



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

WONS-OŚ.4210.5.2015.KS

DECYZJA Nr 6/2016 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), art. 71, art. 75 ust.1 pkt. 1 lit. b, art. 82, 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), § 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 r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Adama Sawickiego - Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A., działającego z upoważnienia Gminy Miasta Szczecin, złożonego w dniu 18.03.2015 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „*Obwodnica Śródmieścia Szczecina - etap VI. Budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łęko” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie*” i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko,

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedmiotowego przedsięwzięcia
i jednocześnie:**

I. określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na realizacji VI etapu Obwodnicy Śródmieścia Szczecina poprzez budowę ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łęko” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie.

Zakres inwestycji obejmuje:

- część drogową:
 - nowobudowany odcinek obwodnicy pomiędzy ulicami Arkońską/Niemierzyńską a ul. Zaleskiego o długości ok. 1 km,
 - przebudowywany odcinek alei Wojska Polskiego pomiędzy skrzyżowaniem z ulicami Prusa i Solskiego a ulicą Zaleskiego o długości ok. 0,6 km.
- przebudowywany układ torowy kolejowy: linię kolejową nr 406 na odcinku o długości ok. 0,9 km od km 5,350 do km 6,300, wraz z przebudową peronów zewnętrznych na p.o. Szczecin Łęko i przejazdu kolejowego kat. C.
- przebudowywany układ torowy tramwajowy na odcinku alei Wojska Polskiego pomiędzy skrzyżowaniem z ulicami Prusa i Solskiego a ulicą Zaleskiego o długości ok 0,6 km.
- przebudowę sieci inżynierskiej, tj. m.in.: sieci wodociągowej, kanalizacyjnej (ogólnospławnej, deszczowej), gazowej, elektrycznej, teletechnicznej.

2. 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.

2.1 W zakresie środowiska gruntowo-wodnego:

- a) na podstawie rozpoznanych warunków hydrogeologicznych zaprojektować, zrealizować i eksploatować przedsięwzięcie w sposób wykluczający przedostawanie się zanieczyszczeń, szczególnie ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego;
- b) technologia robót budowlanych nie powinna dopuszczać do skażenia wód i powierzchni gruntu odpadami stałymi i ciekłymi;
- c) zabrania się wykonywania prac naprawczych sprzętu budowlanego na terenie budowy;
- d) materiały budowlane gromadzić w wyznaczonych do tego miejscach, w sposób bezpieczny dla środowiska oraz przykrywać ewentualnie stosowane materiały sypkie, celem minimalizacji pylenia wtórnego;
- e) nawierzchnia terenu zaplecza powinna być odpowiednio uszczelniona, wykluczając możliwość migracji zanieczyszczeń (szczególnie ropopochodnych) do gruntu;
- f) w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów, na zapleczu budowy przedmiotowego przedsięwzięcia, należy zastosować odpowiednie środki zabezpieczające przedostanie szkodliwych substancji do ziemi.

2.2 W zakresie zapewnienia prawidłowej gospodarki odpadami:

- a) należy organizować prace budowlane w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów;
- b) odpady wytworzone podczas realizacji i eksploatacji 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 i przekazać je podmiotom posiadającym odpowiednie uregulowania prawne w zakresie gospodarowania odpadami;
- c) w przypadku ewentualnego zanieczyszczenia gruntu paliwami, zanieczyszczony grunt zebrać do odpowiedniego pojemnika i przekazać do unieszkodliwienia uprawnionym podmiotom;
- d) odpady niebezpieczne gromadzić w miejscu do tego wyznaczonym i przystosowanym, w szczelnych, zamykanych pojemnikach odpowiednio oznaczonych oraz odpornych na działanie substancji niebezpiecznych,
- e) miejsca magazynowania odpadów oznakować oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich i zwierząt;
- f) należy zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów, odpady przekazywać tylko podmiotom posiadającym stosowne uregulowania prawne w zakresie gospodarki odpadami;
- g) do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy stosować pojemniki, które posiadają szczelne zamknięcie zabezpieczające przed przypadkowym rozproszaniem lub rozlewem odpadu w trakcie transportu i czynności załadunkowych oraz rozładunkowych;
- h) mieszanie odpadów niebezpiecznych różnego rodzaju lub odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne jest niedozwolone.

2.3 W zakresie zminimalizowania emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza i ograniczenia emisji hałasu do środowiska:

- a) prace budowlane emitujące wysoki poziom hałasu należy prowadzić tylko w porze dziennej tj. między godziną 6.00, a godziną 22.00, dodatkowo ograniczając ich wykonywanie w porze wieczornej tj. między godz. 18.00 a 22.00;
- b) przygotowywać aktualne informacje dla okolicznych użytkowników terenów, czy też mieszkańców sąsiedniej zabudowy o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach związanych z ich prowadzeniem, a w szczególności informować o głośnych pracach prowadzonych w porze wieczornej z co najmniej dwudniowym wyprzedzeniem w postaci ogłoszeń w miejscach dostępnych dla mieszkańców nieruchomości narażonych na uciążliwości
- c) stosować maszyny i pojazdy sprawne technicznie;
- d) stosować maszyny i urządzenia budowlane o możliwie niskim poziomie emisji hałasu;
- e) stosować odpowiedni system organizacji pracy i wyłączać silniki urządzeń nie pracujących w danej chwili;
- f) w miarę możliwości technicznych stosować najmniej uciążliwą akustycznie technologię prac przygotowujących teren oraz technologię prac budowlanych;
- g) plac budowy zraszać – w zależności od potrzeb, przy warunkach atmosferycznych sprzyjających pyleniu wtórnemu;
- h) uważnie ładować materiały sypkie wykorzystywane podczas budowy oraz przykrywać je podczas transportu celem minimalizacji pylenia wtórnego;
- i) bazę sprzętu budowlanego każdorazowo należy zlokalizować w oddaleniu od budynków mieszkalnych;
- j) w przypadku konieczności pracy urządzeń stacjonarnych w rejonie terenów chronionych akustycznie należy stosować obudowy akustyczne, bądź przenośne ekrany akustyczne;
- k) wprowadzić ograniczenie prędkości poruszania się pojazdów na całym układzie komunikacyjnym maksymalnie do 50 km/h; natomiast w okolicy skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Traugutta i projektowanymi łącznicami obwodnicy, wprowadzić ograniczenie prędkości poruszania się pojazdów do 40 km/h.

2.4 W zakresie prawidłowego funkcjonowania gospodarki wodno-ściekowej:

- a) zaplecze budowy wyposażyć w szczelne, bezodpływowe zbiorniki do gromadzenia ścieków bytowych;
- b) planowane do wykonania oraz do przebudowy odcinki kanalizacji deszczowej, odprowadzającej wody opadowe i roztopowe z terenu przedsięwzięcia włączyć do istniejącej sieci kanalizacji miejskiej;
- c) należy dokonywać przeglądów eksploatacyjnych urządzeń oczyszczających ścieki opadowe.

2.5 W zakresie ochrony przyrody, w celu zminimalizowania znaczącego wpływu inwestycji na środowisko przyrodnicze oraz wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji:

- a) zaplecze budowlane każdorazowo organizować na terenach przekształconych i zantropogenizowanych, tak by unikać niszczenia szaty roślinnej;
- b) zaplecze budowlane, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów zorganizować i prowadzić zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu;
- c) podczas realizacji przedsięwzięcia nie naruszać powierzchni gruntów poza terenem wyznaczonym do prowadzenia prac;
- d) podczas prac budowlanych, nie zniszczyć roślinności znajdującej się poza terenem objętym inwestycją;

- e) niedopuszczalne jest magazynowanie na placu budowy, a szczególnie na powierzchni wyznaczonej rzutem koron drzew, niezabezpieczonych przed przedostawaniem się do gruntu materiałów zmieniających chemizm gleby (np. sole, impregnaty, rozpuszczalniki, paliwa, oleje, wapno, cement, gips, itp.) oraz magazynowanie, rozsypywanie lub wylewanie do gruntu odpadów, ścieków itp. środków niszczących lub pogarszających drzewom warunki życia;
- f) zabezpieczać wykopy przed ewentualnym dostaniem się do nich drobnych zwierząt, a w przypadku zaistnienia takiej sytuacji umożliwić zwierzętom swobodne opuszczenie wykopu, bądź przenieść zwierzęta pod nadzorem przyrodniczym w bezpieczne dla nich miejsce;
- g) wycinkę drzew należy przeprowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; wycinka drzew w sezonie lęgowym może być przeprowadzona jedynie w przypadku braku możliwości wykonania jej we wskazanym wyżej terminie i po konsultacji ze specjalistami prowadzącymi nadzór przyrodniczy dla niniejszego przedsięwzięcia w przypadku każdego drzewa;
- h) wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić wyłącznie w zakresie niezbędnym do przeprowadzenia inwestycji, zgodnie z przedłożoną dokumentacją w ilościach:
 - ok. 950 szt. drzew (z czego ok. 34% stanowią drzewa owocowe i ok. 4% - drzewa w złym stanie zdrowotnym przeznaczone do wycinki ze względów sanitarnych);
 - ok. 7 600 m² krzewów i drzew poniżej 10 lat (z czego ok. 18% stanowią krzewy owocowe i drzewa owocowe poniżej 10 lat oraz ok. 23% - drzewa i krzewy poniżej 10 lat);
- i) wykonać nasadzenia w formie alei wzdłuż ścieżki rowerowej i chodnika, od strony ogrodów działkowych, na przedłużeniu odcinka obwodnicy ul. Wszystkich Świętych, od ul. Arkońskiej do ciągu pieszego ul. J. Fałata; projektowaną aleję należy wykonać z ponad 100 szt. drzew lipy drobnolistnej;
- j) na odcinku przebudowywanej Alei Wojska Polskiego wykonać maksymalną odbudowę drzewostanu alejowego - na całym odcinku przebudowy (od skrzyżowania ul. Solskiego/Prusa do ul. Zaleskiego) wprowadzić nasadzenia około 28 szt. drzew o obwodzie pnia powyżej 30 cm;
- k) nasadzenia objąć pielęgnacją gwarancyjną w okresie roku od wykonania nasadzeń; pielęgnacja obejmować powinna m.in. na zapewnienie niezbędnego palikowania/opłotkowania celem zachowania stateczności drzew, pielenie, podlewanie, walkę z pasożytami bądź chorobami drzew;
- l) przed przystąpieniem do prac należy uzyskać stosowne zezwolenia w niezbędnym zakresie zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.) w zakresie niszczenia siedlisk oraz płoszenia gatunków chronionych.

Ponadto:

- a) w ślad za opinią uzyskaną w toku postępowania od Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków:
Zgodnie z ustawą o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23 lipca 2003 r. (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r, poz. 1446 z późniejszymi zmianami) właściciel/inwestor terenu objętego ochroną konserwatorską zobowiązany jest spełniać wymagania wynikające z przytoczonej ustawy:
 - w przypadku podjęcia decyzji o realizacji inwestycji obowiązuje przeprowadzenie badań archeologicznych,
 - rozpoczęcie prac ziemnych związanych z realizacją inwestycji uzależnia się od uzyskania stosownego pozwolenia na przeprowadzenie badań archeologicznych od wojewódzkiego konserwatora zabytków.
- b) w zakresie ochrony przed drganiami należy przyjąć takie parametry projektowanej linii kolejowej, aby zminimalizować możliwość ich występowania np. poprzez:

- zastosowanie warstwy ochronnej o zwiększonej grubości,
- zastosowanie nowych materiałów (szyny, podkłady),
- zredukowanie prędkości przejazdu pociągów na odcinku sąsiadującym z zabudową mieszkaniową do max. 70 km/h dla pociągów pasażerskich oraz do 50 km/h dla pociągów towarowych,
- zastosowanie jako ochrony antywibracyjnej mat antywibracyjnych lub przekładek antywibracyjnych z tworzywa elastycznego poliuretanu pod nowe podkłady strunobetonowe lub innych środków ochrony antywibracyjnej w miejscach zbliżenia toru do zabudowy mieszkaniowej,
- w miejscach zbliżenia do budynków mieszkalnych linię kolejową poprowadzić poniżej poziomu terenu (od 1,3 do 2,8 m) i oddzielić od terenu murami oporowymi.

3. 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 (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.).

3.1 W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie I. 2. decyzji.

3.2 Przedsięwzięcie należy zaprojektować w wariantcie wskazanym przez wnioskodawcę.

3.3 Przedsięwzięcie zaprojektować i wykonać zachowując następujące założenia projektowe:

- Obwodnica Śródmieścia Szczecina:
 - klasa drogi: G (odcinek ul. Niemierzyńska - al. Wojska Polskiego) oraz GP (odcinek al. Wojska Polskiego – w kierunku ul. Mickiewicza),
 - przekrój uliczny (na terenie zabudowy),
 - 2 jezdnie, 2 lub 3 pasy ruchu o szerokości 3,5m,
 - pochylenie poprzeczne na prostej jednostronne 2%,
 - kategoria ruchu: KR5.
- Al. Wojska Polskiego
 - klasa drogi: G 2/2,
 - prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h,
 - przekrój uliczny (na terenie zabudowy),
 - 2 jezdnie, 2 pasy ruchu o szerokości 3,5m,
 - torowisko tramwajowe wydzielone w pasie dzielącym,
 - pochylenie poprzeczne na prostej jednostronne 2%,
 - kategoria ruchu: KR5.
- Łącznice
 - prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h,
 - przekrój uliczny (na terenie zabudowy),
 - pochylenie poprzeczne na prostej jednostronne 2%,
 - kategoria ruchu: KR5
- Torowisko tramwajowe w Al. Wojska Polskiego
 - długość ok. 0,6 km (demontaż istniejącej sieci trakcyjnej i linii tramwajowej, w ciągu ulicy Wojska Polskiego, a następnie jej odbudowę w tej samej lokalizacji, na konstrukcjach nośnych linkowych (na odcinku od skrzyżowania z ulicami Solskiego i Prusa, do skrzyżowania z ul. Bohdana Zaleskiego) o długości ok. 0,6 km,
 - prędkość projektowa: $V_p = 50$ km/h,
 - linia dwutorowa o rozstawie torów 3,5 m.

- 3.4 Trasę obwodnicy schodząc pod Al. Wojska Polskiego oraz w dalszym jej ciągu zaprojektować i wykonać tak, aby ograniczona była nasypami i murami oporowymi, które pełnić będą rolę ekranów akustycznych m.in. na dojeździe do ul. Zaleskiego.
- 3.5 Planowaną nawierzchnię dróg zaprojektować i wykonać jako nawierzchnie ciche typu SMA.
- 3.6 Na etapie projektu budowlanego dobrać takie rozwiązania, które zapewnią dotrzymanie w odprowadzanych ściekach, parametrów określonych 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). Projektowaną i przebudowywaną kanalizację deszczową włączyć do istniejącego systemu kanalizacyjnego miasta.
- 3.7 Przy budynku zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zlokalizowanej przy ul. Pawła Jasienicy 1, zaprojektować i wykonać ekran akustyczny o wysokości ok. 3 m i długości ok. 80 m.

W przypadku zastosowania przezroczystego ekranu w celu ochrony ptaków przed ewentualnymi kolizjami z tymi obiektami proponuje się zastosowanie jednej z niżej opisanych metod:

- Odstąpienie od stosowania sylwetek ptaków drapieżnych na ekranach akustycznych na rzecz bardziej skutecznych metod.
- Naklejanie na ekrany po zewnętrznej stronie drogi pionowych czarnych lub białych pasków taśmy, o szerokości 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie. Nie powinny być one węższe niż 2 cm, ponieważ wpływa to na wzrost kolizji. Powinna to być taśma dobrej jakości, trwała i odporna na zmienne warunki atmosferyczne. Nie mogą to być linie poziome.
- Zalaminowanie folią z nadrukowanymi poziomymi czarnymi liniami o szerokości 2 mm w odległości 28 mm od siebie.
- Stosowanie na ekranach wzoru w postaci czarnych kropek średnicy 0,8 cm w odległości 14 mm od siebie, całkowicie pokrywający szybę, naniesiony metodą sitodruku
- Stosowanie pionowych linii (w odległości i szerokości jak w punkcie 2) złożonych z kropek czarnych lub czarnych i pomarańczowych.
- Zastosowanie folii samoprzylepnej typu „one way vision”.

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

1. Należy przeprowadzić właściwy odbiór techniczny całego przedsięwzięcia poprzez sprawdzenie zgodności wykonawstwa z projektem budowlanym.
2. Regularnie przeprowadzać przeglądy i kontrolować stan techniczny urządzeń.
3. Realizację przedsięwzięcia należy prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w celu bieżącej kontroli miejsca i sposobu realizacji inwestycji oraz jej zgodności z warunkami wskazanymi w niniejszej decyzji. Nadzór przyrodniczy powinien obejmować m.in.:
 - a) bezpośredni nadzór nad wykonywanymi pracami związanymi z wycinką drzew pod kątem występowania ptaków i przystępowania ich do lęgów w rejonie przedsięwzięcia;
 - b) bieżącą kontrolę terenu budowy oraz rejonu prowadzonych prac pod kątem występowania gatunków podlegających ochronie w rejonie przedsięwzięcia;
 - c) nadzór nad ewentualnymi akcjami przenoszenia drobnej zwierzyny, która dostała się do wykopów, poprzez bieżącą kontrolę, wybór bezpiecznego dla zwierzęcia miejsca, w które ma być przeniesione;

- d) nadzór nad pracami rozbiórkowymi obiektów mostowych oraz obiektów kubaturowych – wykonanie oględzin przed przystąpieniem do prac pod kątem występowania miejsc lęgowych ptaków i nietoperzy;
 - e) kontrolę potrzeby oraz uzyskiwania stosownych zezwoleń podyktowanych art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.) przez inwestora;
 - f) zawiadamianie odpowiednich organów/instytucji (w tym organów ścigania) w przypadku celowego działania wykonawcy prac/inwestora niezgodnego z przepisami ochrony przyrody.
4. Realizację przedsięwzięcia prowadzić pod stałym, bieżącym nadzorem archeologicznym. W przypadku obiektów architektonicznych i krajobrazowych należy wystąpić do Miejskiego Konserwatora Zabytków (zabudowa mieszkalna i gospodarcza), Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (wpisany do rejestru zabytków Park Różanka), w celu uzyskania pozwoleń i wytycznych pomocnych w ich zabezpieczeniu i to zarówno na etapie budowy, jak i eksploatacji obwodnicy.
- III.** W terminie do 12 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do użytkowania, należy wykonać analizę porealizacyjną w zakresie emisji hałasu do środowiska oraz w terminie 18 miesięcy od oddania przedsięwzięcia do użytkowania przekazać ją Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie.
- IV.** Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) w poniższym zakresie:

U z a s a d n i e

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 18.03.2015 r. wpłynął wniosek Pana Adama Sawickiego - Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A., działającego z upoważnienia Gminy Miasta Szczecin, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Obwodnica Śródmieścia Szczecina - etap VI. Budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łękno” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie”.

Na podstawie art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), zwanej dalej oos, wnioskodawca przedłożył:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia w trzech egzemplarzach wraz z zapisem na informatycznym nośniku danych,
- upoważnienie do występowania w imieniu Gminy Miasta Szczecin dla Pana Adama Sawickiego.

Z uwagi na braki formalne pismem z dnia 26.03.2015 r. wezwano do ich usunięcia. Stosowne dokumenty wpłynęły w dniu 10.04.2015 r. Wraz z przedłożonymi dokumentami przedłożono również upoważnienie dla Dariusza Skuzy do występowania w imieniu inwestora. Z uwagi na zmiany w koncepcji w zakresie układu torowego, energetyki trakcyjnej i nieatrakcyjnej wnioskodawca w dniu

23.04.2015 r. poinformował o konieczności przedłożenia dodatkowych dokumentów w sprawie. Stosowne uzupełnienie wpłynęło w dniu 28.04.2015 r.

Mając na uwadze, iż inwestycja będzie realizowana również na działkach będących terenami zamkniętymi, zgodnie z art. 75 ust 1 pkt 1 lit. b 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

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 r., poz. 71) przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz sporządzenia raportu rozstrzyga organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w toku postępowania. Ponadto poszczególne elementy przedsięwzięcia kwalifikowane są do § 3 ust. 1 pkt. 58, 61, 68, 79 oraz do § 3 ust. 2 pkt. 2 wspomnianego rozporządzenia.

W toku postępowania określono jego Strony oraz zawiadomiono o wszczętym postępowaniu obwieszczeniem z dnia 05.05.2015 r., znak: WONS-OŚ.4210.5.2015.KS.1. Z uwagi na liczbę stron większą niż 20 zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.) strony informowane były o kolejnych etapach postępowania w formie obwieszczenia.

Mając na uwadze art. 64 ust.1 pkt 2 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) pismem z dnia 05.05.2015 r., znak: WONS-OŚ.4210.5.2015.KS.3 wystąpiono o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie (PPIS). Obwieszczeniem z dnia 11.05.2015 r. poinformowano strony, że postanowienie określające obowiązek przeprowadzenia oceny przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko zostanie wydane w terminie 14 dni od daty otrzymania wymaganych opinii. Organ opiniujący pismem z dnia 14.05.2015 r., (data wpływu do tutejszego urzędu 15.05.2015 r.), znak: PS.NZ.401.0130.2015 stwierdził, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W wyniku analizy uwarunkowań wynikających z art. 63 ust.1 ww. ustawy oraz uwzględniając opinie Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, postanowieniem z dnia 29.05.2015 r., znak: WONS-OŚ.4210.5.2015.KS, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, natomiast mając powyższe na uwadze, zgodnie z art. 63 ust. 5 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) postanowieniem z dnia 07.07.2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie zawiesił postępowanie do czasu przedłożenia raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 20.07.2015 r. został przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia inwestycyjnego pn.: *Obwodnica śródmieścia Szczecina – Etap VI. Budowa od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła Łękno wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie*” sporządzony przez Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego S.A., Zespół: mgr inż. Adam Sawicki, mgr inż. Paweł Molenda, mgr inż. Marcin Sulowski, mgr Paulina Woch-Galant, mgr inż. Katarzyna Zimorodzka, dr Krzysztof Ziarnek, Wojciech Mrugowski (Szczecin, czerwiec 2015 r.). W związku z powyższym, zgodnie z art. 97 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.) postanowieniem z dnia 23.07.2015 r. podjęto zawieszono postępowanie.

Organ przystąpił do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, obejmujące w szczególności:

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

Z uwagi na konieczność wyjaśnienia kwestii związanych z przeprowadzoną w raporcie analizą akustyczną oraz z uwagi na konieczność uzupełnienia wypisów z ewidencji gruntów w tutejszym urzędzie w dniu 14.08.2015 r. odbyło się spotkanie z pełnomocnikiem oraz wykonawcami dokumentacji. Ze spotkania sporządzono protokół, w którym wskazano na konieczność uzupełnienia ww. kwestii oraz wspólnie ustalono termin przedłożenia dodatkowej dokumentacji do 14.09.2015 r. Właściwe uzupełnienie wpłynęło do tutejszego urzędu w dniu 10.09.2015 r.

Mając na uwadze treść art. 77 ust. 1 pkt. 2 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) pismem z dnia 14.09.2015 r. wystąpiono do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie o opinię przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Ponadto z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo budynków wpisanych do rejestru zabytków oraz terenów ochrony konserwatorskiej wystąpiono również o opinię do Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

W dniu 22.09.2015 r. do tutejszego urzędu wpłynęła opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie z dnia 21.09.2015 r., znak: PS.NZ.401.0151.2015 w której organ zaopiniował pozytywnie realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz uzgodnił warunki realizacji eksploatacji przedsięwzięcia. Opinię w całości uwzględniono w niniejszej decyzji. W dniu 08.10.2015 r. do tutejszego urzędu wpłynęła opinia Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, z dnia 08.10.2015 r., znak: Z.Arch.SZ.5152.238.2015.MS, w której wskazano warunki, przy spełnieniu których inwestycja może być realizowana. Opinię uwzględniono w całości w niniejszej decyzji.

W ramach zapewnienia możliwości udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, obwieszczeniem z dnia 01.10.2015 r. 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 ustawy OOS, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce

i 21 dniowy termin ich składania (od dnia 06.10.2015 r. do 27.10.2015 r.). Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego do wydania decyzji – od dnia 06.10.2015 r.;
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie organu właściwego do wydania decyzji (w terminie od dnia 06.10.2015 r. do 27.10.2015 r.);
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie właściwej ze względu na przedmiot postępowania, tj. na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Szczecin (w terminie od dnia 06.10.2015 r. do 27.10.2015 r.);
- ogłoszenie w miejscu realizacji inwestycji – od dnia 06.10.2015 r. w miejscach dostępnych dla społeczeństwa.

W okresie wskazanym w obwieszczeniu wpłynęły uwagi społeczeństwa.

Poinformowano Strony o toczącym się postępowaniu administracyjnym i przysługującym prawie do zapoznania się z dokumentacją i możliwości wnoszenia uwag w przedmiotowej sprawie. Strony zawiadamiane były na każdym etapie prowadzonego postępowania. W trakcie postępowania wpłynęło 30 wniosków o uznanie za stronę od osób fizycznych. Z uwagi na fakt, iż osoby te były uznane za strony od początku prowadzonego postępowania wystosowano pismo informujące o tym fakcie oraz wskazujące na przyjęty sposób powiadamiania stron o kolejnych etapach postępowania.

Ponadto w toku postępowania wpłynął wniosek Fundacji SAPIENS o możliwość udziału w prowadzonym postępowaniu na prawach strony. W związku z tym, iż spełnione zostały warunki wskazane w art. 44 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) w dniu 21.10.2015 r. wydano postanowienie, w którym dopuszczono Fundację SAPIENS do udziału w postępowaniu na prawach strony. Fundacja nie brała czynnego udziału w postępowaniu.

Inne strony aktywnie uczestniczyły w prowadzonym postępowaniu. Złożono wiele uwag i wniosków. Terminy składania uwag przez strony pokrywały się z trwającym udziałem społeczeństwa.

Wobec powyższego, mając na uwadze charakter przedmiotowego postępowania, uznane za stosowne uwagi społeczeństwa i stron uwzględniono oraz wezwano w tym zakresie do uzupełnienia dokumentacji (wezwanie z dnia 12.11.2015 r., znak: WONS-OŚ.4210.5.2015.KS).

Podniesione w wezwaniu kwestie to:

- wpływ inwestycji na zdrowie i życie ludzi oraz na budynki znajdujące się w sąsiedztwie w zakresie drgań,
- uwzględnienie przepisów o transporcie kolejowym w szczególności w odniesieniu do odległości do budynków i budowli oraz w zakresie zgodności z projektem z niniejszym przepisem prawa,
- konieczność wycinki drzew z nieruchomości sąsiadujących z linią kolejową oraz nasadzenia zastępcze w obrębie nieruchomości 4/4 w obrębie 2138 miasta Szczecin,
- działań, jakie powinny być podejmowane w przypadku awarii w transporcie kolejowym, czy drogowym,
- dokładniejsza analiza wariantu polegającego na przeniesieniu linii kolejowej na stronę zachodnią projektowanej obwodnicy,
- analiza wpływu inwestycji na walory historyczno-kulturowe związane z utworzeniem na przestrzeni lat dzielnic w duchu howardowskiej idei miast – ogrodów – Westend, Neu West End i Branunsfelde, w tym Wzgórza Ackermana. Osiedla te utworzyły cenny układ zieleni i wchodzi obecnie w obręb osiedli Łękno i Pogodno. Projektowana inwestycja może stanowić element psujący historyczny układ miejski o charakterze willowym i zielony krajobraz parkowy,

- odniesienie się do faktu, iż w Programie ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Szczecin 2009, zaproponowano obszary ciche w tym Park Kasprowicza i Park Arkoński.

Stosowne uzupełnienie wpłynęło do tutejszego urzędu 02.12.2015 r.

Z uwagi na treści, jakie zawierało uzupełnienie oraz fakt, iż opiniowaniu powinna podlegać pełna dokumentacja (raport) przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pismem z dnia 11.12.2015 r. wystąpiono ponownie o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie. W dniu 17.12.2015 r. do tutejszego urzędu wpłynęła opinia PPIS z dnia 17.12.2015 r., znak: PS.NZ.401.0151.2015, w której organ sanitarny zaopiniował pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie oraz powtórzył warunki wskazane w poprzedniej opinii.

Po przedłożeniu uzupełnienia tutejszy organ zapewnił ponownie udział społeczeństwa. Obwieszczeniem z dnia 11.12.2015 r. 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 ustawy OOS, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 21 dniowy termin ich składania (od dnia 15.12.2015 r. do 05.01.2016 r.). Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez:

- udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej organu właściwego do wydania decyzji – od dnia 15.12.2015 r.;
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie organu właściwego do wydania decyzji (w terminie od dnia 14.12.2015 r. do 07.01.2016 r.);
- ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty w gminie właściwej ze względu na przedmiot postępowania, tj. na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Szczecin (w terminie od dnia 15.12.2015 r. do 05.01.2016 r.);
- ogłoszenie w miejscu realizacji inwestycji – od dnia 15.12.2015 r. w miejscach dostępnych dla społeczeństwa.

W terminie wskazanym w obwieszczeniu nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski społeczeństwa.

W dniu 05.01.2016 r. wpłynęły uwagi stron postępowania, do których odniesiono się w dalszej części niniejszej decyzji.

Uwagi stron i społeczeństwa, które nie znalazły odzwierciedlenia w wezwaniu oraz odniesienie się do nich tutejszego organu:

- Niezbędna wycinka drzew – strony podnoszą o bagatelizowaniu tej kwestii przez wykonawcę raportu.

W opinii organu kwestia wycinki została przedstawiona w sposób wystarczający. Dokumentacja zawiera pełną inwentaryzację drzew ze wskazaniem egzemplarzy przewidzianych do wycinki. Drzewa te nie stanowią cennego przyrodniczo siedliska, parku czy skweru. Jedynie fragment planowanej wycinki stanowią drzewa występujące w Parku prof. Briksa. Żadne z nich nie stanowi pomnika przyrody, ani nie tworzą alei pomnikowej. Z dokumentacji sprawy oraz dostępnej organowi wynika, iż nie występują na drzewach egzemplarze gatunków objętych ochroną. Owszem dla mieszkańców pobliskich nieruchomości drzewa te stanowią wartość estetyczną, jednak z punktu widzenia ochrony środowiska w tym przyrody, wycinka wskazanych egzemplarzy nie stanowi znaczącego ubytku dla przyrody, w tym dla stanu zadrzewienia miasta Szczecin. W sąsiedztwie miejsca realizacji inwestycji występują parki i skwery, które w opinii organu są w stanie zaspokoić potrzeby rekreacyjne mieszkańców nieruchomości sąsiadujących z przedsięwzięciem. W świetle obowiązujących przepisów, po uzyskaniu odpowiednich zezwoleń wycinka będzie mogła zostać przeprowadzona w zaplanowanym zakresie.

- Prawa własności nieruchomości – strony podnoszą ingerencję w istniejące wjazdy i zjazdy z nieruchomości oraz wpływ inwestycji na wartość rynkową istniejących budynków. Wnioskowano o zapis w decyzji o konieczności zmiany funkcji budynku przy ul. Zaleskiego 2B.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Nie jest również decyzją zezwalającą na realizację inwestycji. Jest to element procesu inwestycyjnego – decyzja administracyjna, która umożliwia ubieganie się o inne decyzje administracyjne i dokumentację niezbędną do przystąpienia do realizacji zamierzenia. Ponadto istotą decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ocena planowanego przedsięwzięcia w odniesieniu do jego wpływu na środowisko, co szczegółowo opisuje ustawa 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.). W związku z tym uznano uwagi te za niezasadne dla niniejszego postępowania.

- Hałas – strony podnoszą kwestie wpływu na zdrowie emisji hałasu z planowanej inwestycji.

W opinii organu dokumentacja sprawy zawiera szczegółowe analizy dotyczące oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w tym zakresie oraz odnosi się do obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa. Dane te były poddane opiniowaniu przez organ inspekcji sanitarnej, który sprawuje nadzór nad zadaniami z zakresu zdrowia publicznego, w tym m.in. z higieną środowiska. Zgodnie z danymi przedstawionymi w dokumentacji sprawy oraz opinią organu sanitarnego realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia, po spełnieniu warunków zawartych w niniejszej decyzji nie będzie stanowić zagrożenia.

- Przedmiot postępowania – strony podnoszą, iż wg nich z uwagi na art. 75 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) przedmiotem postępowania, a co za tym idzie raportu winna być linia kolejowa a nie droga.

Należy jednak wyjaśnić, że planowane przedsięwzięcie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z uwagi na fakt, iż jest wymienione w § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r., poz. 71), który brzmi: *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*. Ponadto poszczególne elementy przedsięwzięcia kwalifikowane są do § 3 ust. 1 pkt. 58, 61, 68, 79 oraz do § 3 ust. 2 pkt. 2 ww. rozporządzenia Rady Ministrów. Zatem główny element inwestycyjny stanowi układ komunikacyjny, natomiast art. 75 cytowanej wyżej ustawy, na który strony się powołują rozstrzyga jedynie właściwość organów odpowiedzialnych za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z brzmieniem tego przepisu, organem właściwym do wydania wnioskowanej dla planowanego przedsięwzięcia decyzji jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, ponieważ inwestycja będzie realizowana również na terenach zamkniętych (w tym przypadku tereny kolejowe). Nie ma to jednak wpływu na kwalifikację przedsięwzięcia.

- Katastrofa kolejowa – strony podnoszą możliwość wystąpienia katastrofy w ruchu kolejowym, co definiują jako poważną awarię przemysłową.

Do tej kwestii odniesienie zawiera raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Autorzy w sposób prawidłowy definiują poważną awarię przemysłową, jako sytuację do jakiej może dojść w zakładzie, nie zaś w transporcie. W opinii organu w sposób rzeczowy odniesiono się również do sytuacji wypadku w ruchu drogowym i kolejowym, które podlegają przepisom odrębnym. Należy

przy tym podkreślić, iż transport substancji niebezpiecznych odbywa się obecnie istniejącą linią kolejową i ten fakt nie ulegnie zmianie. Podczas realizacji inwestycji dojdzie do przebudowy odcinka trasy kolejowej, a nie do budowy nowego odcinka. Przebudowa ta ma na celu zaś – prócz dostosowania tego fragmentu do planowanej obwodnicy, również jego modernizację. To natomiast wpłynie na poprawę warunków odbywającego się tam ruchu kolejowego.

- Etapowość inwestycji – podniesiono, iż postępowanie dotyczy jednego z elementów większej inwestycji.

Autorzy raportu odnieśli się do kwestii etapowania inwestycji drogowych. Powołano się na wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego (wyrok NSA z dnia 29.01.2015 r., sygn. akt: II OSK 1605/13). Zgodnie z przedstawionymi danymi, wykładnią prawa i co za tym idzie stanowiskiem tutejszego organu inwestycja jest zgodna z przepisami prawa, a postępowanie w zakresie dotyczącym tego odcinka drogowego jest prowadzone prawidłowo.

- Zaangażowanie społeczeństwa w tworzeniu raportu – strony podnoszą brak możliwości wzięcia udziału w tworzeniu raportu.

Przepisy prawa nie przewidują, aby społeczeństwo brało udział w tworzeniu tego dokumentu. Niemniej jednak w przedmiotowym przypadku w opinii tutejszego organu społeczeństwo brało udział pośredni w tworzeniu raportu będącego przedmiotem niniejszej oceny. Zgodnie z przedstawionymi w raporcie danymi inwestor przeprowadzał w trakcie prac przygotowawczych do niniejszej inwestycji w tym do przedmiotowego postępowania konsultacje społeczne. Raport z tych konsultacji jest również załącznikiem do dokumentacji, a rozdział dotyczący konfliktów społecznych oparty na ich wyniku. Ponadto jednoznacznie wskazano, iż wariant wybrany do realizacji oraz przyjęte rozwiązania techniczne są również wynikiem opinii i wniosków przedstawianych na konsultacjach.

- Finansowanie inwestycji – strony sugerują, iż bezsensowna jest realizacja tego etapu obwodnicy bez zapewnienia środków na jej kolejne etapy.

Finansowanie inwestycji nie jest przedmiotem postępowania zmierzającego do wydania decyzji środowiskowych uwarunkowaniach, w tym oceny oddziaływania inwestycji na środowisko.

- Brak uzgodnienia przesunięcia linii kolejowej z zarządcą kolei.

Jednym z załączników dokumentacji jest pismo, w którym PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uzgadniają wstępnie projekt przebudowy odcinka linii kolejowej. Ponadto uzgodnienia takie nie są przedmiotem postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i nie są istotne z punktu widzenia charakteru niniejszej procedury.

- Zniszczenie Parku prof. Briksa.

W wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia dojdzie do ingerencji w park, nie nastąpi jednak jego całkowite zniszczenie. Jak wcześniej wspomniano drzewa przeznaczone do wycinki nie stanowią cennego siedliska przyrodniczego, żadne z nich nie jest pomnikiem przyrody, nie tworzą również alei pomnikowej. Mając na względzie lokalizację inwestycji na pograniczu centrum miasta, występujące w okolicy liczne parki i skwery, w opinii tutejszego organu wycinka nie będzie stanowiła znaczącego ubytku dla stanu zadrzewienia miasta Szczecin. Ponadto inwestor przewidział nasadzenia zastępcze.

- Wprowadzenie większego ruchu do centrum miasta.

Przedsięwzięcie polega na budowie kolejnego odcinka obwodnicy śródmiejskiej. Jej podstawowym zadaniem jest właśnie wyprowadzenie ruchu (w szczególności ciężkiego) ze ścisłego centrum miasta – ze strefy śródmiejskiej. W związku z powyższym wniosek ten uznano za niezrozumienie zamiarów inwestorskich.

- Brak opisu skumulowanego oddziaływania linii kolejowej i planowanej drogi.

Dokumentacja oraz przeprowadzone analizy dotyczą całości przedsięwzięcia i podejmują temat kompleksowo.

- Niekompletność raportu w kwestiach przyrodniczych.

W opinii organu przedłożony raport spełnia wymagania podyktowane art. 66 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) oraz wskazane w postanowieniu tutejszego organu określającym jego zakres. Dokonano inwentaryzacji szaty roślinnej oraz fauny. W analizie wpływu inwestycji na przyrodę wykorzystano dokumentację przyrodniczą opracowaną dla miasta Szczecin. W sposób szczegółowy opisano elementy abiotyczne środowiska przyrodniczego. W opinii tutejszego organu treści zawarte w dokumentacji pozwalają na rzetelną ocenę wpływu inwestycji na przyrodę tego terenu. Należy przy tym zauważyć, iż inwestycja będzie realizowana na obrzeżach ścisłego centrum miasta Szczecin. Jest to teren silnie przekształcony i zantropogenizowany.

- Niezgodność z zapisami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania.

Zgodnie z art. 80 ust.2 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.) organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje ją po stwierdzeniu zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Nie ma zastosowania w niniejszej procedurze studium uwarunkowań. Nie mniej jednak w przedmiotowym przypadku planowane przedsięwzięcie jest zgodne z zapisami studium, wobec czego jego lokalizacja na etapie planistycznym została przeanalizowana i zaakceptowana.

- Nieprzekonujące wnioski z przeprowadzonej analizy emisji do powietrza.

W opinii organu przeprowadzona analiza w raporcie jest kompletna a wyciągnięte wnioski właściwe. Z punktu widzenia przepisów dotyczących ochrony środowiska w tym zakresie najważniejszym wynikiem i z niego płynącym wnioskiem jest fakt, iż standardy jakości środowiska w tym zakresie zostaną dotrzymane.

Należy ponadto dodać, iż w przedłożonych wnioskach strony postępowania głównie wyrażały niezadowolenie oraz sprzeciw odnoszący się do planów inwestorskich. Prócz tych wymienionych powyżej były one wyrazem subiektywnej oceny sytuacji, podszytej emocjami, do których nie odniesiono się z uwagi na brak podstaw w przedmiotowym postępowaniu.

W toku postępowania do tutejszego urzędu wpływały uzupełnienia dotyczące działek inwestycyjnych. Uzupełnienia te nie miały wpływu na analizy oraz na dane przedstawione i przeanalizowane w raporcie oddziaływania na środowisko. Nie miały również wpływu na krąg uznanych stron przedmiotowego postępowania. Były natomiast wynikiem ciągłego postępu prac projektowych. Uzupełnienia te wpływały w następujących terminach: 23.09.2015 r., 02.12.2015 r.

W przedłożonym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wpływ planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska w fazie realizacji eksploatacji i likwidacji.

Obecne zagospodarowanie terenu przeznaczzonego pod planowane przedsięwzięcie

Obszar planowanego przedsięwzięcia obecnie jest wykorzystywany głównie jako:

- ogrody działkowe sąsiadujące bezpośrednio z linią kolejową 406 - teren ograniczony ulicami Arkońska/Niemierzyńska, Bułgarska, Jana Kochanowskiego oraz linią kolejową nr 406,
- zabudowa wielorodzinna przy Al. Wojska Polskiego 185,
- zabudowa użytkowa (garaże) przy ul. Pawła Jasienicy,

- teren kolejowy linii kolejowej nr 406 na odcinku od km 5,350 do km 6,400 wraz z peronami nieczynnego p.o. Szczecin Łękno,
- ciągi komunikacyjne (ulice), tj.:
 - al. Wojska Polskiego (na odcinku oskrzyżowania z ul. Prusa/Solskiego i Zaleskiego),
 - ulice: Pawła Jasienicy, Bohdana Zaleskiego, Romualda Traugutta, Jana Kochanowskiego, Juliana Fałata.

W rejonie objętym opracowaniem funkcjonują urządzenia elektroenergetyczne takie jak: kablowa sieć elektroenergetyczna średniego i niskiego napięcia, sygnalizacja świetlna ruchu ulicznego oraz urządzenia oświetlenia ulicznego. Ponadto w sąsiedztwie projektowanej trasy znajduje się dwutorowa linia elektroenergetyczna WN-110kV, która przecina Al. Wojska Polskiego.

Istniejąca infrastruktura techniczna sieci elektroenergetycznych, bez względu na jej stan techniczny, zostanie przebudowana w miejscach kolizji z projektowanym układem drogowym.

Analizowane warianty.

Analizie poddano trzy warianty planowanego przedsięwzięcia.

Wariant I:

Początek Obwodnicy jest dowiązany do skrzyżowania ulic Arkońskiej, Niemierzyńskiej i Wszystkich Świętych (koniec etapu V), koniec za istniejącym przejazdem kolejowym na ul. Lindego i Zaleskiego. Długość budowy Obwodnicy - ok. 1 km, Al. Wojska Polskiego - 0,6 km.

Trasa przebiega początkowo po stronie północno-zachodniej linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny – Trzebież. Następnie przekracza górą linię kolejową w okolicach Parku Różanka, za pomocą łuku poziomego $R=300m$ oraz spadków podłużnych maksymalnie 4,82%. Następuje wyłączenie północno-zachodniej łącznicy od Obwodnicy, tak pozostała po zachodniej stronie linii kolejowej i włączyła się w Al. Wojska Polskiego na wysokości ul. Traugutta. Dalszy przebieg trasy Obwodnicy odbywa się po stronie wschodniej linii kolejowej, następuje obniżenie trasy tak aby przejść dołem pod Al. Wojska Polskiego. Skrzyżowanie z Al. Wojska Polskiego zaprojektowano jako węzeł typu WB (karo), z wyspą centralną znajdującą się w ciągu Al. Wojska Polskiego, skrzyżowanie obejmuje włączenie łącznic oraz ul. Traugutta.

W Al. Wojska Polskiego, w pasie dzielącym pomiędzy jezdniami, zaprojektowano torowisko tramwajowe zabudowane tak aby utworzyć pas autobusowo-tramwajowy, integrujący transport zbiorowy. Przystanki autobusowo-tramwajowe znajdują się po stronie wschodniej, na wysokości ul. Jasienicy. Zaprojektowano ciągi piesze i rowerowe na całym układzie. Ul. Jasienicy zostanie zakończona placem do zawracania.

Konieczna jest budowa nowych obiektów mostowych w ciągu Al. Wojska Polskiego i ciągu pieszo-rowerowego przy parku Różanka.

Przebieg linii kolejowej 406 wraz peronami pozostaje bez zmian.

Wariant II

Wariant wybrany do realizacji przez inwestora opisany szczegółowo w charakterystyce przedsięwzięcia.

Wariant III:

Początek Obwodnicy jest dowiązany do skrzyżowanie ulic Arkońskiej, Niemierzyńskiej i Wszystkich Świętych (koniec etapu V), koniec za istniejącym przejazdem kolejowym na ul. Lindego i Zaleskiego. Długość budowy Obwodnicy - ok. 1,1 km, Al. Wojska Polskiego - 0,6 km.

Trasa przebiega początkowo po stronie północno-zachodniej linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny – Trzebież. Następnie przekracza górą linię kolejową w okolicach Parku Różanka, po zachodniej stronie linii kolejowej, za pomocą łuku poziomego $R=200m$ oraz spadku podłużnego 4,01%. Następuje

wyłączenie łącznic od Obwodnicy, tak pozostały po zachodniej stronie linii kolejowej i włączenie ich w Al. Wojska Polskiego na wysokości ul. Traugutta.

Dalej Obwodnica przebiega górą nad Al. Wojska Polskiego, po stronie wschodniej linii kolejowej. Skrzyżowanie z Al. Wojska Polskiego zaprojektowano jako węzeł typu WB (karo), ze skrzyżowaniami skanalizowanymi, obejmującymi włączenie łącznic oraz ul. Traugutta.

W Al. Wojska Polskiego, w pasie dzielącym pomiędzy jezdniami, zaprojektowano torowisko tramwajowe zabudowane tak aby utworzyć pas autobusowo-tramwajowy, integrujący transport zbiorowy. Przystanki autobusowo-tramwajowe znajdują się po stronie wschodniej i zachodniej. Zaprojektowano ciągi piesze i rowerowe na całym układzie. Ul. Jasienicy została włączona do skrzyżowania Al. Wojska Polskiego z łącznicą Obwodnicy.

Konieczna jest budowa nowych obiektów mostowych w ciągu Al. Wojska Polskiego i ciągu pieszo-rowerowego przy parku Różanka.

Przebieg linii kolejowej 406 wraz peronami pozostaje bez zmian.

Realizacja przedsięwzięcia w wariantach I i III z uwagi na wyniesienie trasy obwodnicy ponad linię kolejową wiąże się z potencjalnie większym wpływem na klimat akustyczny na terenach sąsiadujących, co wymagałoby najprawdopodobniej posadowienia większej liczby ekranów akustycznych.

Wariant I i III związany z budową obwodnicy jako estakady wyniesionej nad poziom terenu wiązać się będzie z większym niż w przypadku wariantu II oddziaływaniem na krajobraz.

Wariant II został wskazany jako optymalny na etapie koncepcji, ze względu na optymalne rozwiązanie techniczne Obwodnicy (małe spadki podłużne, duże promienie łuków poziomych na trasie Obwodnicy), ekonomiczne (małe koszty, brak konieczności ponownego przekraczania linii kolejowej przy realizacji etapu VII), środowiskowe (poprowadzenie Obwodnicy wzdłuż i częściowo po trasie istniejącej linii kolejowej w wykopie, brak wyniesienia trasy ponad istniejący teren – ograniczenie oddziaływania akustycznego oraz na krajobraz), społeczne (stosunkowo małe zaburzenia budynków mieszkalnych).

Oddziaływanie na środowisko przyrodnicze.

Realizacja przedsięwzięcia w obszarze śródmiejskim, w obrębie kompleksów zieleni urządzonej i terenów zabudowanych, nie spowoduje ingerencji w siedliska istotne dla szaty roślinnej. Poza zielenią urządzonej zniszczone zostaną jedynie zbiorowiska roślinności synantropijnej, związane z przydrożami, przytorzami, skarpami przy terenach komunikacyjnych, miejscami wydeptywanymi i przypłociami. Zajmowane są one przez pospolite gatunki rodzime oraz zawlezione gatunki obce, w tym inwazyjne.

W trakcie budowy zniszczona zostanie dotychczasowa pokrywa roślinna w obszarze inwestycji.

Oddziaływanie na etapie realizacji inwestycji związane jest z:

- zajęciem terenu i likwidacją siedlisk gatunków - miejsc żerowania i rozrodu, znajdujących się w pasie inwestycji oraz na obszarach zajętych w związku z jej realizacją (odwodnienia, drogi dojazdowe itp.) oraz degradacją siedlisk gatunków znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy - zanieczyszczenie, wydeptywanie, zmiana i usunięcie części szaty roślinnej itp.;
- płoszeniem gatunków występujących na terenach w bezpośrednim sąsiedztwie miejsc prowadzenia prac budowlanych - hałas i ruch pojazdów budowlanych, wzmożona obecność ludzi; z uwagi na znajdujące się w sąsiedztwie terenu inwestycyjnego ruchliwe ulice (Wojska Polskiego, Arkońska, Zaleskiego), czynna linia kolejowa nr 406, intensywne użytkowanie rekreacyjno-wypoczynkowe zarówno ogrodów działkowych jak i terenu Parku Kasprowicza.

Negatywną konsekwencją realizacji planowanej inwestycji będzie pojawienie się nowej bariery utrudniającej lub uniemożliwiającej migrację zwierząt. Jednak jej efekt z uwagi na bezpośrednio przylegającą do planowanej inwestycji linię kolejową, sieć ulic i ogrodzonych ogrodów działkowych nie będzie znaczący.

Przedsięwzięcie planowane jest do realizacji poza obszarami form ochrony przyrody, na terenach przekształconych antropogenicznie, które nie przedstawiają ponadprzeciętnych wartości przyrodniczych.

W obszarze opracowania nie występują zbiorowiska roślinne wskaźnikowe dla siedlisk przyrodniczych, ani inne cenne ze względu na rzadkość występowania lub mające znaczenie dla różnorodności biologicznej skupienia roślin. Brak jest naturalnych i półnaturalnych siedlisk i zbiorowisk roślinnych.

Na przedmiotowym obszarze brak jest siedlisk stanowiących miejsca lęgów gatunków ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz ptaków nielicznych, bardzo nielicznych i skrajnie nielicznych jako lęgowe w Polsce. Ponadto brak jest siedlisk lęgowych dla ptaków zakładających gniazdo na terenach polnych, łąkowych i wodno-błotnych. Wszystkie odnotowane gatunki to ptaki pospolite i szeroko rozprzestrzenione.

Oddziaływanie na walory krajobrazowe środowiska jest zagadnieniem niemierzalnym, a jego ocena jest w znacznej mierze subiektywna. Wpływ ten uzależniony jest od aktualnych walorów krajobrazowych terenu, ukształtowania powierzchni i charakteru użytkowania gruntów. W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia nie wystąpią istotne zmiany w krajobrazie tej części miasta Szczecina. Dalej będzie to krajobraz miejski. Nie zostaną zaburzone lub ograniczone osie widokowe, panoramy szczególne i unikatowe, indywidualne oraz grupowe dominanty i subdominanty krajobrazowe o charakterze naturalnym (np. wzgórze, skałki) oraz kulturowym (kościół, zamki, pałace itp.). Projektowany układ drogowy nie będzie znacząco eksponowany w krajobrazie

Oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne.

W trakcie fazy budowy zostaną podjęte prace, które będą się wiązały z ingerencją w środowisko gruntowo-wodne.

Będą to m.in. następujące grupy czynności:

- organizacja zaplecza budowy,
- rozbiórka istniejących nawierzchni dróg, obiektów kubaturowych, mostowych i elementów małej architektury (wskazanych w punkcie 2.4.6.)
- rozbiórka sieci inżynierskich,
- rozwózka materiałów budowlanych,
- wykładanie poszczególnych warstw drogi,
- prace końcowe, porządkowe i likwidacyjne, nasadzenia zieleni.

Prace związane z przedsięwzięciem realizowane będą z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań przyrodniczych, gruntowo-wodnych, istniejącej infrastruktury i zagospodarowania przestrzennego.

Obszar opracowania położony jest poza strefami ochronnymi ujęć wody.

Obszar opracowania położony jest częściowo w strefie GZWP Nr 122 Dolina kopalna Szczecin. Z uwagi na średnią głębokość ujęć oraz poziomów użytkowych, a także odporność zbiornika na zanieczyszczenia nie przewiduje się wpływu na jego zasoby.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w Obszarze Dorzecza Odry na obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Odra od Parnicy do Ujścia PLRW6000211999 oraz na obszarze jednolitej części wód podziemnych PLGW69003.

Jednolitą część wód powierzchniowych PLRW6000211999 określono jako silnie zmienioną, jej stan jako zły a ryzyko osiągnięcia celów środowiskowych jako zagrożone. Dla danej JCWP wprowadzono derogacje, w których uzasadnieniu stwierdzono, iż z uwagi na planowane działania w zakresie realizacji inwestycji powodujących zmiany w charakterystykach fizycznych JCWP, służące wyższemu celom społecznym, tj. rozwój gospodarczy, ochrona przeciwpowodziowa, niemożliwe jest osiągnięcie przez JCW założonych celów środowiskowych.

W Planie Gospodarowania Wodami dla wód podziemnych, dla obszaru PLGW69003 stan wód oceniono jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celów jako niezagrażone.

W fazie budowy ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnych zbiornikach bezodpływowych i będą wywożone wozem asenizacyjnym, a wody opadowe powstające w trakcie prac budowlanych będą odprowadzane powierzchniowo w grunt.

Prowadzenie robót budowlanych nie wpłynie na jakość i dynamikę ilości przepływu wód z uwagi na to, że zabroniony jest zrzut ścieków z budowy do wód powierzchniowych oraz ich zanieczyszczanie podczas prowadzenia prac. Do wód powierzchniowych nie będą wprowadzane żadne zanieczyszczenia. Należy zatem uznać, że roboty budowlane nie będą wpływały negatywnie na wody powierzchniowe.

Zastosowania nowych technologii oraz odpowiednie odprowadzenie wód opadowych ograniczy bezpośrednią infiltrację zanieczyszczeń związanych z eksploatacją obwodnicy. Projektowana konstrukcja drogi wraz z odpowiednim sposobem odwodnienia zapewnia właściwą ochronę gruntu i wód podziemnych. Ewentualne znaczące zagrożenia związane będą z sytuacjami awaryjnymi i wypadkami, m.in. wyciek substancji szkodliwych

Inwestycja nie znajduje się na obszarach szczególnego zagrożenia powodziowego

Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia, dotychczasowy sposób wykorzystania terenu realizacji i eksploatacji inwestycji, zastosowane rozwiązania chroniące środowisko oraz zastosowane derogacje wobec danych jednolitych części wód uznano, iż realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych.

Podsumowując budowa i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie negatywnie na środowisko wodne i gruntowe.

Nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, ani nie nastąpi pogorszenie stanu biologicznego, chemicznego wód powierzchniowych.

Gospodarka wodno-ściekowa.

Wody opadowe w trakcie prac budowy będą spływały z placu budowy do gruntu w sposób naturalny – infiltracja.

Ścieki bytowe, podczas fazy budowy gromadzone będą w zbiornikach bezodpływowych (toi toi).

Oddziaływanie w tym zakresie z fazy eksploatacji będzie związane z emisją ścieków opadowych i roztopowych z projektowanych nawierzchni utwardzonych tj. dróg i parkingu oraz z terenu modernizowanych linii kolejowej i tramwajowej.

Zaprojektowano odwodnienie:

- z terenu Obwodnicy do projektowanych wpustów i dalej projektowaną kanalizacją deszczową w ciągu obwodnicy, mające ujście do istniejącej kanalizacji mającej odpływ do jeziora Rusalka, zgodnie z decyzją Starosty Polickiego z dnia 21.06.2013 r. znak SR.6341.22.2013.BW udzielającą pozwolenia wodnoprawnego na szczególne korzystanie z wód w przedmiocie wprowadzania ścieków opadowych do Jeziora Rusalka oraz na wykonanie urządzenia wodnego.
- z pozostałych ulic poprzez projektowaną/przebudowywaną kanalizację deszczową do istniejącej kanalizacji w ul. Wojska Polskiego, zgodnie z ogólnymi i technicznymi przyłączenia do urządzeń

kanalizacyjnych wydane przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie dnia 30.03.2015 r.

Gospodarka odpadami.

W fazie realizacji inwestycji powstawać będą następujące rodzaje odpadów: opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych, opakowania z drewna, opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone (np. środkami ochrony roślin I i II klasy toksyczności - bardzo toksyczne i toksyczne); odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów; gruz ceglany; zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 170106; odpady z remontów i przebudowy dróg; inne niewymienione odpady; tworzywa sztuczne; aluminium; żelazo i stal; mieszaniny metali; kable zawierające ropę naftową, smołę i inne substancje niebezpieczne; kable inne niż wymienione w 17 04 10; gleba i ziemia, w tym kamienie, zawierające substancje niebezpieczne; materiały konstrukcyjne inne niż wymienione w 170601 i 170603; zmieszane odpady z budowy i demontażu inne niż wymienione w 170901, 170902 i 170903; niesegregowane odpady komunalne.

Odpady będą selektywnie magazynowane w oznakowanych pojemnikach lub przystosowanych do tego tymczasowych punktach magazynowania. Zostanie zapewniony systematyczny wywóz bądź zagospodarowanie odpadów.

W trakcie eksploatacji inwestycji wytworzone zostaną odpady powstające w wyniku utrzymania obiektów, urządzeń i instalacji oraz zagospodarowania terenu w pasie inwestycji, sklasyfikowane jako: odpady farb i lakierów zawierających rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne; odpady farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 11; odpady z usuwania farb i lakierów zawierające rozpuszczalniki organiczne lub inne substancje niebezpieczne; odpady z usuwania farb i lakierów inne niż wymienione w 08 01 17; zmywacz farb lub lakierów; inne rozpuszczalniki i mieszaniny rozpuszczalników; opakowania z papieru i tektury; opakowania z tworzyw sztucznych; opakowania wielomateriałowe; zmieszane odpady opakowaniowe; opakowania ze szkła; sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02; opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone (np. środkami ochrony roślin I i II klasy toksyczności - bardzo toksyczne i toksyczne); sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. pcb); zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 160209 i 160212; zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13; niebezpieczne elementy lub części składowe usunięte z zużytych urządzeń; elementy usunięte z zużytych urządzeń inne niż wymienione w 16 02 15; zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06; odpady z remontów i przebudowy dróg; inne niewymienione odpady; drewno; szkło; tworzywa sztuczne; odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych zawierające lub zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi (np. drewniane podkłady kolejowe); mieszanki bitumiczne zawierające smołę; mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01; smoła i produkty smołowe; miedź, brąz, mosiądz; aluminium; ołów; cynk; żelazo i stal; cyna; mieszaniny metali; kable inne niż wymienione w 17 04 10; gleba i ziemia w tym kamienie inne niż wymienione w 150505; tłużeń torowy (kruszywo) zawierający substancje niebezpieczne; tłużeń torowy (kruszywo) inny niż wymieniony w 17 05 07; inne materiały izolacyjne zawierające substancje niebezpieczne; materiały izolacyjne inne niż wymienione w 17 06 01 i 17 06 03; inne odpady z budowy, remontów i demontażu (w tym odpady zmieszane) zawierające substancje niebezpieczne; zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09; odpady ulegające biodegradacji; inne odpady nieulegające biodegradacji;

niesegregowane zmieszane odpady komunalne; odpady z czyszczenia ulic i placów; odpady ze studzienek kanalizacyjnych.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia powstaną również odpady takie jak: odpady stałe z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach o kodzie 13 05 01 i mieszanina odpadów z piaskowników i z odwadniania olejów w separatorach o kodzie 13 05 08. Odpady te będą wytworzone w wyniku okresowego świadczenia usług w zakresie czyszczenia zbiorników (separatora) przez wyspecjalizowany podmiot.

Wszystkie wytworzone odpady będą magazynowane w sposób selektywny w odpowiednich dla danego rodzaju odpadu kontenerach lub pojemnikach, ustawionych w wyznaczonym miejscu, zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich.

Następnie wytworzone odpady będą przekazywane uprawnionym odbiorcom, posiadającym stosowne uregulowania w tym zakresie.

Emisja pyłów i gazów do powietrza.

W czasie robót budowlanych wystąpi emisja gazów lub pyłów do powietrza powstająca podczas pracy silników wysokoprężnych napędzanych olejem napędowym. Będzie to dwutlenek siarki, azotu, tlenek węgla i pył zawieszony. Będzie to emisja niezorganizowana. Obliczenia oddziaływania na powietrze atmosferyczne takiej emisji przeprowadzono bezpośrednio w czasie realizacji na obiektach o większej koncentracji sprzętu budowlanego wykazały, że największym problemem była emisja dwutlenku azotu.

W związku z budową obwodnicy etap VI, przewiduje się jednoczesną (maksymalnie) pracę 6-8 jednostek sprzętu budowlanego, zasilanego olejem napędowym.

Wyniki przeprowadzonej analizy dowodzą, iż standardy jakości środowiska w tym zakresie dla fazy realizacji zostaną dotrzymane. Uciążliwości w tym zakresie będą występowały lokalnie – w zależności od aktualnego etapu prowadzonych prac i ustaną po zakończeniu budowy.

W fazie eksploatacji inwestycji emisja gazów i pyłów do powietrza będzie generowana wyłącznie od źródeł ruchomych w postaci samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych, autobusów, motocykli poruszających się po projektowanych drogach. Dodatkowo emisja będzie pochodzić również od pociągów spalinowych.

Ocenę oddziaływania przedmiotowej inwestycji na jakość powietrza oparto na sprawdzeniu dotrzymywania w powietrzu wartości odniesienia substancji, poprzez spełnienie warunków zakresu określonych w załączniku nr 3 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. nr 16 poz. 87).

Podczas spalania paliw płynnych (benzyna, olej napędowy, LPG) w silnikach pojazdów powstają spaliny samochodowe, w składzie których znajdują się: węglowodory (C_nH_m) alifatyczne i aromatyczne, benzen, dwutlenek azotu, tlenek węgla, pył, ołów, amoniak oraz dwutlenek siarki. Emisja spalin od środków transportu zachodzi okresowo i jest uzależniona od ilości pojazdów poruszających się po drodze.

Na potrzeby przeprowadzenia analizy emisji do powietrza na terenach wzdłuż planowanej inwestycji wykorzystano szacunkowe natężenie ruchu drogowego dla dwóch horyzontów czasowych – rok 2020 i 2035.

Wykonane obliczenia oraz przeprowadzone analizy dowodzą, iż wprowadzenie substancji do powietrza w związku z ruchem drogowym (po drogach i parkingu) i kolejowym na terenie przedmiotowej inwestycji nie powodują przekroczeń dopuszczalnych stężeń w powietrzu.

Emisja hałasu.

W trakcie realizacji planowanego połączenia drogowego i kolejowego, modernizacji połączenia tramwajowego oraz sieci uzbrojenia podziemnego, będzie występować okresowe oddziaływanie akustyczne, spowodowane pracą maszyn drogowych i pojazdów transportowych.

W ramach realizacji przedsięwzięcia, przewiduje się wykonanie robót rozbiórkowych istniejących nawierzchni jezdni, kolidujących budynków, modernizacja torów tramwajowych oraz budowa (przesunięcie) trakcji kolejowej.

Prace prowadzone na terenie otwartym będą okresowo źródłem emisji hałasu związanego z użyciem sprzętu transportowego i budowlanego oraz narzędzi ręcznych.

Przewiduje się, że podczas realizacji prac budowlano-montażowych, w zależności od etapu realizacji poszczególnych robót, wykorzystywany będzie niżej wymieniony sprzęt (maszyny i urządzenia):

- roboty rozbiórkowe - frezarki, piły do ciecienia betonu i asfaltu, młoty pneumatyczne, sprężarki spalinowe,
- roboty ziemne - koparko-ładowarki kołowe, zagęszczarki płytowe, walce statyczne lub wibracyjne,
- roboty drogowe, kolejowe - rozścielacze do mas bitumicznych, zagęszczarki, walce statyczne lub wibracyjne,
- roboty instalacyjno-montażowe - dźwigi samobieżne i samochodowe, ręczne narzędzia pneumatyczne i elektryczne,
- transport - ciągniki, samochody ciężarowe skrzyniowe i samowładowcze.

O poziomie i uciążliwości emitowanego hałasu w okresie budowy, decydować będzie typ i jakość używanego sprzętu oraz czas jego pracy. Zależne to będzie od fazy realizowanych prac budowlanych, a przede wszystkim używanych przez wykonawcę robót narzędzi oraz eksploatowanego parku maszynowego. Największym (choć krótkookresowym) źródłem hałasu będą prace ziemne, związane z przygotowaniem placu budowy (prace rozbiórkowe oraz ziemne). Źródłem hałasu będzie wówczas praca ciężkiego sprzętu, dźwigów, koparek oraz ruch pojazdów. Będą to jednak okresy intensywnej emisji hałasu o charakterze przejściowym, krótkotrwałym, a znaczące źródła emisji hałasu, pracujący sprzęt mechaniczny, przemieszczać się będzie wraz z postępem prac.

Podczas funkcjonowania przedsięwzięcia, wystąpi emisja akustyczna związana z ruchem odbywającym się po projektowanym połączeniu drogowym oraz kolejowym i tramwajowym odbywającym się po przebudowanych układach torowych.

Dla potrzeb niniejszego raportu przeprowadzono analizę oddziaływania akustycznego na tereny podlegające ochronie przed hałasem, a znajdujące się w zasięgu oddziaływania inwestycji.

Wśród terenów położonych najbliżej planowanej inwestycji wyróżnić można następujące kategorie:

- zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej,
- tereny rekreacyjno-wypoczynkowe.

Wśród ruchomych źródeł hałasu, w postaci pojazdów poruszających się po przedmiotowych odcinkach dróg objętych analizą wyróżnić można następujące podkategorie:

- pojazdy lekkie (PL),
- pojazdy ciężkie (PC),

Do kategorii pojazdów lekkich (PL) zalicza się: samochody osobowe, motocykle, samochody dostawcze o masie do 3,5 t.

Do kategorii pojazdów ciężkich (PC) należą: wszystkie pozostałe pojazdy nie wymienione w kategorii pojazdów lekkich.

Z uwagi na przebudowywaną linię kolejową nr 406, w obliczeniach akustycznych uwzględniono także ruch pociągów towarowych i pasażerskich (SKM).

Dodatkowo po Al. Wojska Polskiego będzie odbywał się ruch tramwajowy, który również został uwzględniony w obliczeniach.

Przyjęto za podstawę pomiary dotyczące natężenia ruchu pojazdów wykonane w szczycie porannym w godzinach od 7:00 do 10:00 oraz w szczycie popołudniowym pomiędzy godzinami 14:00 a 17:00, a także rozkład ruchu na sieci dróg w rejonie opracowania, wykonany przez Instytut Inżynierii Lądowej Politechniki Wrocławskiej na potrzeby projektu budowy V etapu Obwodnicy Śródmiejskiej oraz analizę ruchu wykonaną na potrzeby zmian w programach sygnalizacji świetlnej w ciągu Obwodnicy Śródmiejskiej wykonaną na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego, wyznaczono oddziaływanie akustyczne dla horyzontów czasowych 2020 oraz 2035 przy następujących założeniach:

- w roku 2020 zostaje oddany do użytku etap VI Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku pomiędzy ul. Niemierzyńską a aleją Wojska Polskiego wraz z dwupoziomowym węzłem Łękno. Przy czym ruch na węzle ograniczony jest jedynie do wjazdu i wyjazdu na Obwodnicę w kierunku północnym;
- w roku 2030 zostaje oddany do użytku etap VII Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od węzła Łękno do ulicy 26 Kwietnia wraz z węzłem pośrednim umożliwiającym wjazd na Pogodno przez węzeł na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza lub ul. Witkiewicza. W etapie tym zamknięty zostaje przejazd kolejowy w ciągu ulicy Zaleskiego;
- w roku 2035 w dalszym ciągu pozostaje układ drogowy obwodnicy do ul. 26 Kwietnia z przyjętym wzrostem ruchu zgodnie ze wskaźnikami wykazanymi w wytycznych GDDKiA.

Wśród najważniejszych uwzględnionych parametrów dla hałasu drogowego wyróżnić można: godzinne natężenie ruchu dla pory dziennej i nocnej, udział pojazdów ciężkich w całkowitym natężeniu ruchu w porze dziennej i nocnej, średnie prędkości poruszania się pojazdów na poszczególnych odcinkach dróg, charakter równomierności ruchu, przekrój drogi oraz typ nawierzchni. Dla hałasu szynowego natomiast liczbę, typ i prędkości poruszających się tramwajów i pociągów, typ torowiska oraz strukturę ruchu w tym przede wszystkim udział pojazdów hamujących na danym odcinku toru.

Dla całego planowanego układu komunikacyjnego dróg we wszystkich rozpatrywanych horyzontach czasowych przyjęto prędkość poruszania się pojazdów 50 km/h zarówno w porze dnia jak i nocy. W okolicy skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Traugutta i projektowanymi łącznicami obwodnicy, zamodelowano prędkość poruszania się pojazdów równą 40 km/h. Wyłącznie w obszarze planowanych skrzyżowań przyjęto mniejszą średnią prędkość wynoszącą 20 km/h, co związane jest z rzeczywistą prędkością przejazdu pojazdów na tego typu skrzyżowaniach.

Prędkość tramwajów i pociągów przyjęto na poziomie 50-60 km/h.

Do obliczeń przyjęto rzeczywisty przekrój poprzeczny ulic istniejących oraz planowane przekroje dróg stanowiących przedmiot inwestycji. Nachylenie dróg przyjęto zgodnie z istniejącym terenem, a w przypadku dróg planowanych zgodnie z otrzymanymi od Inwestora planowanymi niweletami. Dla całej sieci dróg przyjęto nawierzchnię w postaci gładkiego asfaltu. Założono również dobry stan asfaltu wychodząc z założenia, że istniejąca nawierzchnia nawet w przypadku zaniechania realizacji Inwestycji będzie okresowo naprawiana oraz uwzględniono planowaną „cichą nawierzchnię” na wszystkich odcinkach dróg w obszarze Inwestycji.

Na podstawie badań własnych oraz danych literaturowych przyjęto dla „cichej nawierzchni” skuteczność tłumienia emisji hałasu powstającego na styku koło-nawierzchnia wynoszącą 6 dB. Jest to wartość mniejsza aniżeli maksymalna wartość obserwowana i wzmiankowana w literaturze specjalistycznej dla prędkości ruchu pojazdów 50 km/h. Niemniej jednak takie założenie wydaje się

mniej korzystne z akustycznego punktu widzenia i uwzględnia częściowe zużycie nawierzchni podczas jej eksploatacji.

Dla całej sieci dróg w obrębie większych skrzyżowań o ruchu kierowanym sygnalizacją świetlną przyjęto pulsujący ruch pojazdów na odcinkach przed i za skrzyżowaniem odpowiadających wydzielonym pasom skrętów (nie mniejszym jednak niż 100 m), który odpowiada zwiększonej emisji hałasu w obrębie skrzyżowań z uwagi na hamowanie i ruszanie pojazdów.

Prognozę wykonano przy następujących założeniach:

- w roku 2020 zostaje oddany do użytku etap VI Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku pomiędzy ul. Niemierzyńską a aleją Wojska Polskiego wraz z dwupoziomowym węzłem Łękno. Przy czym ruch na węzle ograniczony jest jedynie do wjazdu i wyjazdu na Obwodnicę w kierunku północnym;
- w roku 2030 zostaje oddany do użytku etap VII Obwodnicy Śródmiejskiej na odcinku od węzła Łękno do ulicy 26 Kwietnia wraz z węzłem pośrednim umożliwiającym wjazd na Pogodno przez węzeł na skrzyżowaniu z ul. Mickiewicza lub ul. Witkiewicza. W etapie tym zamknięty zostaje przejazd kolejowy w ciągu ulicy Zaleskiego;
- w roku 2035 w dalszym ciągu pozostaje układ drogowy obwodnicy do ul. 26 Kwietnia z przyjętym wzrostem ruchu zgodnie ze wskaźnikami wykazanymi w wytycznych GDDKiA;
- uruchomienie Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju spowoduje konieczność dołożenia minimum 8 pociągów tramwajowych,
- budowa torowiska tramwajowego w ciągu ulicy Spacerowej i Szafera do nowej pętli tramwajowej odciążą al. Wojska Polskiego z ruchu wyjazdowego i zjazdowego do zajezdni. Przez ul. Arkońską odbywać się będą mogły częściowo wyjazdy na linie 2,3,10 i 12 co spowoduje spadek ruchu tramwajowego o ok. 50 pociągów tramwajowych na dobę,
- po roku 2020 planowana jest rozbudowa sieci tramwajowej o odcinki sieci w ciągu ul. Mieszka I oraz budowa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. W każdym z tych przypadków wiązać się to będzie ze zwiększeniem obsługi sieci tramwajowej ilością pociągów tramwajowych.

Na podstawie przeprowadzonych analiz akustycznych należy stwierdzić, że hałas generowany przez pojazdy poruszające się w rozpatrywanym układzie ulic i torowisk tramwajowych i kolejowych, nie stanowi dużego zagrożenia dla klimatu akustycznego terenów zlokalizowanych w najbliższym otoczeniu dróg w roku 2020.

Spowodowane jest to rozwiązaniem technicznym, które zakłada, że trasa Obwodnicy będzie przebiegać po stronie północno-zachodniej linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny – Trzebież.

Następnie wykorzystując istniejący pas linii kolejowej nr 406 przekracza górą ciąg pieszo-rowerowy w okolicach parku Różanka (w poziomie istniejących torów kolejowych) i przebiega dołem pod Al. Wojska Polskiego.

Trasa schodząc pod Al. Wojska Polskiego ograniczona jest nasypami i murami oporowymi, które pełnią rolę ekranów akustycznych. Takie rozwiązanie powoduje, że hałas generowany przez ruch komunikacyjny w mniejszym stopniu wpływa na sąsiednie tereny podlegające ochronie akustycznej.

Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu występują w latach 2020 i 2035, w rejonie ul. Pawła Jasienicy 1. Przekroczenia te występują wyłącznie w porze nocy osiągając maksymalną wartość odpowiednio 1,5 dB i 2,3 dB.

Niewielkie przekroczenia rzędu 0,4 dB, występują przy zabudowie mieszkaniowej przy ul. Wojska Polskiego 150. Jednak planowane nasadzenia spowodują, że dopuszczalny poziom hałasu w tym rejonie zostanie dotrzymany.

W celu zminimalizowania powstałych przekroczeń przy budynku zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej zlokalizowanej przy ul. Pawła Jasienicy 1, zaplanowano ekran akustyczny o wysokości

ok. 3 m i długości ok. 80 m. Ekran akustyczny zaproponowany został przy uwzględnieniu prognozowanych natężeń ruchu na lata 2020 i 2035.

Dodatkowo zaproponowane w projekcie nasadzenia będą również izolatorem akustycznym, a tym samym spowodują ograniczenie hałasu docierającego do budynków mieszkalnych.

Na pozostałym terenie znajdującym się w bliskiej odległości od terenu planowanej inwestycji, dopuszczalne poziomy hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, będą dotrzymane, zarówno w roku 2020, jak i 2035, co potwierdzają wyniki poziomu hałasu w wyżej przedstawionych receptorach zasymulowanych w obliczeniach akustycznych.

Zgodnie z art. 141 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.) oddziaływanie instalacji lub urządzenia nie powinno powodować pogorszenia stanu środowiska w znacznych rozmiarach lub zagrożenia życia lub zdrowia ludzi. Z uwagi na fakt, iż przedstawione w raporcie obliczenia to dane wyłącznie prognostyczne, z uwagi na występowanie w sąsiedztwie terenu objętego inwestycją zabudowy mieszkaniowej, po uruchomieniu inwestycji, zaleca się przeprowadzenie pomiarów w celu określenia, czy określone w przepisach prawa dopuszczalne poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie, przy zaproponowanych działaniach minimalizujących, zostaną dotrzymane. W tym celu nakłada się obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej, która powinna opierać się na wykonaniu pomiarów emisji hałasu w najbardziej niekorzystnych warunkach, tj. przy kumulacji wszystkich źródeł emisji (o ile to możliwe). Pomiary należy wykonać w ciągu 12 miesięcy od oddania inwestycji do użytkowania i przedłożyć organowi właściwemu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia w terminie 18 miesięcy od oddania inwestycji do użytkowania. W przypadku, gdy wyniki analizy porealizacyjnej wykażą przekroczenie standardów jakości środowiska w ww. zakresie, inwestor zobowiązany będzie do podjęcia odpowiednich działań technicznych, czy też organizacyjnych mających na celu dotrzymanie dopuszczalnych wartości emisji hałasu na najbliższych terenach chronionych akustycznie.

Wpływ inwestycji na zabytki i krajobraz kulturowy

W bezpośrednim sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji znajdują się 33 budynki umieszczone w gminnym rejestrze zabytków. Są to zarówno wille, jak i budynki mieszkalne, a także dworzec kolejowy Łękno. W obszarze oddziaływania znajduje się również, wpisany do rejestru zabytków, Park Różanka.

Na bezpośrednie zniszczenie w trakcie budowy obwodnicy śródmieścia Szczecina, na odcinku pomiędzy ul. Niemierzyńską a ul. Sienkiewicza, narażone jest tylko jedno stanowisko archeologiczne. Prace ziemne prowadzone w związku z budową obwodnicy mogą spowodować zniszczenie stanowiska archeologicznego bądź jego części.

Wnioskodawca na etapie opracowywania raportu uzyskał stosowną opinię specjalisty z zakresie ochrony zabytków oraz załączył ją do dokumentacji. Ponadto tutejszy organ uzyskał opinię Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

W związku z powyższym (mając na uwadze obie opinie) nałożono na wnioskodawcę warunki, przy spełnieniu których inwestycja nie będzie stanowić zagrożenia w zakresie wpływu na zabytki oraz krajobraz kulturowy. Należy przy tym zaznaczyć, iż wnioskodawca jest zobligowany do przestrzegania przepisów odrębnych w zakresie ochrony zabytków.

Oddziaływanie na klimat

Analizując oddziaływanie fazy budowy i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko stwierdza się, że oddziaływanie na klimat można rozpatrywać wyłącznie w skali lokalnej, tj. w odniesieniu do wyznaczonego obszaru i jego bezpośredniego sąsiedztwa.

W fazie eksploatacji przedsięwzięcia nie wystąpią oddziaływania na środowisko, powodujące wzrost temperatury powietrza zarówno w skali krótkoterminowej, jak i długoterminowej.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie przyczyniała się do negatywnych zmian atmosferycznych, szczególnie nie wystąpi uwalnianie gazów do atmosfery w ilościach mogących być przyczyną efektu cieplarnianego

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko wykazano, że planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązać się z ponadnormatywną emisją do środowiska zanieczyszczeń gazowych, które mają istotny wpływ na zmiany klimatyczne.

Mając powyższe na uwadze, można prognozować, że w związku z realizacją przedsięwzięcia nie wystąpią zagrożenia dla klimatu zarówno w skali regionalnej, jak i globalnej.

Obszar ograniczonego użytkowania.

Planowane przedsięwzięcie zalicza się do kategorii obiektów wymienionych w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 poz. 1232 ze zm.), dla których tworzy się obszar ograniczonego użytkowania. Przeprowadzona w raporcie analiza nie wykazała przekroczeń standardów jakości środowiska, w związku z powyższym nie jest wymagane utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania na tym etapie.

Konieczność taką należy rozważyć po przedłożeniu analizy porealizacyjnej.

Drgania

W związku z zakresem planowanego przedsięwzięcia oraz jego usytuowaniem może dojść do propagacji drgań pochodzących głównie z ruchu kolejowego, jak i drogowego. Drgania wpływają na komfort życia mieszkańców narażonych na nie nieruchomości.

Należy podkreślić, iż brak jest regulacji w świetle obowiązujących przepisów prawa związanych z ochroną środowiska. W związku z tym brak jest również wytycznych pozwalających na ocenę wpływu inwestycji w tym zakresie. Kwestie zabezpieczenia obiektu budowlanego przed drganiami regulują jedynie: ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409 ze zm.) oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1422).

Zagadnienia te nie znalazły również odzwierciedlenia w opinii organu sanitarnego.

Niemniej jednak, z uwagi na fakt, iż kwestie zostały podniesione przez strony w toku postępowania wezwano do przedłożenia wyjaśnień. Mając na uwadze możliwość potencjalnego negatywnego wpływu na życie mieszkańców nieruchomości narażonych na drgania w rezultacie nałożono na inwestora warunki, które mają na celu minimalizację oddziaływań w tym zakresie.

Konflikty społeczne

Inwestycja z uwagi na charakter, skalę oraz usytuowanie wywołuje zarówno protesty wśród społeczeństwa jak i wyrazy przychylności.

Protesty mają zasięg raczej lokalny – ograniczony do właścicieli nieruchomości występujących w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia. Pozytywny oddźwięk ma natomiast szerszy zasięg – obejmujący mieszkańców całego Szczecina, a w szczególności dzielnic zachodnich i północnych, dla których realizacja inwestycji wpłynie na usprawnienie komunikacji w życiu codziennym.

Przedmiotowe postępowanie przeprowadzono z udziałem społeczeństwa. Niemniej jednak najaktywniej uczestniczyły z nim same strony postępowania. Zgłoszone uwagi i wnioski poddano analizie oraz wezwano wnioskodawcę o wyjaśnienia w pewnym zakresie. Jak wcześniej opisano część ze zgłoszonych uwag była bezzasadna, ponieważ poruszane kwestie zostały w wystarczający sposób

omówione w raporcie, część natomiast była nieuzasadniona mając na uwadze charakter niniejszego postępowania.

Inwestor w całym procesie inwestycyjnym organizował spotkania ze społeczeństwem (2011 r., oraz ponownie w czerwcu 2015 r.). Wybór wariantu realizacyjnego był również podyktowany wynikiem konsultacji społecznych. Raporty z przeprowadzonych konsultacji przedłożono do dokumentacji niniejszego postępowania. Na spotkaniach konsultacyjnych przedstawiano uwagi i wnioski analogiczne do tych, które pojawiły się w niniejszym postępowaniu.

Z analizy wykonanej w raporcie wynika, że oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia zamknie się w granicach terenu przeznaczanego pod planowane przedsięwzięcie, pod warunkiem budowy i eksploatacji obiektu zgodnie z deklarowanymi, opisanymi założeniami oraz przy uwzględnieniu w projekcie budowlanym zabezpieczeń, opisanych w niniejszej decyzji, a także po spełnieniu warunków podyktowanych niniejszą decyzją.

Wobec powyższego należy uznać, iż nie zostaną naruszone interesy osób trzecich.

Należy podkreślić, że beneficjentem zamierzenia inwestycyjnego będą wszyscy mieszkańcy Szczecina. Podjęcie działań mających na celu budowę obwodnicy powinno być postrzegane jako działalność pozytywna, pożądana i mająca na celu usprawnienie komunikacji w mieście.

Przedsięwzięcie jest zgodne z uwarunkowaniami planistycznymi określonymi w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina, przyjętym Uchwałą NR XVII/470/12 Rady Miasta Szczecin z dnia 26 marca 2012 r. w sprawie uchwalenia zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Szczecin.

Ponadto nie jest to inwestycja o charakterze biznesowym, tylko inwestycja celu publicznego, która ma służyć mieszkańcom Szczecina.

Poważna awaria

Poszczególne elementy inwestycyjne, w tym droga, linia kolejowa i linia tramwajowa nie kwalifikują się do zakładów o zwiększonym ryzyku i zakładów o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Niezależnie od powyższego, nie można z całą pewnością wykluczyć, że na nowopowstałej obwodnicy lub którejś z przebudowywanych dróg lub linii kolejowej nie dojdzie do wypadku z udziałem pojazdu, w tym pojazdu przewożącego materiały niebezpieczne.

Trzeba jednak podkreślić, że sytuacja taka może mieć miejsce również w obecnym układzie drogowym i kolejowym.

Właściciel czy zarządca drogi nie jest pomiotem odpowiedzialnym za transport – w tym substancji niebezpiecznych. Przewoźnik powinien prowadzić taki transport zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa w tym zakresie.

Wielkość zagrożenia zależy od ilości uwolnionej substancji, czasu, stanu fizycznego uwolnionej substancji, jej toksyczności, a także od czynników lokalnych takich jak warunki topograficzne, meteorologiczne, lokalizacja terenów zamieszkałych, wrażliwość środowiska, przygotowanie do sytuacji zagrożenia.

Wpływ funkcjonujących obiektów na możliwość wystąpienia poważnej awarii, po zrealizowaniu inwestycji, jest znikomy, gdyż takie zjawiska mają charakter losowych.

Jednak w przypadku wystąpienia takiego zdarzenia, w zależności od jego skali, zobowiązane do podjęcia działań są odpowiednie służby – w tym głównie Państwowa Straż Pożarna. Ponadto zgodnie z ustawą z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2014 r. poz. 1166 ze zm.) w ramach swoich kompetencji działania podejmują również służby zarządzania kryzysowego.

Oddziaływanie transgraniczne.

Z uwagi na lokalny zasięg oddziaływania planowanej inwestycji nie wystąpi oddziaływanie o charakterze transgranicznym.

Na podstawie analizy przeprowadzonej na załączonych do wniosku dokumentach, w tym raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, 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 i w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 80 ust. 2 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.), organ przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego drogą publiczną nie sprawdza zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 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 2013 r., poz. 1235 ze zm.), w trakcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano wpływ inwestycji na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza. W raporcie stwierdzono, że nie przewiduje się ryzyka, by planowane przedsięwzięcie mogło się przyczynić do nieosiągnięcia celów środowiskowych określonych dla jednolitych części wód.

Przedłożone na etapie przedmiotowego postępowania administracyjnego informacje na temat planowanego przedsięwzięcia, a także dane na temat uwarunkowań występujących w miejscu realizacji inwestycji oraz w jego sąsiedztwie, pozwoliły oszacować bezpośrednio i pośrednio skutki oddziaływania przedmiotowej inwestycji na środowisko, a także określić warunki umożliwiające jednocześnie realizację inwestycji oraz zabezpieczenie poszczególnych komponentów środowiska przed wpływem ze strony inwestycji. Dodatkowo w zgromadzonym materiale dowodowym znajduje się oświadczenie wnioskodawcy, w którym stwierdza, że niezwłocznie po tym, jak decyzja środowiskowa stanie się ostateczna, inwestor wystąpi z wnioskiem o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) dla planowanej inwestycji. Powyższe wskazuje zatem, że przedstawiony w raporcie kształt przedsięwzięcia jest ostateczny i nie należy się spodziewać żadnych zmian inwestycyjnych w odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia. Mając zatem powyższe na uwadze tutejszy organ uznał, że przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko przed wydaniem decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy o oś nie jest uzasadnione.

Obowiązek uregulowania stanu formalno – prawnego w zakresie gospodarki odpadami wynika z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.).

Obowiązki w związku z prowadzeniem prac budowlanych w sposób uwzględniający ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego

ukształtowania terenu i stosunków wodnych art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 poz. 1232 ze zm.).

Zakaz pogarszania jakości wód gruntowych i zanieczyszczania środowiska gruntowo-wodnego, wymogi w zakresie pozwoleń wodnoprawnych wynikają z przepisów ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r., poz. 469 ze zm.).

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

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

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Pouczenie

Od decyzji służy Stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, wniesione za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 7 pkt. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 1628 ze zm.) wnioskodawca jest zwolniony z obowiązku uiszczenia opłaty skarbowej.

Otrzymują:

1. Adam Sawicki z up. Gminy Miasta Szczecin
2. Strony postępowania w trybie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.)



ZASTĘPCA REGIONALNEGO
DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA
Regionalny Konsentator Przyrody
w Szczecinie
Sylwia Jurzyk-Nordłów

04. MAR. 2016

Charakterystyka przedsięwzięcia - załącznik do Decyzji Nr 6/2016 o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Obwodnica Śródmieścia Szczecina - etap VI. Budowa ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łękno” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie” z dnia 04 marca 2016 r. znak: WONS-OŚ.4210.5.2014.KS

Planowane przedsięwzięcie polega na realizacji VI etapu Obwodnicy Śródmieścia Szczecina poprzez budowę ulicy od ul. Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego z budową węzła „Łękno” wraz z niezbędnym odcinkiem do ul. Mickiewicza w Szczecinie.

Zakres inwestycji obejmuje:

- budowę Obwodnicy Śródmieścia Szczecina od ul. Niemierzyńskiej (skrzyżowanie z ulicami Arkońską i Wszystkich Świętych), do al. Wojska Polskiego o długości ok. 1 km,
- przebudowę Al. Wojska Polskiego na odcinku od skrzyżowania z ulicami Solskiego i Prusa, do skrzyżowania z ul. Bohdana Zaleskiego o długości ok. 0,6 km,
- budowę i przebudowę obiektów w ciągu ul. Fałata (wiaduktu drogowego, kolejowego i ciągu pieszo-jezdnego ul. Jasienicy),
- przebudowę wiaduktu na skrzyżowaniu z aleją Wojska Polskiego,
- przebudowę wiaduktu nad torami PKP w ciągu alei Wojska Polskiego,
- przebudowę kolidujących odcinków sieci wodociągowej o całkowitej długości ok. 1,5 km,
- przebudowę/wykonanie kanalizacji deszczowej o całkowitej długości ok. 1,5 km,
- przebudowę/wykonanie kanalizacji sanitarnej o całkowitej długości ok. 0,5 km,
- przebudowę układu torowego linii kolejowej nr 406 na odcinku od km 5,000 do km 6,300 (ok. 1,3 km),
- przebudowa istniejącej sieci trakcyjnej linii nr 406 w km od 5,000 do km 6,630,
- likwidację pozostałości istniejącego oświetlenia na przystanku osobowym Szczecin Łękno i budowę nowego,
- przebudowę istniejących sieci 15 kV i 0,4 kV, stacji transformatorowych 15/0,4 kV oraz szaf zasilających, rozdzielczych oraz oświetleniowych kolidujących z projektowanym odcinkiem obwodnicy etap VI w km od 5,000 do km 6,630 oraz w obrębie przystanku osobowego Szczecin Łękno,
- przebudowę istniejącej sieci gazowej średniego i niskiego ciśnienia do (0,5 MPa) o całkowitej długości ok. 1,5 km,
- budowę parkingu dla samochodów osobowych (Park&Ride) na 70 miejsc parkingowych, po stronie południowej Al. Wojska Polskiego (o powierzchni mniejszej niż 0,5 ha),
- wykonanie oświetlenia ulicznego,
- demontaż istniejącej sieci trakcyjnej i linii tramwajowej, w ciągu ulicy Wojska Polskiego, a następnie jej odbudowę w tej samej lokalizacji, na konstrukcjach nośnych linkowych,
- przebudowę przejazdu na skrzyżowaniu z ul. Zaleskiego i Lindego. Przebudowywany przejazd kat. C lub B (kategoria zostanie ustalona po zwołaniu komisji przejazdowej) w ul. Zaleskiego zostanie wykonany w nowej lokalizacji ulicy,
- budowę i przebudowę urządzeń telekomunikacyjnych, tj. wybudowanie około 1500 m linii kablowych telekomunikacyjnych układanych bezpośrednio w ziemi oraz 1500 m jednocierowego rurociągu kablowego wraz z zasobnikami złączowymi,
- rozbiórkę/wyburzenie nieruchomości kolidujących z planowanym przedsięwzięciem
- inne prace niezbędne do realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Należy jednak podkreślić, iż wskazano parametry w przybliżeniu i możliwa jest ich modyfikacja w zakresie +/- 5 %. Zmiany te nie mają wpływu na przeprowadzone postępowanie oraz wyniki analiz przedstawionych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przebieg sytuacyjny oraz opis planowanego przedsięwzięcia:

OBWODNICA

Początek Obwodnicy będzie dowiązany do skrzyżowania ulic Arkońskiej, Niemierzyńskiej i Wszystkich Świętych (koniec etapu V). Zakończenie układu drogowego obwodnicy znajdzie się przed istniejącym przejazdem kolejowym na ul. Lindego i Zaleskiego. Długość budowy Obwodnicy Śródmieścia Szczecina, etap VI - ok. 1,0 km.

Założeniem dla planowanego przedsięwzięcia jest nieprzekraczanie w etapie VI linii kolejowej, wiąże się to z przebudową linii kolejowej nr 406. Przebudowa polega na odsunięciu linii kolejowej w kierunku wschodnim, o ok. 40m, tak aby istniejący pas kolejowy wykorzystać do budowy Obwodnicy – etap VI.

Trasa Obwodnicy przebiegać będzie po stronie północno-zachodniej linii kolejowej nr 406 Szczecin Główny – Trzebież, po terenie istniejących ogródków działkowych. Następnie wykorzystując istniejący pas linii kolejowej nr 406 przekroczy górą ul. Fałata (km 0+445) w okolicach parku Różanka (w poziomie istniejących torów kolejowych). Na dojeździe do obiektu nad ul. Fałata nasyp Obwodnicy będzie ograniczony murem oporowym. Wzdłuż Obwodnicy, po stronie północno-zachodniej prowadzony będzie ciąg pieszorowerowy, złożony z chodnika i ścieżki rowerowej (odseparowany od jezdni pasem dzielącym o szerokości 4÷6,5 m). Ciąg został włączony w ul. Fałata za pomocą ronda, ze względu na duże spadki podłużne.

Następnie trasa główna Obwodnicy przebiegać będzie poniżej Al. Wojska Polskiego, z którą zostanie połączona w węzeł typu WB za pomocą czterech jednokierunkowych łącznic. Łącznice będą prowadzone równoległe do Obwodnicy, za wyjątkiem Łącznicy nr 1, której wlot na Al. Wojska Polskiego będzie zlokalizowany naprzeciwko ul. Traugutta. Pomiędzy łącznicami, a jezdniami głównymi Obwodnicy będą zlokalizowane mury oporowe. Ciąg pieszorowerowy będzie kontynuowany od ul. Fałata wzdłuż zachodniej krawędzi obwodnicy, następnie Łącznicy 1 i po przekroczeniu Al. Wojska Polskiego wzdłuż Łącznicy nr 3.

Potem Obwodnica kierować się będzie w stronę ul. Zaleskiego i Lindego i zostanie zakończona przed ich przekroczeniem. Ciąg pieszorowerowy będzie kontynuowany i włączony w ul. Lindego.

Na odcinku od Niemierzyńskiej do ul. Wojska Polskiego jezdnia zachodnia Obwodnicy będzie dwupasowa z dodatkowym pasem wyłączania na łącznicę, a wschodnia trzypasowa wraz z dodatkowym pasem do skrzyżowania w prawo na ul. Niemierzyńską. Następnie Obwodnica będzie posiadać dwie jezdnie dwupasowe, do włączenia łącznic od jezdni głównej, potem do końca budowy odcinka etap VI jezdnie będą trzypasowe.

ALEJA WOJSKA POLSKIEGO

Przebudowa Al. Wojska Polskiego zaczynać się będzie od skrzyżowania z ulicami Solskiego i Prusa, kończyć za skrzyżowaniem z ul. Bohdana Zaleskiego. Długość przebudowy Al. Wojska Polskiego ~0,6 km. Zaprojektowano dwie jezdnie o przekroju dwupasowym wraz z niezbędnymi pasami do skrzyżowania w lewo. Początek i koniec włączono do stanu istniejącego Al. Wojska Polskiego.

Na przebudowywanym odcinku znajdują się 3 skrzyżowania:

- z ul. Solskiego i ul. Prusa,
- z Obwodnicą Śródmieścia Szczecina,
- z ul. Bohdana Zaleskiego.

Istniejące skrzyżowanie z ul. Jasienicy zostanie zlikwidowane ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, tj. zbyt małą odległość do węzła z Obwodnicą.

Skrzyżowanie Obwodnicy z ul. Solskiego i ul. Prusa zaprojektowano jako skanalizowane, wloty ul. Solskiego i ul. Prusa bez kanalizacji. Przez wloty przeprowadzone przejazdy rowerowe.

Skrzyżowanie Obwodnicy z Al. Wojska Polskiego zaprojektowano jako węzeł typu WB (karo), z wyspą centralną znajdującą się w ciągu Al. Wojska Polskiego, skrzyżowanie obejmuje włączenie Łącznic 1, 2, 3, 4 oraz ul. Traugutta. Wyspa centralna w kształcie wydłużonego owalu. Wloty Łącznic 1, 2, 4 oraz ul. Traugutta poprowadzono stycznie do wyspy centralnej. Łącznice 1, 2, 4 są dwupasowe, Łącznica 3 jednopasowa.

Ulicę Traugutta włączono za pomocą 2 pasów do skrzyżowania w prawo, w ten sposób umożliwiono wyjazd z ul. Traugutta w każdym kierunku (w kierunku osiedla Pogodno za pomocą zawrócenia). Możliwy jest również wjazd w ul. Traugutta z każdego kierunku. Skrzyżowanie Obwodnicy z ul. Zaleskiego zaprojektowano jako skanalizowane, wloty ul. Zaleskiego bez kanalizacji. Z północnego wlotu ul. Zaleskiego możliwy wyjazd w kierunku Centrum oraz os. Pogodno i w południowy wlot ul. Zaleskiego. Z południowego wlotu możliwy wyjazd w prawo, w kierunku Centrum.

Przez wloty ul. Zaleskiego przeprowadzone przejazdy rowerowe.

Pomiędzy węzłem i skrzyżowaniem z ul. Zaleskiego na południowej jezdni Al. Wojska Polskiego zlokalizowano zjazd publiczny dwukierunkowy (na prawe skrzyżowanie) prowadzący do parkingu typu Park&Ride, stacji benzynowej i obiektu handlowego oraz wyjazd ze stacji benzynowej.

Utrzymano istniejące zjazdy indywidualne na Al. Wojska Polskiego, ze względu na brak innych możliwości obsługi nieruchomości.

W Al. Wojska Polskiego, w pasie dzielącym pomiędzy jezdniami, zaprojektowano torowisko tramwajowe zabudowane, tak aby utworzyć pas autobusowo-tramwajowy (PAT), integrujący transport zbiorowy. Zaprojektowano zjazdy z jezdni na PAT oraz przejazd przez wyspę centralną z ul. Traugutta.

Wzdłuż Al. Wojska Polskiego zaprojektowano obustronnie chodniki i ścieżki rowerowe dwukierunkowe zlokalizowane przy jezdni lub za pasem zieleni. Na węźle zaprojektowano dwa przejścia dla pieszych wraz z przejazdami rowerowymi w poziomie terenu jezdni Al. Wojska Polskiego: na wysokości ul. Traugutta i od strony Centrum stanowiące równocześnie dojście do peronów tramwajowych.

LINIA TRAMWAJOWA W AL. WOJSKA POLSKIEGO.

Linia tramwajowa w Al. Wojska Polskiego ulega przebudowie na odcinku ok. 0,6 km, analogicznie jak jezdnie (na odcinku od skrzyżowania z ulicami Solskiego i Prusa, do skrzyżowania z ul. Bohdana Zaleskiego).

Zaprojektowano torowisko o szerokości 6,5 m, z rozstawem osi torów wynoszącym 3,5 m, umożliwiając korzystanie z torowiska pojazdom autobusowym. Przebieg linii tramwajowej zbliżony do prostoliniowego. Na całej długości przebudowy, z uwagi na konieczność prowadzenia ruchu autobusowego, zastosowano torową nawierzchnię bezpodsypkową betonową.

POZOSTAŁY UKŁAD DROGOWY

Ul. Kochanowskiego

Zaprojektowano ul. Kochanowskiego na długości ~50 m (na odcinku od obwodnicy w kierunku ul. Prusa), o szer. 6 m z jednostronnym chodnikiem zakończoną placem do zawracania o wymiarach 12,5x12,5 m.

Ul. Jasionicy

Zaprojektowano likwidację wlotu ul. Jasionicy do Al. Wojska Polskiego. Zaprojektowano plac do zawracania na zakończeniu ul. Jasionicy. Od budynku Jasionicy 4 zaprojektowano ciąg pieszo-jezdny (drogę wewnętrzną) o szerokości 4,5m, z obiektem inżynierskim nad ul. Fałata.

Ul. Zaleskiego i ul. Lindego

W związku ze zmianą lokalizacji linii kolejowej 406 Szczecin Główny – Trzebież konieczna jest przebudowa ciągu ul. Zaleskiego i ul. Lindego na długości ~0,1 km.

Zaprojektowano jezdnię szer. 6 m z obustronnymi chodnikami. Do ciągu ulic włączono, po zachodniej stronie przejazdu, ciąg pieszorowerowy prowadzony wzdłuż Obwodnicy Szczecina.

Ze względu na przesunięcie trasy linii kolejowej 406 o ok. 40 m w kierunku wschodnim, zostaje zlikwidowany dojazd na zaplecze obiektu handlowego i do posesji na działce nr 4/4 (Zaleskiego 2a, 2b i 2c). Dojazd od obiektu handlowego będzie odbywał się przez zjazd z Al. Wojska Polskiego, do posesji zaprojektowano zjazd z ul. Zaleskiego.

KOMUNIKACJA ZBIOROWA I INDYWIDUALNA

Komunikacja tramwajowa i autobusowa

Przystanki autobusowo-tramwajowe znajdują się po stronie wschodniej Obwodnicy Śródmieścia Szczecina, na wysokości ul. Jasienicy. Do przystanków prowadzi przejście w poziomie jezdni Al. Wojska Polskiego. Dodatkowo przystanki tramwajowe są bezpośrednio skomunikowane z peronami kolejowymi przystanku „Łęko”, za pomocą układu schodów i wind. Przystanki autobusowe są zlokalizowane na początku Łącznicy 2 i Łącznicy 3, są wykonane w formie zatok autobusowych.

Komunikacja indywidualna

Zaprojektowano parking dla samochodów osobowych (Park&Ride) na 70 miejsc parkingowych, po stronie południowej Al. Wojska Polskiego. Obsługa parkingu za pomocą zjazdu publicznego z Al. Wojska Polskiego.

Część parkingu wykorzystano na parking rowerowy z 20 stojakami dwustronnymi (łącznie 40 stanowisk postojowych rowerowych). Parking posiada dojazd i dojazd do ścieżki rowerowej.

UKŁAD TOROWY

W ramach przebudowy układu torowego linii kolejowej nr 406 zostanie wykonana rozbiórka (likwidacja) istniejących torów kolejowych nr 1 i nr 2 na odcinku od km 5,350 do km 6,300 wraz z przebudową przejazdu kolejowego kat. C w km 5,510 i peronów zewnętrznych na p.o. Szczecin Łęko.

W ramach przebudowy wykonana zostanie w nowej lokalizacji od podstaw nowa konstrukcja torowiska, nowa nawierzchnia kolejowa torów nr 1 i nr 2, sieć trakcyjna oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym wraz z infrastrukturą podziemną.

Przebudowa torów nr 1 i nr 2 linii kolejowej nr 406 zostanie wykonana na długości 950 m, od km 5,3+50,00 do km 6,3+00,00. Nowe tory kolejowe nr 1 i nr 2 zostaną pobudowane wykonanym nowym podtorzu i na nowej niwelecie dostosowanej do nowych budowanych obiektów inżynierskich na ul. Wojska Polskiego i ul. Juliana Fałata.

Na połączeniu nowego budowanego toru nr 1 i 2 z istniejącym torem linii kolejowej nr 406 zostanie wykonana regulacja istniejących torów w planie i w profilu.

W nowej lokalizacji na p.o. Szczecin Łęko zostaną wybudowane nowe perony zewnętrzne długości 130 m, szerokości 4,00 m i wysokości 0,55 m. Perony przewiduje się skomunikować z ul. Wojska Polskiego za pomocą schodów, pochylni oraz wind dla osób niepełnosprawnych. Obszar przystanku osobowego Łęko osadzony będzie w wykopie i ograniczony obustronnie murami oporowymi.

Przebudowywany przejazd kat. C lub B w ul. Zaleskiego zostanie wykonany w nowej lokalizacji ulicy.

ENERGETYKA TRAKCYJNA KOLEJOWA.

Na kolidującym odcinku z projektowaną obwodnicą w etapie VI będzie przebudowana istniejąca sieć trakcyjna w km od 5,300 do km 6,630 linii nr 406. Typ sieci pozostaje bez zmian. Przewiduje się

demontaż istniejącej sieci trakcyjnej (lina nośna, przewód jezdny, podwieszenia, słupy trakcyjne, fundamenty oraz pozostały osprzęt). Na w/w odcinku nową sieć trakcyjną przewiduje się wykonać na konstrukcjach indywidualnych i brankach. Podwieszenia sieci jezdnej będą wykonane na wysięgnikach rurowych ocynkowanych. Wysokość podwieszenia przewodów jezdnych przewiduje się na istniejącej wysokości, natomiast pod nowym wiaduktem drogowym wysokość zawieszenia sieci ustala się na wysokości 5200 mm nad główka szyny.

ENERGETYKA NIETRAKCYJNA.

Projekt przewiduje likwidację pozostałości istniejącego oświetlenia na przystanku osobowym Szczecin Łękno i budowę nowego na słupach żelbetowych lub stalowych ocynkowanych z oprawami ze źródłami światła sodowymi wysokoprężnymi lub LED. Projektuje się również przebudowę istniejących sieci 15 kV i 0,4 kV, stacji transformatorowych 15/0,4 kV oraz szaf zasilających, rozdzielczych oraz oświetleniowych kolidujących z projektowanym odcinkiem obwodnicy etap VI w km od 5,300 do km 6,630 oraz w obrębie przystanku osobowego Szczecin Łękno.

Istniejącą stację transformatorową 15/0,4 kV przewiduje się zdemontować a następnie przenieść w nową lokalizację poza obszarem kolidującym z projektowanym torem kolejowym. Szafy zasilające, rozdzielcze oraz oświetleniowe przewiduje się zdemontować i przenieść w miejsce poza obszar kolidujący z projektowanym torem kolejowym. Przewiduje się zasilanie systemu informacji podróży, wind osobowych oraz monitoringu CCTV.

AUTOMATYKA KOLEJOWA.

Przewiduje się przebudowę urządzeń SRK na stacji Szczecin Turzyn polegającej na zmianie lokalizacji semaforów wjazdowych, tarcz ostrzegawczych w km 5,385 oraz kabli sygnalizacyjnych do tych sygnalizatorów dla wykonania projektowanego układu torowego. Przewiduje się przebudowę przejazdu w km 5,510 kategorii „C” na skrzyżowaniu z ul. Zaleskiego i Lindego w Szczecinie. Na przejeździe przewiduje się rozbiórkę urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej wraz z demontażem urządzeń przytorowych, szaf aparaturowych oraz kabli zasilających i sterowniczych a następnie odtworzenie ich w nowej lokalizacji, w której zostanie zlokalizowany przejazd.

Przewiduje się przebudowę przekaźnikowych urządzeń SRK typu E w nastawni dysponującej „Su” stacji Szczecin Turzyn i urządzeń scentralizowanych mechanicznych z sygnalizacją świetlną w nastawni dysponującej „SN” stacji Szczecin Niebuszewo w zakresie montażu urządzeń półsamoczynnej blokady liniowej dwukierunkowej typu Eap po torach szlakowych Nr 1 i 2 oraz demontaż istniejącej blokady liniowej półsamoczynnej jednokierunkowej z blokami przekaźnikowymi (stacja Szczecin Turzyn) i istniejącej blokady liniowej półsamoczynnej jednokierunkowej z blokami elektromechanicznymi (stacja Szczecin Niebuszewo). Do przewidywanych nowych urządzeń projektuje się ułożenie nowych linii kablowych i sterowniczych.

OBIEKTY MOSTOWE

WS-1 Obiekty w ciągu Obwodnicy

Obiekt zlokalizowany będzie w ciągu projektowanej Obwodnicy, nad ulicą Fałata. Zaprojektowano 2 osobne obiekty pod 2 jezdnie obwodnicy oparte na wspólnych przyczółkach.

Układ statyczny obiektów stanowi rama żelbetowa jednoprzęsłowa o następujących parametrach:

- szerokość całkowita $2 \times 13,44 \text{ m} + 0,15 \text{ m} = 27,03 \text{ m}$,
- długość w świetle podpór 12,5 m,
- szerokość jezdni na obiekcie $2 \times (0,5 \text{ m} + 2 \times 3,5 \text{ m} + 0,5 \text{ m})$.

WK-2 Obiekty w ciągu linii kolejowej

Obiekt zlokalizowany będzie w ciągu linii kolejowej nr 406, nad ulicą Fałata. Układ statyczny obiektu stanowi rama żelbetowa jednoprzęsłowa o następujących parametrach:

- szerokość całkowita 10,68 m,
- długość w świetle podpór 12,5 m.

WD-3 Obiekty w ciągu ul. Jasienicy

Obiekt zlokalizowany będzie w ciągu ul. Pawła Jasienicy, nad ulicą Fałata.

Układ statyczny obiektów stanowi rama żelbetowa jednoprzęsłowa o następujących parametrach:

- szerokość całkowita 7,63 m,
- długość w świetle podpór 12,5 m,
- szerokość jezdni na obiekcie 2x2,25 m.

WD-4 - Wiadukt na skrzyżowaniu z aleją Wojska Polskiego

Obiekt zlokalizowany będzie w ciągu alei Wojska Polskiego i będzie przeprowadzał pod nią projektowaną Obwodnicę. Na obiekcie przebiegać będą obustronne ciągi pieszo-rowerowe, dwie jezdnie a między nimi torowisko tramwajowe.

Układ statyczny obiektu stanowi rama żelbetowa jednoprzęsłowa o następujących parametrach:

- długość całkowita 66,94 m
- szerokość w świetle 19,6 m
- szerokość jezdni na obiekcie 0,5 m+3x3,25 m i 0,5 m+3x3,5 m

WD-5 - Wiadukt nad torami PKP w ciągu alei Wojska Polskiego

Obiekt zlokalizowany będzie w ciągu alei Wojska Polskiego w miejscu skrzyżowania z torami kolejowymi. Na obiekcie przebiegać będą obustronne ciągi pieszo-rowerowe, dwie jezdnie a między nimi torowisko tramwajowe z przystankami autobusowo-tramwajowymi. Pod obiektem znajdują się perony kolejowe linii 406. W ramach budowy obiektu zaprojektowano schody zejściowe oraz windy na perony kolejowe pod obiektem oraz mury oporowe wzdłuż ciągów pieszo-rowerowych i peronów.

Układ statyczny obiektu stanowi rama żelbetowa jednoprzęsłowa o następujących parametrach:

- długość całkowita 67,1 m (mierzone po łuku najdłuższej krawędzi)
- szerokość w świetle ~16,2 m
- szerokość jezdni na obiekcie 0,5m+3x3,25 i 0,5m+2x3,25 m



ZASTĘPCA REGIONALNEGO
DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA
Regionalny Konservator Przyrody
w Szczecinie
Sylwia Jarczyk-Nordlów

04. MAR. 2016