimatyczne. Inwestycja nie wpłynie na zmiany fenologiczne w świecie roślinnym i zwierzęcym w granicach terenu inwestycji i jego otoczenia. Nie przewiduje się wystąpienia zmian w różnorodności biologicznej terenów sąsiadujących z przedsięwzięciem.

Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane ani drogi, całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne, celem jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg w tym regionie Polski. Z raportu wynika, że wpływ warunków pogodowych (uśrednionych dla wielolecia) będzie uwzględniany w projektach, a tym samym w doborze materiałów budowlanych i wykonawstwie, co zapewni odporność na wsiąkanie wody i

przemarzanie oraz na możliwe do przewidzenia ekstrema temperaturowe, które mogłyby wpłynąć na mechaniczne właściwości konstrukcji i powierzchni budowli.

#### Wpływ na zdrowie ludzi.

W bezpośrednim otoczeniu inwestycji nie występują obszary ochrony uzdrowiskowej określone na podstawie ustawy z 28 lipca 2005 r. o lecznictwie uzdrowiskowym, uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej oraz gminach uzdrowiskowych (Dz. U. z 2017 r., poz. 1056). Najbliższy obszar ochrony uzdrowiskowej to Uzdrowisko Świnoujście. Granica strefy ochronnej „C” zlokalizowana jest około 800 m, a strefy ochronnej „A” - około 1700 m na północny-zachód od najbliższego zadania, czyli poza zasięgiem oddziaływania analizowanych odcinków dróg.

Realizacja przedmiotowej inwestycji drogowej w znaczny sposób usprawni i dostosuje do obecnych potrzeb układ komunikacyjny w tym rejonie Świnoujścia, zwiększone zostanie również bezpieczeństwo podróżujących i terenów, gdzie inwestycja sąsiaduje z zabudową mieszkaniową.

Głównymi elementami mogącymi wpływać na zmiany jakości pobytu i życia mieszkańców i użytkowników terenów przyległych do planowanej trasy będą: emisja zanieczyszczeń powietrza z poruszających się pojazdów oraz podwyższone poziomy hałasu. Poprawa warunków jazdy skutkować będzie zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych i możliwości wystąpienia sytuacji awaryjnych. Z przeprowadzonej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika, że przedsięwzięcie nie spowoduje w fazie eksploatacji przekroczenia standardów jakości środowiska. Również w zakresie potencjalnego wpływu przedsięwzięcia na lokalne warunki hydrogeologiczne i związane z nim ryzyko zanieczyszczenia wody wykorzystywanej do celów bytowych przez mieszkańców tego rejonu miasta nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla jakościowych i ilościowych zasobów wód podziemnych na analizowanym terenie.

Na powyższe zagadnienia zwróciły uwagę organy inspekcji sanitarnej w swoich opiniach, w których zaopiniowały pozytywnie realizację przedsięwzięcia.

#### Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

Zgodnie z art. 80 ust. 2 ustawy OOS organ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach sprawdza zgodność lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Należy jednak wskazać, że zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt. 5 ww. ustawy dla przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi publicznej nie jest wymagane przedkładanie wypisu i wyrysów z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

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

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

Na podstawie analizy zgromadzonych przez tut. organ dokumentów, w tym raportu, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w tych dokumentach zostały zdefiniowane warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska. W związku z powyższym można stwierdzić, iż planowane przedsięwzięcie nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska oraz nie pogorszy istniejącego stanu środowiska pod warunkiem zachowania parametrów



technicznych i technologicznych, dla których przeprowadzono analizę w załączonym do wniosku raporcie oraz spełniając szereg zaleceń określonych w raporcie oraz w niniejszej decyzji. Uwzględniając warunki przyrodnicze, zobowiązano inwestora do prowadzenia monitoringu przyrodniczego, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 2 lit. b ustawy OOS. W niniejszej decyzji nie nałożono obowiązku monitorowania poziomu hałasu w środowisku oraz emisji zanieczyszczeń pochodzących z wód opadowych do środowiska gruntowo-wodnego, gdyż zagadnienie to regulują obowiązujące przepisy. Zarządca drogi ma obowiązek prowadzić pomiary poziomów substancji w środowisku lub energii wprowadzanych w wyniku jej eksploatacji (art. 175 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo Ochrony Środowiska – Dz.U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.):

- na etapie eksploatacji drogi, konieczne jest prowadzenie pomiaru hałasu w środowisku, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska dnia 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 (Dz. U. Nr 140 z 2011 r., poz. 824),
- wykonywanie przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających wody opadowe i roztopowe pochodzące z dróg krajowych oraz wykonywanie dla tych urządzeń (o przepustowości nominalnej większej niż 300 l/s) badań w zakresie normowanych wskaźników zanieczyszczeń (zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych), zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2014 r., poz. 1800).

Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 5 ustawy OOS nałożono na inwestora obowiązek przedłożenia analizy porealizacyjnej, w okresie 18 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do eksploatacji, której celem będzie ocena rzeczywistego oddziaływania na środowisko oraz sprawdzenie skuteczności zaproponowanych działań i środków m.in. w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających takiej ochrony. Ponadto dla dalszego odcinka czasowego eksploatacji przedsięwzięcia ocena rzeczywistego oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających takiej ochrony, a także w zakresie spełnienia warunków przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi zostanie dokonana na podstawie pomiarów, gdyż zgodnie z przepisami zarządca drogi ma obowiązek prowadzić pomiary poziomów substancji w środowisku lub energii wprowadzanych w wyniku jej eksploatacji (wyżej cyt. art. 175 ustawy Prawo Ochrony Środowiska).

Po analizie przedłożonych dokumentów nie ujawniły się przesłanki określone w art. 82 ust. 2 ustawy OOS, wskazujące na konieczność zobowiązania do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowiska w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy OOS.

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

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko, ludzi, dobra materialne i zabytki,
- możliwość oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
- wymagany zakres monitoringu,
- skumulowane oddziaływanie przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami.

Niniejszą decyzję wydano w oparciu o przepisy ww. ustawy uwzględniając:

- wyniki opinii organów inspekcji sanitarnej,
- ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko,
- wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa (brak zgłoszonych uwag i wniosków),
- analizę oddziaływań transgranicznych, zgodnie z zapisami art. 80,
- zakres merytoryczny i formalny, jaki powinien zostać uwzględniony w decyzji, zgodnie z art. 82 i 85.

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

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji.

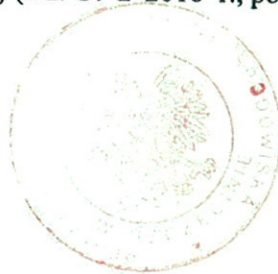
Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie złożone za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Niemniej jednak stronom przysługuje prawo do zrzeczenia się odwołania. 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 zgodnie z art. 127a k.p.a. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej – zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 1827 ze zm.).



z up. REGIONALNEGO DYREKTORA  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
Naczelnik Wydziału Oceny Oddziaływania  
na Środowisko i Naprawy Szkód w Środowisku  
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
w Szczecinie

Anna Czyżowicz  
11.05.2018

Otrzymują:

1. Gmina Miasto Świnoujście – ul. Wojska Polskiego 1/5, 72-600 Świnoujście – e-PUAP
2. Pozostałe strony za pośrednictwem obwieszczenia, zgodnie z art. 49 k.p.a.





### Załącznik Nr 1

do decyzji Nr 17/2018 z dnia 11.05.2018 r., znak: WONS-OŚ.4210.15.2016.AT.36

o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu”

### Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie pn. „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu” realizowane będzie w Świnoujściu, na wyspie Wolin, w województwie zachodniopomorskim.

Obejmuje ono swym zakresem 9 zadań, których skala oraz zakres przedstawia się w sposób następujący:

#### Zadanie 1: Przebudowa odcinka drogi krajowej nr 3.

Zadanie dotyczy przebudowy odcinka drogi o długości ok. 610,00 m. Początek odcinka stanowi istniejący kilometr 9+653. Ze względu na charakter inwestycji planuje się powielenie istniejącej geometrii drogi w planie i profilu podłużnym. W ramach zadania planuje się budowę dwóch zatok autobusowych w miejscach istniejących przystanków autobusowych oraz remont nawierzchni zjazdów.

Ponadto na tym odcinku drogi ustalono lokalizację wagi preselekccyjnej, aby w jak największym stopniu przyczynić się do wyeliminowania z ruchu pojazdów przeciążonych, które powodują bardzo duże zniszczenia konstrukcji drogowych.

Przyjęto następujące parametry techniczne przebudowywanego odcinka drogi krajowej nr 3:

- klasa drogi - 1 „GP”,
- prędkość projektowa - 70 km/h,
- szerokość jezdni - 11,00 m, po dwa pasy ruchu o szerokości 7,00 m i pobocza utwardzone o szerokości 2x2,00 m.

W ramach zadania planuje się rozbudowę kładki w taki sposób, aby w przyszłości można było prowadzić pod nią dwie jezdnie drogi ekspresowej S3. Aktualnie trwa realizacja pierwszego etapu budowy kładki w formule zaprojektuj – wybuduj (ten etap ma stanowić stan istniejący dla rozwiązań proponowanych). Przewidziano przedłużenie kładki w kierunku południowym poprzez wykonanie dwuprzęsłowej konstrukcji ciągłej opartej na trzech podporach. Pierwsze przęsło przebiega nad terenem pomiędzy istniejącą drogą krajową nr 3 a linią kolejową. Drugie przęsło przekracza istniejącą drogę krajową nr 3. Przęsło pierwsze od strony północnej jest oparte na południowej podporze przęsła z etapu pierwszego. Przekrój poprzeczny kładki składa się z chodnika i ścieżki rowerowej. Chodnik i ścieżka nie są oddzielone i stanowią razem ciąg pieszo-rowerowy. Pochylnię po południowej stronie drogi przewidziano jako żelbetowy wspornik mocowany do ściany monolitycznej. Przy tej pochylni przewidziano budowę windy. Aby dostosować pochylnię pomiędzy linią kolejową a drogą krajową należy jej część rozebrać, wykonać przyczółek z elementów prefabrykowanych i następnie odtworzyć rozebraną nawierzchnię.

Podstawowe dane techniczne planowanej kładki przedstawiają się następująco:

- szerokość całkowita kładki - 3,80 m,
- szerokość ścieżki rowerowej - 2,00 m,
- szerokość chodnika - 1,50 m,
- szerokość gzymsów z balustradą - 2 x 0,15 m.

Na całym odcinku ulicy przyjęto odwodnienie powierzchniowe do rowów drogowych (jak w stanie istniejącym). Odwodnienie kładki stanowić będą spadki poprzeczne do wewnątrz oraz spadek podłużny, w osi odwodnienia w płycie pomostu zaprojektowano wpusty żeliwne oraz kolektory z tworzywa sztucznego odprowadzające wodę na teren.

#### Zadanie 2: Przebudowa drogi powiatowej ul. Barlickiego.

Zadanie dotyczy przebudowy odcinka ulicy Barlickiego o długości ok. 4198,50 m. Początek przebudowywanego odcinka ulicy przyjęto na przejeździe kolejowym przy skrzyżowaniu z ul. Dworcową a koniec na skrzyżowaniu z ul. Wolińską (droga krajowa nr 3). Przewiduje się powielenie istniejącego przebiegu ulicy. Na odcinku od początku zadania do wjazdu w ul. Nowoartyleryjską planuje się zachować szerokość

jezdni 6.00 m, a na dalszym odcinku poszerzyć jezdnię do szerokości 7.00 m. Na skrzyżowaniu z ul. Ku Morzu przewidziano budowę pasa wyłączenia dla pojazdów skręcających w ul. Ku Morzu. Przewidziano też wykonanie pasa wyłączenia dla pojazdów skręcających w prawo w ulicę Nowoartyleryjską. Od początku opracowania do skrzyżowania z ul. Barlickiego przewidziano wykorzystanie istniejącego ciągu pieszo-rowerowego biegnącego po północnej stronie ulicy. Od skrzyżowania z ul. Barlickiego do skrzyżowania z ul. Ku Morzu zaplanowano budowę ciągu pieszo-rowerowego po południowej stronie ulicy.

Zaplanowano dwie pary zatok autobusowych i dwie pary przystanków autobusowych oraz kilkanaście zatok z miejscami postojowymi dla samochodów osobowych. Przewiduje się też przebudowę wszystkich istniejących chodników a także budowę nowych, które będą zlokalizowane przy zatokach i przystankach autobusowych. Dodatkowo przebudowie podlegają nawierzchnie wszystkich skrzyżowań i zjazdów. Planuje się też przebudowę nawierzchni istniejących przejazdów kolejowych.

Dla odcinka ulicy od zjazdu na ul. Nowoartyleryjskiej do ul. Dworcowej przewidziano wykonanie oświetlenia ulicznego po wcześniejszym demontażu oświetlenia istniejącego.

W bezpośrednim sąsiedztwie jezdni (zwłaszcza w obszarze zabudowanym) znajdują się liczne sieci infrastruktury technicznej, które planowane są do przebudowy po uzyskaniu warunków od gestorów tych sieci.

W obrębie przebudowywanej ulicy zachodzi potrzeba wycinki pojedynczo rosnących drzew. Jako rekompensatę drzew wycinanych planuje się nasadzenia nowej zieleni w istniejących i planowanych pasach zieleni.

Przyjęto następujące parametry techniczne ulicy:

- klasa drogi - „Z”,
- prędkość projektowa - 50 km/h w terenie zabudowanym,
- prędkość projektowa - 60 km/h poza terenem zabudowanym,
- szerokość jezdni - 7.00 m lub 6.00 m,
- szerokość chodnika - min. 1.50 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 3.50 m.

Planuje się wody opadowe i roztopowe odprowadzać:

- z początkowego odcinka ulicy (od przejazdu kolejowego) do wpustów deszczowych, ulicznych, a następnie do studni chłonnych usytuowanych poza koroną ulicy, w pasie drogowym,
- od skrzyżowania z ul. Barlickiego do skrzyżowania z ul. Nowoartyleryjską: z części południowej jezdni do wpustów deszczowych ulicznych, a z części północnej w przyległy teren,
- na odcinku od skrzyżowania z ul. Wolińską (za wyjątkiem strefy pośredniej ujęcia wody) przyjęto odwodnienie powierzchniowe do rowów drogowych bądź w przyległy teren,
- w obrębie strefy pośredniej ujęcia wody podziemnej „Odra” wody opadowe będą kierowane do planowanej kanalizacji deszczowej i odprowadane do rowów drogowych po oczyszczeniu w separatorach.

**Zadanie 3:** Budowa nowego odcinka drogi łączącej ulicę Barlickiego z drogą krajową nr 3 (nad linią kolejową).

Zadanie obejmuje budowę nowego odcinka drogi o długości ok. 762 m pomiędzy drogą krajową nr 3 i ul. Barlickiego (w zasadzie projektowanym przedłużeniem ulicy Ku Morzu w obrębie ul. Barlickiego). Przebieg tej drogi dowiązany jest do obecnie realizowanej przebudowy odcinka drogi gminnej (ul. Ku Morzu) pomiędzy ul. Barlickiego i wjazdem na falochron wschodni. Początek odcinka zadania nr 3 znajduje się na połączeniu z ww. drogą, a koniec w obrębie skrzyżowania z drogą krajową nr 3.

Czterowlotowe rondo zlokalizowane na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 3 posiadać będzie średnicę zewnętrzną  $D_z = 60$  m. W ramach budowy przedmiotowego odcinka drogi ujęto też budowę wlotu ronda w kierunku obwodnicy Bazy Las oraz przebudowę drogi krajowej nr 3 w obrębie wlotów na rondo. Na całym odcinku drogi zaplanowano ciąg pieszo-rowerowy oddzielony od jezdni pasem zieleni.

Na całym planowanym odcinku drogi przewidziano wykonanie oświetlenia.

W bezpośrednim sąsiedztwie jezdni (zwłaszcza w obszarze zabudowanym) znajdują się liczne sieci infrastruktury technicznej, które planowane są do przebudowy po uzyskaniu warunków od gestorów tych sieci.

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - „Z”,
- prędkość projektowa - 60 km/h,
- szerokość jezdni - 7.00 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 3.50 m,
- szerokość pasa zieleni - min. 2.25 m oraz 3.00 m na wyspie ronda.

W ramach zadania planowane jest wykonanie dwóch wiaduktów drogowych: dwuprzęsłowy ciągły wiadukt **WD-1** oraz trzyprzęsłowy ciągły wiadukt **WD-2**.

Projektowane wiadukty posiadać będą belkowy ustrój nośny wykonany w konstrukcji zespolonej składającej się ze stalowych dźwigarów blachownicowych i żelbetowej płyty pomostowej. Podpory masywne żelbetowe, posadowione na palach żelbetowych wielkośrednicowych.

Dla umożliwienia kontroli obiektu przez służby drogowe będą wykonane dwa ciągi schodów skarpowych usytuowanych przy każdym z przyczółków.

Ze względu na fakt, że cały odcinek drogi znajduje się w obrębie strefy pośredniej ujęcia wody podziemnej „Odra” wody opadowe będą przechwycone przez planowaną kanalizację deszczową i odprowadzane do gruntu lub rowów drogowych po oczyszczeniu w separatorach. Wody opadowe z wiaduktów będą ujęte wpustami ściekowymi i odprowadzone kolektorem deszczowym poza obiekt. Przewiduje się również drenaż poziomy podłużny i poprzeczny z geowłókniny otoczonej grysem do odprowadzenia wody opadowej z powierzchni izolacji wodoszczelnej (woda ta odprowadzana będzie sączkami).

W odniesieniu do planowanej drogi zachodzi potrzeba wycinki lasu. Jako częściową rekompensatę za usunięte drzewa planuje się nasadzenia nowej zieleni.

**Zadanie 4:** Przebudowa drogi powiatowej (ul. Ludzi Morza).

Zadanie dotyczy przebudowy odcinka ul. Ludzi Morza o długości ok. 1793,50 m. Początek przebudowywanego odcinka ulicy przyjęto na skrzyżowaniu z ul. Barlickiego, a koniec na połączeniu z sąsiednim odcinkiem nowej drogi łączącej drogę krajową nr 3 z ulicą Ludzi Morza (obwodnicą Bazy Las). Przewiduje się generalnie powielenie istniejącego przebiegu ulicy w planie. Na całym odcinku po stronie wschodniej zaprojektowano ciąg pieszo-rowerowy oddzielony od jezdni pasem zieleni. Po stronie zachodniej od skrzyżowania z ulicą Barlickiego do skrzyżowania z ul. Wolińską przewidziano ciąg pieszy, a od skrzyżowania z ul. Wolińską do wysokości stoczni remontowej wykorzystano istniejący ciąg pieszo-rowerowy. W obrębie dojazdów do ronda oba ciągi są oddzielone od jezdni pasem zieleni.

Projektowane rondo na skrzyżowaniu z ulicą Wolińską posiadać będzie średnicę zewnętrzną  $Dz = 50$  m. Wokół ronda ciąg pieszo-rowerowy i chodnik będą oddzielone od jezdni pasem zieleni.

W ramach przebudowy przedmiotowego odcinka drogi ujęto też budowę dwóch dojazdów do ronda z istniejącej ul. Wolińskiej o łącznej długości około 135 m. Zaplanowano siedem zatok autobusowych, jeden przystanek autobusowy oraz jedną zatokę z miejscami postojowymi dla samochodów osobowych. Dodatkowo przebudowie podlegają nawierzchnie wszystkich skrzyżowań i zjazdów. Planuje się też przebudowę nawierzchni istniejących przejazdów kolejowych.

Dla całego odcinka ulicy przewidziano wykonanie oświetlenia ulicznego po wcześniejszym demontażu oświetlenia istniejącego.

W bezpośrednim sąsiedztwie jezdni (zwłaszcza w obszarze zabudowanym) znajdują się liczne sieci infrastruktury technicznej, które planowane są do przebudowy po uzyskaniu warunków od gestorów tych sieci.

Przyjęto następujące parametry techniczne ulicy:

- klasa drogi - „Z”,
- prędkość projektowa - 50 km/h,



- szerokość jezdni - 7.00 m,
- szerokość chodnika - min. 1.50 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 3.50 m.

Na całym odcinku przyjęto odwodnienie ulicy do wpustów deszczowych. Planuje się częściowe wykorzystanie wpustów istniejących, a częściowo wykonanie nowych z odprowadzaniem wód opadowych do studni chłonnych usytuowanych poza koroną ulicy, w pasie drogowym.

W obrębie przebudowywanej ulicy zachodzi potrzeba wycinki pojedynczo rosnących drzew. Jako rekompensatę drzew wycinanych planuje się nasadzenia nowej zieleni w istniejących i planowanych pasach zieleni.

**Zadanie 5:** Przebudowa odcinka drogi gminnej (ul. Ku Morzu).

Zadanie dotyczy przebudowy odcinka ul. Ku Morzu o długości ok. 1305,95 m. Początek przebudowywanego odcinka ulicy przyjęto na granicy działki pasa drogowego przy latarni morskiej, a koniec ustalono w miejscu, gdzie kończy się projekt stanowiący odrębne opracowanie (zadanie pn. "Inwestycje drogowe w rejonie ul. Ku Morzu w Świnoujściu"). Generalnie przebieg ulicy pokrywa się z przebiegiem istniejącym za wyjątkiem fragmentu obszaru oznaczonego w MPZP jako „TP.V.T.07”.

Zaplanowano ulicę o szerokości jezdni 7,00 m do wysokości wjazdu na parking buforowy i o szerokości 6,00 m na dalszym odcinku. Po stronie lewej (południowej) przewiduje się budowę ciągu pieszo-rowerowego oddzielonego od jezdni pasem zieleni. Dodatkowo przewidziano dwie pary zatok autobusowych oraz jedną zatokę w sąsiedztwie latarni, gdzie przewidziano również przebudowę istniejącej pętli do zawracania pojazdów. Przy zatokach przewidziano wykonanie chodników.

Poza tym zaplanowano przebudowę parkingu dla samochodów osobowych i ciężarowych w obrębie wjazdu na falochron wschodni (obsługę tego parkingu stanowić będzie dodatkowa droga manewrowa o szerokości 5.00 m podłączona do ulicy Ku Morzu dwoma zjazdami) oraz budowę dużego parkingu w obszarze oznaczonym w MPZP jako „TP.V.T.07”. W obrębie dużego parkingu miejsca postojowe dla samochodów osobowych zorganizowano jako kilkanaście ciągów prostopadłych do dróg manewrowych, a miejsca postojowe dla autobusów jako dwa ciągi ukośne w stosunku do drogi manewrowej. Dla potrzeb obsługi dużego parkingu przewidziano przebudowę i budowę dwóch odcinków dróg – jedna z nich stanowi dojazd do północnej bramy portu. Przy tym właśnie dojeździe zaplanowano 7 miejsc postojowych dla samochodów ciężarowych.

Dla całego odcinka ulicy oraz parkingu przewidziano oświetlenie uliczne.

W bezpośrednim sąsiedztwie jezdni (zwłaszcza w obszarze zabudowanym) znajdują się liczne sieci infrastruktury technicznej, które planowane są do przebudowy po uzyskaniu warunków od gestorów tych sieci.

Przyjęto następujące parametry techniczne ulicy:

- klasa drogi - „L”,
- prędkość projektowa - 40 km/h,
- szerokość jezdni - 7.00 m lub 6.00 m,
- szerokość chodnika - 2.00 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 3.50 m.

Odwodnienie całego odcinka ulicy planuje się do projektowanych wpustów ulicznych, deszczowych i dalej do studni chłonnych usytuowanych poza koroną ulicy, w pasie drogowym.

W obrębie przebudowywanej ulicy niezbędne będą wycinki pojedynczo rosnących drzew. Jako rekompensatę drzew wycinanych planuje się nasadzenia nowej zieleni w obszarze parkingu oraz wzdłuż przebudowywanej ulicy.

**Zadanie 6:** Budowa odcinka drogi (tzw. Obwodnicy Bazy Las).

Zadanie obejmuje budowę nowego odcinka drogi o długości ok. 776 m pomiędzy drogą krajową nr 3 i ul. Ludzi Morza (tzw. obwodnica Bazy Las). Przebieg tej drogi dowiązany jest do innego odcinka nowej drogi łączącej drogę krajową nr 3 z ul. Ku Morzu i ul. Barlickiego. Początek projektowanego odcinka zaplanowano na skrzyżowaniu z ul. Ludzi Morza, a koniec odcinka przed planowanym rondem w ciągu drogi krajowej nr 3 (wg odrębnego opracowania). Trzywlotowe rondo na skrzyżowaniu z ul. Ludzi Morza posiadać będzie

średnicę zewnętrzną ok. 40 m. W ramach budowy przedmiotowego odcinka drogi ujęto też budowę dwóch dojazdów do ronda z istniejącej ulicy Ludzi Morza o łącznej długości ok. 113 m.

Na całym odcinku drogi zaplanowano ciąg pieszo-rowerowy oddzielony od jezdni pasem zieleni. Taki sam ciąg pieszo-rowerowy oraz pas zielenie zaplanowany jest wokół ronda. W ciągu drogi przewidziano jedno skrzyżowanie zlokalizowane w miejscu, gdzie wg ustaleń MPZP ma powstać ulica do terenów na obszarze Bazy Las.

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - „G”,
- prędkość projektowa - 50 km/h w terenie zabudowanym,
- prędkość projektowa - 70 km/h poza terenem zabudowanym,
- szerokość jezdni - 7.00 m,
- szerokość pasa zieleni - 3.00 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 3.50 m,
- szerokość pobocza gruntowego - min. 1.25 m.

Na odcinku ulicy położonym w obrębie strefy pośredniej ujęcia wody podziemnej Morskiej Stoczni Remontowej S.A. wody opadowe będą przechwycone do planowanej kanalizacji deszczowej i odprowadzane do rowów drogowych poza strefą pośrednią tego ujęcia. Odwodnienie dla pozostałej części ulicy przewidziano do rowów drogowych lub bezpośrednio w przyległy teren.

**Zadanie 7:** Budowa odcinka drogi (przedłużenie ul. Ludzi Morza zastępujące ulicę Mostową)

Zadanie dotyczy budowy nowego odcinka drogi o długości ok. 2815 m pomiędzy planowaną obwodnicą Bazy Las i drogą krajową nr 93. Przebieg tej drogi dowiązany jest do innego, nowego odcinka nowej drogi łączącej drogę krajową nr 3 z ul. Ludzi Morza (obwodnica Bazy Las). Początek projektowanego odcinka przyjęto na skrzyżowaniu z ul. Ludzi Morza, a koniec odcinka na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 93 w odległości ok. 700 m od przeprawy promowej. Trzywłotowe rondo na skrzyżowaniu z ul. Ludzi Morza posiadać będzie średnicę zewnętrzną ok. 45 - 50 m. Z drogi krajowej nr 93 (z kierunku od Przytoru) w prawo zaplanowano pas ruchu poza rondem wraz z pasem włączenia i wyłączenia.

W ciągu drogi zaplanowano budowę zjazdów na drogi boczne, skrzyżowanie z ul. Wyspową i Mostową oraz skrzyżowanie z drogą planowaną. W ramach budowy przedmiotowego odcinka drogi ujęto też budowę dwóch dojazdów do ronda w ciągu istniejącej drogi krajowej nr 93 o łącznej długości ok. 214 m. Na całym odcinku drogi zaplanowano ciąg pieszo-rowerowy oddzielony od jezdni pasem zieleni. W ciągu drogi zaplanowano też dwa mosty na kanale Ognica, trzy nowe przepusty na rowach melioracyjnych oraz przebudowę jednego z istniejących przepustów. Ostateczne światła mostów i przepustów będą dobrane uwzględniając wyniki obliczeń hydrologicznych wykonanych na etapie projektu budowlanego. W sąsiedztwie planowanej drogi (zwłaszcza w istniejących pasach drogowych) znajdują się sieci infrastruktury technicznej. Dodatkowo droga przebiega pod linią energetyczną wysokiego napięcia. Niezbędne jest uzyskanie warunków od gestorów tych sieci oraz wykonanie projektów ich przebudowy.

W obrębie projektowanych skrzyżowań typu rondo oraz na odcinku od skrzyżowania z obwodnicą Bazy Las do skrzyżowania z ul. Mostową przewidziano wykonanie oświetlenia po wcześniejszym demontażu oświetlenia istniejącego.

Przyjęto następujące parametry techniczne drogi:

- klasa drogi - „G”,
- prędkość projektowa - 50 km/h w terenie zabudowanym,
- prędkość projektowa - 70 km/h poza terenem zabudowanym,
- szerokość jezdni - 7.00 m,
- szerokość pasa zieleni - 3.00 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - 3.50 m,
- szerokość pobocza gruntowego - min. 1.25 m,

Realizacja zadania wymagać będzie wycinki lasu. Jako częściową rekompensatę drzew wycinanych planuje się nasadzenia nowej zieleni.

W ramach zadania planowane jest wykonanie dwóch mostów.

**Most M-1** - obiekt jednoprzęsłowy swobodnie podparty, z belkowym ustrojem nośnym wykonanym w konstrukcji zespolonej składającej się ze stalowych dźwigarów blachownicowych i żelbetowej płyty pomostowej. Podpory masywne żelbetowe, posadowione na palach żelbetowych prefabrykowanych wbijanych.

Wody opadowe będą ujęte wpustami ściekowymi i odprowadzone kolektorem deszczowym poza obiekt. Przewiduje się również drenaż poziomy podłużny i poprzeczny z geowłókniny otoczonej grysem do odprowadzenia wody opadowej z powierzchni izolacji wodoszczelnej. Woda ta odprowadzana będzie sączkami.

**Most M-2** - obiekt jednoprzęsłowy swobodnie podparty, z płytowym ustrojem nośnym składającym się z belek prefabrykowanych typu KUJAN NG12 oraz nadbetonu wykonywanego „na mokro”, tworzących przęsło typu płytowego. Podpory masywne żelbetowe, posadowione na palach żelbetowych prefabrykowanych wbijanych.

Dla umożliwienia kontroli mostów przez służby drogowe będą wykonane dla każdego obiektu dwa ciągi schodów skarpowych usytuowanych przy każdym z przyczółków.

Odwodnienie dla całego odcinka ulicy przewidziano do rowów drogowych lub bezpośrednio w przyległy teren. Na moście przewidziano odwodnienie jezdni powierzchniowe poprzez wykonanie spadków poprzecznych i spadku podłużnego nawierzchni. Przewiduje się również drenaż poziomy podłużny i poprzeczny z geowłókniny otoczonej grysem do odprowadzenia wody opadowej z powierzchni izolacji wodoszczelnej (woda ta odprowadzana będzie sączkami).

**Zadanie 8:** Modernizacja odcinka drogi krajowej nr 3.

Zadanie to obejmuje modernizację odcinka drogi (ul. Wolińska i ul. Skandynawska) o długości ok. 3842 m. Początek modernizowanego odcinka przyjęto na skrzyżowaniu z ul. Barlickiego, a koniec w miejscu planowanego skrzyżowania typu rondo stanowiącego początek wjazdu do projektowanej przeprawy tunelowej na wjeździe na terminal promowy. Ze względu na charakter inwestycji (modernizacja) planuje się powielenie istniejącej geometrii drogi w planie i profilu podłużnym.

W ramach zadania ujęto przebudowę dwóch zatok autobusowych w obrębie przejazdu kolejowego oraz przebudowę chodnika biegnącego od tego przejazdu do skrzyżowania z ul. Barlickiego. Chodnik ten jest oddzielony od jezdni barierą energochłonną.

W ramach inwestycji ujęto też modernizację nawierzchni wszystkich zjazdów i przebudowę nawierzchni istniejącego przejazdu kolejowego. W bezpośrednim sąsiedztwie jezdni (zwłaszcza w obszarze zabudowanym) znajdują się liczne sieci infrastruktury technicznej, które planowane są do przebudowy po uzyskaniu warunków od gestorów tych sieci.

Dla części odcinka drogi przewidziano przebudowę oświetlenia ulicznego na nowe po wcześniejszym demontażu oświetlenia istniejącego.

Przyjęto następujące parametry techniczne ulicy:

- klasa drogi - „GP” i „G”,
- prędkość projektowa - 60 km/h w terenie zabudowanym oraz  
- 70 km/h poza terenem zabudowanym,
- szerokość jezdni - 11.00 m (w tym 2 pasy ruchu o szerokości 7.00 m) lub 7.00 m,
- szerokość chodnika - 2.00 m lub 1.50 m poza poboczem,
- szerokość pobocza - 2 x 2.00 m..

Wody opadowe z ulicy będą odprowadzane powierzchniowo do rowów przydrożnych (jak w stanie istniejącym). W obrębie strefy pośredniej ujęcia wody podziemnej „Odra” wody opadowe będą przechwycone do planowanej kanalizacji deszczowej i odprowadzane do rowów drogowych po oczyszczeniu w separatorach. Fragment ulicy w obrębie planowanego ronda oraz krótkie odcinków ul. Fińskiej i Duńskiej będą odwadniane poprzez istniejące lub projektowane wpusty drogowe, deszczowe z odprowadzaniem wód opadowych do studni chłonnych usytuowanych poza koroną ulicy, w pasie drogowym.



W obrębie planowanego ronda zachodzi potrzeba wycinki pojedynczo rosnących drzew. Jako rekompensatę drzew wycinanych planuje się nasadzenia nowej zieleni.

**Zadanie 9: Przebudowa odcinka ul. Fińskiej.**

Projektuje się przebudowę odcinka ul. Fińskiej o długości ok. 610 m. Początek przebudowywanego odcinka ulicy przyjęto w miejscu planowanego skrzyżowania typu rondo stanowiącego początek wjazdu do projektowanej przeprawy tunelowej a koniec za wjazdem na stację benzynową.

W ramach zadania ujęto budowę ciągu pieszo-rowerowego na całym odcinku ulicy. W ramach modernizacji przedmiotowego odcinka drogi ujęto też remont nawierzchni wszystkich zjazdów. W bezpośrednim sąsiedztwie jezdni (zwłaszcza w obszarze zabudowanym) znajdują się liczne sieci infrastruktury technicznej, które planowane są do przebudowy po uzyskaniu warunków od gestorów tych sieci.

Dla części odcinka drogi przewidziano przebudowę oświetlenia ulicznego na nowe po wcześniejszym demontażu oświetlenia istniejącego.

Przyjęto następujące parametry techniczne ulicy:

- klasa drogi - „G”,
- prędkość projektowa - 50 km/h,
- szerokość jezdni - 7.00 / 8.00 m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego - min. 2.50 m.

Na całym odcinku ulicy planowane jest odwodnienie do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej.

**Rozbiórka budynków** - W związku z realizacją analizowanej inwestycji, w żadnym z omawianych wariantów preferowanych poszczególnych zadań nie przewiduje się wyburzeń budynków mieszkalnych ani też gospodarczych.

**Przepusty dla zwierząt** – Z uwagi na możliwość wystąpienia śmiertelności zwierząt w wyniku kolizji z pojazdami poruszającymi się po ulicach, w celu ograniczenia/uniemożliwienia wejścia zwierząt na teren pasa drogowego, wskazano na potrzebę zastosowania odpowiednich wygradzeń drogi oraz wykonanie przejść dolnych zintegrowanych dla zwierząt w miejscach przecięcia dróg z rowami melioracyjnymi i ciekami:

- pod wiaduktami WD-1 i WD-2 nad torami - 2 przejścia dla zwierząt małych i średnich;
- w odległości ok. 170 m NE od skrzyżowania z ul. Ludzi Morza - 1 przejście dla małych ssaków i płazów;
- pod obiektami mostowymi M1 i M2 na Ognicy - 2 przejścia dla zwierząt małych i średnich;
- 80 m w kierunku południowym od przyczółku mostu M1, 80 m w kierunku północnym od przyczółku mostu M2 oraz w środku odcinka pomiędzy mostami - 3 przejścia dla małych ssaków i płazów.

Ponadto przewidziano na rowach melioracyjnych przebudowę istniejących i budowę nowych przepustów.

**Wycinka drzew** - W związku z realizacją analizowanego przedsięwzięcia przewiduje się następującą ilość drzew do wycinki:

Zadanie 2 - ok. 32 drzew (klon, brzoza, sosna, lipa).

Zadanie 3 - ok. 7125 sztuk drzew.

Zadanie 4 - ok. 48 sztuk drzew (sosna, lipa).

Zadanie 5 - ok. 74 sztuk drzew (sosna).

Zadanie 6 - ok. 8312 sztuk drzew (brzoza, sosna, lipa) - głównie las sosnowy.

Zadanie 7 - ok. 340 sztuk drzew (brzoza, sosna, lipa).

Zadanie 8 - ok. 9 drzew (wierzba, topole).

**Wykaz działek przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych polegających na wycince drzew i krzewów w związku z realizacją przedsięwzięcia pn.: „Sprawny i przyjazny środowisku dostęp do infrastruktury portu w Świnoujściu”:**

Nr obrębu	Działki
11	54/12, 54/8, 51/1, 20/3, 16, 17/1, 15/1, 14, 13, 12, 11, 22, 21
12	1, 3, 4, 5, 65, 66, 10/16, 46, 47, 45/4, 49, 67, 68, 318, 321, 320, 54/12, 326, 315/10, 315/9, 316/5, 316/3, 316/6, 317/1, 317/2, 319/1, 319/2
13	4, 5, 6, 7, 8/1, 8/2, 9, 10, 12, 13, 14/11, 14/10, 52/1, 52/2, 52/3, 52/4, 52/5, 52/6, 54/3, 54/9, 50/1, 50/6, 50/7, 50/8, 74, 73/1, 73/2, 73/4, 73/5, 78/1, 78/2, 78/3, 78/4, 78/5,



	78/6, 78/7, 93, 77, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 228, 137, 138, 139, 166, 167, 169, 140, 169, 170, 172/3, 176, 175, 177, 174, 185, 186, 187, 184, 182, 183, 180, 178, 196, 195, 213/6, 188
14	8/1, 141, 159/1, 136/5, 139, 158, 162/3, 147, 146, 145/4, 145/1, 145/3, 144, 143, 14, 8/5, 28, 23, 19/1, 27/1, 19/4, 64/1, 19/3, 32/3, 33/1, 21/1, 22, 35/2, 35/4, 24, 70/4, 63/6, 259/3, 63/8, 65, 66, 71, 67, 259/1, 68, 69, 64/2, 260, 106/23, 106/25, 106/24, 70/5, 70/4, 70/3, 87, 98/17, 77/10, 98/18, 89, 281/1, 281/2, 92, 275, 276, 43/2, 43/1, 101/1, 101/2, 103, 100/2, 99/2, 100/4, 102, 113, 108/13, 100/3, 108/12, 108/6, 109, 110, 111, 112, 199/2, 214/1, 264, 174/2, 172, 174/1, 222, 214/2, 215, 216/1, 223, 226/7, 180/14, 180/2, 234/2, 176, 178, 223/12, 235, 245/5, 245/6, 187/1, 277, 245/3, 200/7, 245/4, 242/2, 226/14, 242/4, 226/6, 226/7, 226/8, 238, 239, 240, 243/2, 243/3, 220/1, 220/3, 220/4, 197/3, 197/4, 215, 217, 216/1, 216/2, 218, 219, 229/3, 230/1, 230/2, 233/2, 233/3, 233/4, 232/2, 232/4, 229/1, 229/2, 229/3, 229/4, 265/1, 265/7, 265/9, 265/10, 265/11, 258/1, 258/2, 258/4, 258/5, 257/2, 257/5, 256/1, 256/2
16	19/8, 19/9, 205, 195/4, 196/5, 19/34, 19/12, 19/13, 21, 20
17	183/3, 183/16, 183/13, 183/15, 183/19, 183/14, 183/17, 183/7, 183/9, 183/11, 183/8, 183/21, 183/22, 239, 236/2, 184, 185/2, 185/4, 185/6, 185/8, 185/9, 185/10, 186/2, 186/7, 186/9, 186/8, 186/10, 186/11, 186/5, 186/5, 186/4, 186/12, 186/13, 187/2, 184/7, 184/6, 184/10, 158/3, 215
18	196/12, 196/13, 196/14, 196/15, 196/16, 196/17, 196/18, 196/19, 195/9, 195/10, 195/11, 195/12, 617, 1, 618, 349/1, 202/4



z up. REGIONALNEGO DYREKTORA  
 OCHRONY ŚRODOWISKA  
 Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania  
 na Środowisko i Naprawę Szkód w Środowisku  
 Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
 w Szczecinie

Anna Czyżowicz  
 11.05.2018

# WOJEWÓDZKI INSPEKTORAT OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

ul. Wały Chrobrego 4  
70-502 Szczecin  
NIP 851-11-61-599

fax: 91 48 59 509  
tel.: 91 48 59 500 - 501  
REGON 000162429

WM.7016.1.186.2.2016.MBU

Szczecin, dn. 02.11. 2016 r.

**Pracownia Ochrony Środowiska**

**Krzysztof Zajda**

**Gruszczyn, ul. Klonowa 12**

**62-006 Kobylnica**

Odpowiadając na wniosek z dnia 12.10.2016 r., Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Szczecinie, na podstawie art. 8 i art. 9 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 z późn. zm.) oraz w oparciu o rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87), określa aktualny stan jakości powietrza dla substancji, dla których określone są dopuszczalne poziomy w powietrzu, na obszarze:

**miejsowość: Świnoujście, rejon ul. Barlickiego i ul. Wolińskiej**

– średnioroczne stężenie dwutlenku siarki (SO <sub>2</sub> ):	1,3 µg/m <sup>3</sup>
– średnioroczne stężenie dwutlenku azotu (NO <sub>2</sub> ):	10,0 µg/m <sup>3</sup>
– średnioroczne stężenie tlenku węgla (CO):	165,0 µg/m <sup>3</sup>
– średnioroczne stężenie pyłu zawieszonego PM10:	13,0 µg/m <sup>3</sup>
– średnioroczne stężenie pyłu zawieszonego PM2,5:	9,0 µg/m <sup>3</sup>
– średnioroczne stężenie benzenu (C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> ):	0,8 µg/m <sup>3</sup>
– średnioroczne stężenie ołowiu (Pb) w pyle PM10:	0,002 µg/m <sup>3</sup>

ZASTĘPCA ZACHODNIOPOMORSKIEGO  
WOJEWÓDZKIEGO INSPEKTORA  
OCHRONY ŚRODOWISKA

dr inż. Sławomir Komiezczyński















































Zadanie nr 3 - Odcinek drogi nr 3 - rok 2018 - emisja NOx

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	typ pojazdów	ilość	%			ilość	Norma	%	ilość	typ	%	ilość	wsp.	emisja g/dobę/km
1	motocykle	0	0,00	doła						benzyna	85%	391	0,06	23,47
2	osobowe	1894	80,19	2362			EuroV	24,3%	460	diesel	15%	69	0,18	12,43
3	dostawcze	266	11,26	śr. doła	osobowe	1894				benzyna	85%	444	0,08	35,55
4	ciężar. lekkie	119	5,04	98			EuroIV	27,6%	523	diesel	15%	78	0,25	19,60
5	ciężar ciężkie	74	3,13	szczyt						benzyna	85%	774	0,15	116,15
6	autobusy	9	0,38	213			EuroIII	48,1%	911	diesel	15%	137	0,50	68,33
7	ciągniki	0	0,00	wsp.										
8	inne	0	0,00	0,09						benzyna	40%	49	0,075	3,71
9	razem	2362	100,00				EuroV	46,5%	124	diesel	60%	74	0,235	17,44
10										benzyna	40%	42	0,1	4,21
11					dostawcze	266	EuroIV	39,6%	105	diesel	60%	63	0,33	20,86
12										benzyna	40%	15	0,18	2,66
13							EuroIII	13,9%	37	diesel	60%	22	0,65	14
14														
15							EuroV	48,1%	97	diesel	100%	97	2,0	194,32
16					ciężarowe	202	EuroIV	40,4%	82	diesel	100%	82	3,5	285,63
17							EuroIII	11,5%	23	diesel	100%	23	5,0	116,15
18											Emisja g/dobę/km			934,93
19														
20											Emisja g/dobę/100m			93,49
21														
22											Emisja g/h/100m			8,41
23														
24											Emisja g/s/100m			0,00234
25														
26											Emisja g/s/100m-kier			0,00117
27														
28											Emisja g/s/100m-pas			0,00058
29														
30											Emisja Mg/rok/100m			0,03413
31														
32											Emisja Mg/rok/100m-kier			0,01706
33														
34											Emisja Mg/rok/100m-pas			0,00853







Zadanie nr 3 - Odcinek drogi nr 3 - rok 2018 - emisja sumaryczna													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
typ pojazdów	ilość	%			ilość	Norma	%	ilość	typ	%	ilość	wsp.	emisja g/dobę/km
1	motocykle	0	0,00	doła					benzyna	85%	391	1,105	432,28
2	osobowe	1894	80,19	2362		EuroV	24,3%	460	diesel	15%	69	0,74	51,09
3	dostawcze	266	11,26	śr. doła	1894				benzyna	85%	444	1,18	524,31
4	ciężar. lekkie	119	5,04	98		EuroIV	27,6%	523	diesel	15%	78	0,83	65,08
5	ciężar ciężkie	74	3,13	szczyt					benzyna	85%	774	2,65	2052,06
6	autobusy	9	0,38	213		EuroIII	48,1%	911	diesel	15%	137	1,25	170,82
7	ciągniki	0	0,00	wsp.									
8	inne	0	0,00	0,09					benzyna	40%	49	2,02	99,94
9	razem	2362	100,00			EuroV	46,5%	124	diesel	60%	74	0,93	69,02
10									benzyna	40%	42	2,04	85,95
11					dostawcze	EuroIV	39,6%	105	diesel	60%	63	1,06	66,99
12									benzyna	40%	15	4,60	68,03
13						EuroIII	13,9%	37	diesel	60%	22	1,59	35
14													
15						EuroV	48,1%	97	diesel	100%	97	4,0	386,70
16					ciężarowe	EuroIV	40,4%	82	diesel	100%	82	5,48	447,21
17						EuroIII	11,5%	23	diesel	100%	23	7,9	182,59
18										Emisja g/dobę/km			4737,36
19													
20										Emisja g/dobę/100m			473,74
21													
22										Emisja g/h/100m			42,64
23													
24										Emisja g/s/100m			0,01184
25													
26										Emisja g/s/100m-kier			0,00592
27													
28										Emisja g/s/100m-pas			0,00296
29													
30										Emisja Mg/rok/100m			0,17291
31													
32										Emisja Mg/rok/100m-kier			0,08646
33													
34										Emisja Mg/rok/100m-pas			0,04323



Zadanie nr 3 - Odcinek drogi nr 3 - rok 2028 - emisja sumaryczna													
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
typ pojazdów	ilość	%			ilość	Norma	%	ilość	typ	%	ilość	wsp.	emisja g/dobę/km
1	motocykle	0	0,00	doba					benzyna	85%	1114	1,105	1231,37
2	osobowe	2388	81,75	2921		EuroV	54,9%	1311	diesel	15%	197	0,74	145,52
3	dostawcze	293	10,03	śr. doba	2388				benzyna	85%	828	1,18	977,23
4	ciężar. lekkie	132	4,52	122		EuroIV	40,8%	974	diesel	15%	146	0,83	121,30
5	ciężar ciężkie	99	3,39	szczyt					benzyna	85%	87	2,65	231,30
6	autobusy	9	0,31	263		EuroIII	4,3%	103	diesel	15%	15	1,25	19,25
7	ciągniki	0	0,00	wsp.									
8	inne	0	0,00	0,09					benzyna	40%	59	2,02	118,37
9	razem	2921	100,00			EuroV	50%	147	diesel	60%	88	0,93	81,75
10									benzyna	40%	59	2,04	119,54
11					dostawcze	293 EuroIV	50%	147	diesel	60%	88	1,06	93,17
12									benzyna	40%	0	4,60	0,00
13						EuroIII	0%	0	diesel	60%	0	1,59	0
14													
15						EuroV	50%	120	diesel	100%	120	4,0	477,60
16					ciężarowe	240 EuroIV	50%	120	diesel	100%	120	5,48	657,60
17						EuroIII	0%	0	diesel	100%	0	7,9	0,00
18													
19										Emisja g/dobę/km			4274,00
20													
21										Emisja g/dobę/100m			427,40
22													
23										Emisja g/h/100m			38,47
24													
25										Emisja g/s/100m			0,01069
26													
27										Emisja g/s/100m-kier			0,00534
28													
29										Emisja g/s/100m-pas			0,00267
30													
31										Emisja Mg/rok/100m			0,15600
32													
33										Emisja Mg/rok/100m-kier			0,07800
34													
										Emisja Mg/rok/100m-pas			0,03900





















Zadanie nr 5 - Odcinek drogi nr 5.1 - rok 2030 - emisja pyłu PM2,5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
typ pojazdów	ilość	%			ilość	Norma	%	ilość	typ	%	ilość	wsp.	emisja g/dobe/km
1	motocykle	0	0,00	doła					benzyna	85%	1534	0,005	7,67
2	osobowe	2838	81,50	3482		EuroV	63,6%	1805	diesel	15%	271	0,005	1,35
3	dostawcze	376	10,80	osobowe	2838				benzyna	85%	878	0,025	21,95
4	ciężar. lekkie	140	4,02	śr. doła		EuroIV	36,4%	1033	diesel	15%	155	0,025	3,87
5	ciężar. ciężkie	117	3,36	szczyt					benzyna	85%	0	0,050	0,00
6	autobusy	11	0,32	313		EuroIII	0,0%	0	diesel	15%	0	0,050	0,00
7	ciągniki	0	0,00	wsp.									
8	inne	0	0,00	0,09					benzyna	40%	150	0,005	0,75
9	razem	3482	100,00			EuroV	100%	376	diesel	60%	226	0,005	1,13
10									benzyna	40%	0	0,040	0,00
11				dostawcze	376	EuroIV	0%	0	diesel	60%	0	0,040	0,00
12									benzyna	40%	0	0,005	0,00
13						EuroIII	0%	0	diesel	60%	0	0,070	0
14													
15						EuroV	100%	268	diesel	100%	268	0,020	5,36
16				ciężarowe	268	EuroIV	0%	0	diesel	100%	0	0,020	0,00
17						EuroIII	0%	0	diesel	100%	0	0,100	0,00
18											Emisja g/dobe/km		42,09
19													
20											Emisja g/dobe/100m		4,21
21													
22											Emisja g/h/100m		0,38
23													
24											Emisja g/s/100m		0,00011
25													
26											Emisja g/s/100m-kier		0,00005
27													
28											Emisja g/s/100m-pas		0,00003
29													
30											Emisja Mg/rok/100m		0,00154
31													
32											Emisja Mg/rok/100m-kier		0,00077
33													
34											Emisja Mg/rok/100m-pas		0,00038



























Zadanie nr 6 - Odcinek drogi nr 6 - rok 2030 - emisja pyłu PM2.5

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
typ pojazdów	ilość	%			ilość	Norma	%	ilość	typ	%	ilość	wsp.	emisja g/dobę/km
1	motocykle	0	0,00	doła					benzyna	85%	1534	0,005	7,67
2	osobowe	2838	81,50	3482		EuroV	63,6%	1805	diesel	15%	271	0,005	1,35
3	dostawcze	376	10,80	osobowe	2838				benzyna	85%	878	0,025	21,95
4	ciężar. lekkie	140	4,02	sr. doła		EuroIV	36,4%	1033	diesel	15%	155	0,025	3,87
5	ciężar ciężkie	117	3,36	szczyt					benzyna	85%	0	0,050	0,00
6	autobusy	11	0,32	313		EuroIII	0,0%	0	diesel	15%	0	0,050	0,00
7	ciągniki	0	0,00	wsp.									
8	inne	0	0,00	0,09					benzyna	40%	150	0,005	0,75
9	razem	3482	100,00			EuroV	100%	376	diesel	60%	226	0,005	1,13
10									benzyna	40%	0	0,040	0,00
11				dostawcze	376	EuroIV	0%	0	diesel	60%	0	0,040	0,00
12									benzyna	40%	0	0,005	0,00
13						EuroIII	0%	0	diesel	60%	0	0,070	0
14													
15						EuroV	100%	268	diesel	100%	268	0,020	5,36
16				ciężarowe	268	EuroIV	0%	0	diesel	100%	0	0,020	0,00
17						EuroIII	0%	0	diesel	100%	0	0,100	0,00
18													
19										Emisja g/dobę/km			42,09
20													
21										Emisja g/dobę/100m			4,21
22													
23										Emisja g/h/100m			0,38
24													
25										Emisja g/s/100m			0,00011
26													
27										Emisja g/s/100m-kier			0,00005
28													
29										Emisja g/s/100m-pas			0,00003
30													
31										Emisja Mg/rok/100m			0,00154
32													
33										Emisja Mg/rok/100m-kier			0,00077
34													
										Emisja Mg/rok/100m-pas			0,00038









