

Szczecin, dnia 31 sierpnia 2016 r.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE**

WONŚ.OŚ-4210.2.2016.MS.25

**DECYZJA nr 9 /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 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i 85 ust. 1, ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 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 z dnia 8.02.2016 r. złożonego przez Pana Janusza Hołowatego, pełnomocnika Starosty Polickiego, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa wiaduktu w ciągu drogi powiatowej Nr 3914Z Szczecin – Police z dojazdami, położonego nad linią kolejową nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński w km 21+610” i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko,

ustalam

środowiskowe uwarunkowania realizacji ww. planowanego przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie wiaduktu wraz z jego dojazdami. Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na terenie działek nr 49, 26 obręb 0012 Police, 86/1obręb 0018 Police, nr 2, 85/2 obręb 0013 Police, 85/3, obręb 3017 Szczecin. Działki nr 26 obręb 0012 Police i 85/3 obręb 3017 Szczecin stanowią teren zamknięty.

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:

1. W celu zminimalizowania **emisji hałasu** do środowiska należy:
 - a) prace o wysokim poziomie emisji hałasu prowadzić wyłącznie w porze dziennej od godz. 6.00 do godz. 22.00,
 - b) wprowadzić odpowiedni system pracy poprzez wyłączanie urządzeń i maszyn nie użytkowanych w danej chwili,
 - c) kontrolować stan techniczny sprzętu budowlanego oraz pojazdów transportowych wykorzystanych w trakcie realizacji inwestycji,
 - d) do prac budowlanych przeznaczyć tylko nowoczesny, sprawny technicznie sprzęt budowlany charakteryzujący się niską emisyjnością hałasu,
 - e) niesprawne urządzenia mogące powodować podwyższony poziom hałasu w ich otoczeniu winny być eliminowane z pracy.

2. W zakresie emisji **zanieczyszczeń do powietrza** należy:
 - a) ograniczać czas pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów,
 - b) ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
 - c) pyliste materiały budowlane należy zabezpieczyć przed ich rozwiewaniem np. poprzez przykrywanie plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie (również ziemię z wykopów).

3. W celu zabezpieczenia **środowiska gruntowo-wodnego** przed jego nadmiernym zanieczyszczeniem:
 - a) należy zapewnić właściwą organizację robót poprzez m.in. przygotowanie miejsc składowania materiałów budowlanych oraz miejsc postoju sprzętu i urządzeń wykorzystywanych do realizacji inwestycji, zapewnienie pracownikom przenośnych bezodpływowych zbiorników na ścieki sanitarne,
 - b) przy wyznaczaniu miejsc przeznaczonych pod bazę materiałowo-sprzętową, zaplecze budowy, place składowe należy wykorzystać istniejące powierzchnie utwardzone lub wyposażyć je w szczelną nawierzchnię teren nieutwardzony,
 - c) prace ziemne prowadzić przy wykorzystaniu sprzętu sprawnego technicznie,
 - d) w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów na terenie budowy, należy zastosować odpowiednie substancje do ewentualnego neutralizowania tych wycieków np. w postaci sorbentów, mis, mat i wałów chłonnych,
 - e) ewentualne naprawy i kontrolę pojazdów i maszyn należy przeprowadzać w miejscach do tego wydzielonych, wyposażonych w szczelne podłoże,
 - f) tankowanie maszyn i urządzeń wykorzystywanych do prac ziemnych należy wykonywać poza miejscami prowadzenia robót ziemnych,
 - g) zakres robót odwadniających należy dostosować do rzeczywistych warunków gruntowo-wodnych,
 - h) wody opadowe po podczyszczeniu w osadnikach odprowadzać do studzienek miejskiej sieci kanalizacji deszczowej.
 - i) po zakończeniu budowy miejsce przeznaczone pod zaplecze budowy należy oczyścić i ewentualnie poddać rekultywacji.

4. Prowadzić prawidłową **gospodarkę odpadami**, w tym:
 - a) powstałe w trakcie prowadzonych prac odpady powinny zostać zagospodarowane zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 poz. 21 ze zm.),
 - b) powstałe podczas realizacji odpady, w tym odpady niebezpieczne gromadzić w szczelnych pojemnikach usytuowanych na utwardzonym podłożu,
 - c) odpady przechowywać w osobnych pojemnikach tak, aby uniemożliwić mieszanie się odpadów niebezpiecznych z odpadami innymi niż niebezpieczne,

- d) w przypadku potrzeby czasowego składowania odpadów wytworzonych podczas realizacji inwestycji, miejsca ich składowania należy zabezpieczyć przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód,
- e) zapewnić regularny odbiór wytworzonych odpadów przez wyspecjalizowane firmy posiadające odpowiednie uregulowania w zakresie gospodarowania odpadami,

5. W zakresie ochrony przyrody:

- a) wycinkę drzew i krzewów wykonać poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia,
- b) wycinkę drzew i krzewów wykonać jedynie w obrębie wiaduktu i skarp wiaduktu; wycinkę ograniczyć do niezbędnego minimum,
- c) w przypadku wykonywania robót ziemnych w bezpośrednim sąsiedztwie drzew należy zabezpieczyć je poprzez osłonięcie ich pni np. matami,
- d) roboty ziemne w obrębie systemu korzeniowego, wykonywać w miarę możliwości ręcznie aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego,
- e) przed przystąpieniem do prac rozbiórkowych wiaduktu należy przeprowadzić oględziny obiektu pod kątem występowania chronionych gatunków ptaków i nietoperzy, a w przypadku ich stwierdzenia należy przestrzegać zapisów art. 56 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.),
- f) podczas prac związanych z realizacją inwestycji (z wyjątkiem prac związanych z wycinką drzew w obrębie wiaduktu) oraz lokalizacji zaplecza budowy nie naruszać i nie ingerować w teren siedlisk przyrodniczych, tj. siedlisk przyrodniczych, takich jak: Pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy (kod 9190-2), Żyzna buczyna niżowa (kod 9130-1), Grąd subatlantycki (kod 9160-1),
- g) zaplecze budowy usytuować na terenie działek objętych inwestycją w miejscu najmniej kolizyjnym z terenami cennymi przyrodniczo oraz z terenami zabudowy mieszkaniowej,
- h) na czas realizacji inwestycji wprowadzić płotki naprowadzające nie dopuszczające do wejścia gatunków płazów i gadów na drogę i zaplecze budowy,
- i) należy prowadzić kontrole terenu inwestycji, w tym wykopów, pod kątem obecności w nich drobnych ssaków, płazów i gadów, natomiast w przypadku stwierdzenia, iż w wykopach znajdują się zwierzęta nie zabijać ich, ale umożliwić im ich opuszczenie, np. poprzez wyciągnięcie na powierzchnię i przeniesienie w oddalone, bezpieczne miejsce.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 pkt 1 -14 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.).

W dokumentacji służącej do wydania decyzji wymienionej w art. 72 ust. 1 pkt 1 -14 ww. ustawy należy uwzględnić następujące rozwiązania chroniące środowisko:

- a) podczas realizacji oraz eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie I,
- b) wykonawca ma obowiązek znać i stosować w czasie prowadzenia robót wszelkie przepisy dotyczące ochrony środowiska.
- c) podczas prac rozbiórkowych związanych z przebudową wiaduktu i drogi zastosować rozwiązania zabezpieczające przed spadającymi odłamkami usuwanych materiałów i elementów konstrukcyjnych np. poprzez wykorzystanie podwieszonych pod wiaduktem rusztowań.
- d) podczas prac związanych z poszerzeniem podpór przyczółków zapewnić skuteczny system odwadniania oraz wzmocnić warstwę iltów iniekcją cementową,

- e) wszelkie materiały użyte do robót powinny posiadać świadectwa dopuszczenia, wydane przez uprawnioną jednostkę, jednoznacznie określające brak szkodliwego oddziaływania tych materiałów na środowisko,
- f) materiały, które w sposób trwały są szkodliwe dla otoczenia nie dopuszczać do użycia, nie dopuszczać do użycia materiałów wywołujących szkodliwe promieniowanie, przekraczające dopuszczalne normy,
- g) przygotować tablice informacyjne dla okolicznych mieszkańców o planowanych pracach budowlanych i okresowych uciążliwościach związanych z ich prowadzeniem,
- h) wprowadzić ograniczenie prędkości pojazdów przed dojazdem do wiaduktu od strony Szczecina do 40 km/h oraz odpowiednich drogowych znaków informacyjnych,
- i) przy wyjazdach z posesji ul. Asfaltowej 35 i 33 należy zainstalować lustra ułatwiające widoczność nadjeżdżających samochodów,

II. Nie stwierdzam konieczności zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

III. Nie nakładam obowiązku:

- 1) przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę,
- 2) obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

IV. Nie stwierdzam konieczności przeprowadzenia analizy porealizacyjnej.

V. Nie stwierdzam konieczności wykonania kompensacji przyrodniczej.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Pismem z dnia 8.02.2016 r. Pan Janusz Hołowaty pełnomocnik Starosty Polickiego wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „**Przebudowa wiaduktu w ciągu drogi powiatowej Nr 3914Z Szczecin – Police z dojazdami, położonego nad linią kolejową nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński w km 21+610**”.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia załączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia (2 egzemplarze),
- kserokopię wypisów z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie oraz obejmujące obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- kserokopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie
- załącznik graficzny obejmujący przebieg inwestycji.

Po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów organ stwierdził, iż nie spełniają one wymogów art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.). W związku powyższym, pismem z dnia 16.02.2016 r., znak: WONS-OŚ.4210.2.2016.MS wezwano wnioskodawcę do uzupełnienia przedmiotowego wniosku. Uzupełnienie o powyższe kwestie otrzymano w dniu 19.02.2016 r.

Zgodnie zapisami art. 74 ust.1 pkt. 5 ww. ustawy w przypadku, gdy organem prowadzącym

postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska, dla drogi publicznej nie przedkłada się wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Jak wynika z posianych informacji dwie działki objęte inwestycją stanowią teren zamknięty, tj. działka nr 26 obręb 0012 Police i 85/3 obręb 3017 Szczecin, co potwierdzają zapisy decyzji Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych, a także dołączone wypisy z ewidencji gruntów. W związku powyższym organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, gdyż zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) w przypadku przedsięwzięcia realizowanego w części na terenie zamkniętym, dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Planowana inwestycja zakwalifikowana jest do przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), tj. § 3 ust. 1 pkt 60 drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31, 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem dróg i 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 o ochronie przyrody.

Zgodnie z 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 2016 r., poz. 353 ze zm.) tutejszy organ pismem z dnia 26.02.2016 r., znak: WONS-OŚ.4210.2.2016.MS wystąpił do organów opiniujących, tj.: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie. Do pisma o wydanie opinii dołączono wymagane przepisami ww. ustawy dokumenty oraz informację dotyczącą braku konieczności przedkładania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Oba organy wydały opinię, w której nie stwierdziły potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, uzasadniając ten fakt brakiem negatywnego oddziaływania tej inwestycji na zdrowie i życie ludzi. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, kierując się lokalizacją inwestycji częściowo na terenie potencjalnych siedlisk przyrodniczych i zakresem prac (wycinka drzewostanu i ingerencja w cenne elementy środowiska przyrodniczego) nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko (postanowienie z dnia 17 marca 2016 r., znak: WONS.OŚ-4210.2.2016.MS). Organ ustalając zakres raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko uwzględnił zapisy art. 66 i 68 ww. ustawy.

Pismem z dnia 30.05.2016 r. Pan Janusz Hołowaty pełnomocnik Starosty Polickiego przedłożył do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie Raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa wiaduktu w ciągu drogi powiatowej Nr 3914Z Szczecin – Police z dojazdami, położonego nad linią kolejową nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński w km 21+610”. Raport przedłożono w 2 egzemplarzach wraz z jego zapisem w formie elektronicznej.

Zgodnie z art. 97 § 2 k.p.a., postanowieniem z dnia 6.06.2016 r., znak sprawy: WONŚ-OŚ.4210.2.2016.MS.5 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie podjął z urzędu postępowania administracyjne w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z zapisem art. 74 ust. 2 ww. ustawy raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia i kartę informacyjną przedkłada się w trzech egzemplarzach wraz z ich zapisem na informatycznych nośnikach danych. W związku powyższym, pismem z dnia 6.06.2016 r., znak sprawy: WONŚ-OŚ.4210.2.2016.MS.9 wezwano inwestora o przedłożenie trzeciego brakującego dokumentu. Stosowne uzupełnienie przedłożono w dniu 9.06.2016 r.

Po przeanalizowaniu treści raportu o oddziaływaniu na środowiska dla ww. przedsięwzięcia, pismem z dnia 6.06.2016 r., znak sprawy: WONŚ-OŚ.4210.2.2016.MS.10 wezwano inwestora o jego uzupełnienie w kwestii dotyczącej lokalizacji inwestycji względem jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych, załącznika graficznego zasięgu oddziaływania emisji hałasu. Uzupełnienie inwestora wpłynęło do tutejszego urzędu w dniu 27.06.2016 r.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, zapewnił udział społeczeństwa, w ramach którego przeprowadził ocenę oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. W związku powyższym, obwieszczeniem z dnia 30.06.2016 r. znak sprawy: WONŚ-OŚ.4210.2.2016.MS.21 podano do publicznej wiadomości informacje, że przez okres 21 dni, tj. od 06.07.2016 r. do 27.07.2016 r.) społeczeństwo ma możliwość składania uwag i wniosków dotyczących realizacji planowanego przedsięwzięcia. Obwieszczenia umieszczono na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Szczecinie, na stronie internetowej biuletynu informacji publicznej RDOŚ w Szczecinie, w terenie, tj. w miejscu realizacji inwestycji, a także w siedzibie Urzędu Gminy w Policach oraz Urzędu Miasta w Szczecinie. W toku prowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski dotyczące realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), pismem z dnia 30.06.2016 r., znak sprawy: WONŚ-OŚ.4210.2.2016.MS.14 i WONŚ-OŚ.4210.2.2016.MS.15, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach, oraz w Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie celem uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia przedkładając wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Raport o oddziaływaniu planowanej inwestycji pn.: „Przebudowa wiaduktu w ciągu drogi powiatowej Nr 3914Z Szczecin – Police z dojazdami, położonego nad linią kolejową nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński w km 21+610” wraz z jego uzupełnieniem oraz informację dotyczącą braku konieczności przedkładania planu zagospodarowania przestrzennego. Oba organy uzgadniające zaopiniowały pozytywnie przedmiotowe przedsięwzięcie, jednocześnie określiły warunki jego realizacji, które uwzględniono w niniejszej decyzji.

Z uwagi na fakt, iż liczba stron w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej inwestycji przekracza 20 stron, o wszczęciu postępowania oraz o wszelkich wykonywanych przez tutejszy organ czynnościach w przedmiotowej sprawie organ powiadamiał strony drogą obwieszczeń, zgodnie z art. 49 k.p.a. oraz art. 74 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

2016 r., poz. 353 ze zm.). Obwieszczenia umieszczano na tablicy ogłoszeń i biuletynie informacji publicznej tutejszego urzędu oraz na tablicach ogłoszeń Gminy Police i Urzędu Miasta Szczecin. Pismem z dnia 5.08.2016 r., znak sprawy: WONS-OŚ.4210.2.2016.MS.22 poinformowano strony postępowania o możliwości zapoznania się i wypowiedzenia co do zebranej w sprawie dokumentacji oraz o możliwości wnoszenia uwag i żądań przed wydaniem niniejszej decyzji, zgodnie z art. 10 § 2 k.p.a. W trakcie prowadzonego postępowania strony nie wniosły uwag i wniosków dotyczących realizacji planowanej inwestycji.

Na podstawie zgromadzonej dokumentacji tutejszy organ dokonał oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i określił warunki realizacji inwestycji, biorąc pod uwagę poniższe kwestie.

I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

1. Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.

Zgodnie z zapisami karty informacyjnej planowanego przedsięwzięcia inwestycja obejmowała teren działek nr 49, 26, 88/18, 55/3, 222 obręb 0012 Police, 86/1, 4/1, 4/2 obręb 0018 Police, nr 2, 85/2 obręb 0013 Police, 85/3, 3, 6/1 obręb 3017 Szczecin. Zgodnie z zapisami Raportu o oddziaływaniu planowanej inwestycji pn.: „Przebudowa wiaduktu w ciągu drogi powiatowej Nr 3914Z Szczecin – Police z dojazdami, położonego nad linią kolejową nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński w km 21+610 teren inwestycji został zmniejszony i ograniczony do działek geodezyjnych nr 49, 26 obręb 0012 Police, 86/1 obręb 0018 Police, nr 2, 85/2 obręb 0013 Police, 85/3, obręb 3017 Szczecin. Działki nr 26 obręb 0012 Police i 85/3 obręb 3017 Szczecin stanowią teren zamknięty. Wiadukt zlokalizowany jest w ciągu drogi powiatowej, nad dwutorową linią kolejową nr 406 Szczecin Główny - Trzebież Szczeciński w km 21+610.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie wiaduktu wraz z jego dojazdami. W wyniku realizacji inwestycji niewielkiej zmianie ulegnie długość wiaduktu z 9,90 m do 13,00 m. Szerokość jezdni nie ulegnie zmianie, natomiast zwiększona zostanie nośność z 30 t na 40 t. Poruszanie się pieszych i rowerzystów przez wiadukt ułatwią obustronne chodniki.

W celu zachowania ciągłości ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów inwestycja wykonywana będzie dwuetapowo (w pierwszym etapie planuje się przebudować stronę wschodnią, w drugim stronę zachodnią).

Zgodnie z przedłożonym raportem, inwestor rozpatrywał warianty planowanego przedsięwzięcia, tj.:

- wariant 0 obejmujący niepodjęcie przedsięwzięcia,
- wariant 1 - pełna przebudowa konstrukcji wiaduktu i ograniczona przebudowa odcinków drogi,
- wariant 2 - pełna przebudowa konstrukcji wiaduktu i pełna przebudowa odcinków drogi,
- wariant 3 - pełna przebudowa konstrukcji wiaduktu z zabezpieczeniami antykorozyjnymi i pełna przebudowa odcinków drogi,
- wariant 4 ograniczona przebudowa konstrukcji wiaduktu i odcinków drogi.

Jak wynika z zapisów raportu technologia przebudowy oraz parametry techniczne wskazane w ww. wariantach obejmowały niewielkie różnice, jednakże w każdym z nich wymagana będzie wycinka drzew związana z oczyszczeniem skarp wiaduktu. Biorąc pod uwagę aspekty technologiczne, ekonomiczne oraz organizacyjne inwestor wybrał wariant 1 polegający na przebudowie konstrukcji wiaduktu i ograniczoną przebudową odcinków drogi. Zakres prac, w tym wariantcie obejmuje:

- wykonanie prac rozbiórkowych,
- wycinkę drzew i krzewów w obrębie wiaduktu,
- poszerzenie pomostu wiaduktu i jego wzmocnienie,
- wykonanie ciągu pieszo-rowerowego,
- regulację położenia na wiadukcie przewodów telekomunikacyjnych i gazociągu,

- wymianę odcinka wodociągu,
- przebudowę jezdni i chodników, zjazdów, przebudowa ogrodzeń, zatoki autobusowej,
- wykonaniu na wiadukcie nowej izolacji przeciwwodnej.

Reasumując za najkorzystniejszy z punktu widzenia, środowiskowego, ekonomicznego i racjonalnego można uznać ww. wariant 1, dlatego też planowana inwestycja powinna być realizowana zgodnie z jego założeniami.

Biorąc powyższe pod uwagę, tutejszy organ przeanalizował wpływ opisanej powyżej technologii, wybranej w wariantcie 1 na poszczególne komponenty środowiska zarówno podczas jej realizacji, jak i eksploatacji.

2. Powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia kumulowanie się oddziaływań nastąpi podczas realizacji planowanej inwestycji i będzie spowodowane nakładaniem się emisji hałasu i zanieczyszczeń do środowiska. Jednakże będą to emisje nieznaczne, a przy wykonaniu inwestycji pod ww. warunkami oddziaływania te zostaną ograniczone do minimum. W fazie eksploatacji nie wystąpi zmiana dotycząca skumulowanego oddziaływania na środowisko z uwagi na funkcjonowanie linii kolejowej i drogi powiatowej w miejscu wiaduktu.

3. Wykorzystania zasobów naturalnych.

Ze względu na specyfikę inwestycji na etapie jej realizacji możliwym jest wykorzystywanie wody i innych surowców, materiałów oraz energii. Przebudowa wiaduktu nie wymaga wykorzystania wody i innych surowców, materiałów oraz energii w czasie eksploatacji.

4. Emisji i występowania innych uciążliwości.

W raporcie przeanalizowano oddziaływania planowanej inwestycji podczas jej realizacji. Etap budowy przedmiotowej inwestycji wiąże się z wykonaniem robót rozbiórkowych i budowlanych, w tym wykonania wykopów. W celu zmniejszenia oddziaływania etapu inwestycyjnego na środowisko gruntowo-wodne i wyeliminowania jego zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, zobowiązano inwestora do zapewnienia właściwej organizacji robót poprzez m.in. przygotowanie miejsc składowania materiałów budowlanych oraz miejsc bazowania sprzętu i urządzeń wykorzystywanych do realizacji inwestycji, zapewnienie pracownikom przenośnych bezodpływowych zbiorników na ścieki sanitarne. Ponadto zobowiązano inwestora do usytuowania zaplecza budowy w miejscu najmniej kolizyjnym z terenami zabudowy mieszkaniowej oraz z cennymi fragmentami obszarów leśnych, wyznaczeniu zaplecza budowy na istniejących powierzchniach utwardzonych i wyposażenie w szczelną nawierzchnię terenów nieutwardzonych. W celu zapobiegania ewentualnym rozlewom substancji ropopochodnych, do gruntu zobowiązano inwestora, aby wykorzystywać wyłącznie sprawny sprzęt, a w przypadku rozlewu produktów naftowych z maszyn i pojazdów na terenie budowy, należy zastosować odpowiednie substancje do ewentualnego neutralizowania tych wycieków np. w postaci sorbentów, mis, mat i wałów chłonnych. Należy zakres robót odwadniających należy dostosować do rzeczywistych warunków gruntowo-wodnych.

W związku z planowanym poszerzeniem podpór przyczółków wykonane zostały badania geologiczne, z których wynika, iż w ostatnich warstwach mogą okresowo występować sączenia od przenikających wód opadowych, dlatego też koniecznym będzie zapewnienie skutecznego systemu odwadniania oraz wzmocnienia warstw ilów iniekcją cementową, do czego zobowiązano inwestora.

Planowana inwestycja znajduje się w odległości ok. 6 km od najbliższego Głównego Zbiornika Wód Podziemnych.

Działki, na których realizowana będzie planowana inwestycja zlokalizowane są w zlewniach jednolitych części wód powierzchniowych, w których znajdują się jednolita część wód powierzchniowych (JCWP) o nazwie Odra od Odry Zachodniej do Parnicy (kod

PLRW600021197, status - rzeczna, stan chemiczny został oceniony jako zły, status - silnie zmieniona część wód, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - zagrożona) oraz jednolita część wód powierzchniowych (JCWP) rzeczna o nazwie Kanał Policki (kod PLRW6000019954 stan chemiczny został oceniony jako zły, status - sztuczna, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - zagrożona), a także jednolita część wód powierzchniowych (JCWP) rzeczna o nazwie Łarpia (kod PLRW60001719929, stan chemiczny został oceniony jako zły, status - naturalna, ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - niezagrożona). Omawiany obszar zlokalizowany jest w zlewniach jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) o nazwie 3 (kod PLGW69003, stan ilościowy oraz chemiczny został oceniony jako dobry, niezagrożona niespełnieniem celów środowiskowych) oraz o nazwie 7 (kod PLGW69007, stan ilościowy oraz chemiczny został oceniony jako dobry, niezagrożona niespełnieniem celów środowiskowych).

Planowane przedsięwzięcie przy zachowaniu ww. działań minimalizujących nie będzie miało wpływu na jakość wód podziemnych i na jakość wód powierzchniowych.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wytworzone będą odpady, jak: gleba i ziemia, destrukcja asfaltowa, odpady z betonu i gruz betonowy z rozbiórek i remontów, złom stalowy, odpadowa papa, drewno. Powstałe w trakcie prowadzonych prac odpady należy zagospodarować zgodnie z przepisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 poz. 21 ze zm.). Ponadto, odpady, w tym odpady niebezpieczne należy gromadzić w osobnych, szczelnych pojemnikach, które w celu zabezpieczenia przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód należy usytuować na utwardzonym podłożu. Właściwe zagospodarowanie ww. odpadów, w tym odpadów niebezpiecznych poprzez selektywne ich magazynowanie, wywożenie i unieszkodliwianie ograniczy wpływ etapu budowy na środowisko gruntowo-wodne, do czego zobowiązano inwestora.

W celu wyeliminowania spadania m.in. gruzu, materiałów konstrukcyjnych na teren linii kolejowej zobowiązano inwestora (zgodnie ze wskazaniem w raporcie) aby podczas prac rozbiórkowych związanych z przebudową wiaduktu i drogi zastosować rozwiązania zabezpieczające np. poprzez wykorzystanie podwieszonych pod wiaduktem rusztowań.

W trakcie prac budowlanych wystąpi emisja gazów i pyłów związana z pracami maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne. W celu ograniczenia wzrostu zanieczyszczeń do powietrza, zobowiązano inwestora do ograniczenia czasu pracy silników spalinowych, maszyn budowlanych i samochodów, prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy. Natomiast pyliste materiały budowlane zabezpieczyć przed ich rozwiewaniem poprzez np. przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych, samochodów transportujących materiały sypkie (również ziemię z wykopów).

Ponadto realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia będzie powodować emisję hałasu do środowiska, powstałą w wyniku wykonywanych prac rozbiórkowych i budowlanych. W celu zminimalizowania wpływu planowanej inwestycji na środowisko w tym na sąsiednią zabudowę mieszkaniową podlegającą ochronie akustycznej (20-30 m od miejsca realizacji inwestycji) zobowiązano inwestora do stosowania sprzętu budowlanego oraz pojazdów transportowych o wysokiej sprawności technicznej charakteryzującego się niską emisyjnością hałasu i zanieczyszczeń do powietrza, prowadzenia prac o wysokim poziomie emisji hałasu wyłącznie w porze dziennej od godz. 6.00 do godz. 22.00, wprowadzenia odpowiedniego systemu pracy poprzez wyłączanie urządzeń i maszyn nie użytkowanych w danej chwili, kontrolowania stanu technicznego sprzętu budowlanego oraz pojazdów transportowych wykorzystanych w trakcie realizacji inwestycji, eliminowania z pracy niesprawnych urządzeń mogących powodować podwyższony poziom hałasu.

Ocenie poddano również, oddziaływanie planowanej inwestycji podczas jej funkcjonowania.

Przebudowa wiaduktu oraz niewielkiego odcinka drogi ma na celu poprawę jej parametrów technicznych i eksploatacyjnych, co polepszy komfort i płynność ruchu zwiększając, tym samym warunki jego bezpieczeństwa. Z uwagi na fakt, iż są to obiekty istniejące a ich dotychczasowe

parametry istotnie się, nie zwiększą, nie przewiduje się znaczącego zwiększenia natężenia ruchu, który mógłby wiązać się z ponadnormatywną emisją hałasu, emisją gazów i pyłów do powietrza. Wody opadowe z planowanej drogi odprowadzane będą do studzienek miejskiej sieci kanalizacji deszczowej. Ścieki będą podczyszczane w osadnikach studzienek ściekowych.

5. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.

W związku z realizacją inwestycji nie wiąże się ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Przedsięwzięcie nie jest wymienione w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2016 r., poz. 138). Inwestycja nie wymaga obszaru ograniczonego użytkowania.

Na etapie eksploatacji w celu ograniczenia zagrożeniem kolizji samochodów zobowiązano inwestora (zgodnie z zaleceniami w raporcie) aby wprowadzić ograniczenie prędkości pojazdów przed dojazdem do wiaduktu od strony Szczecina do 40 km/h oraz odpowiednich drogowych znaków informacyjnych; przy wyjazdach z posesji ul. Asfaltowej 35 i 33 należy zainstalować lustra ułatwiające widoczność nadjeżdżających samochodów.

II. Usytuowanie przedsięwzięcia – ze zwróceniem uwagi na możliwe zagrożenie środowiska – zwłaszcza przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawianiu zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

1. Obszary wybrzeży, obszary górskie, obszary wodno-błotne, obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszary przylegające do jezior, obszary uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowa inwestycja nie znajduje się na terenie żadnych z ww. obszarów.

Przedmiotowa inwestycja nie jest związana z wprowadzaniem nowych obiektów budowlanych, dlatego też nie wpłynie na zmianę krajobrazu. Inwestycja realizowana będzie w miejscu zagospodarowanym stanowiącym istniejącą drogę i wiadukt.

Przedmiotowa inwestycja ze względu na swój zakres i skalę nie wpłynie na pogorszenie się klimatu.

Inwestycja realizowana będzie w niewielkiej części na terenach leśnych. Jednakże, jak wynika z zapisów raportu nie wpłynie ona znacząco negatywnie na te tereny.

W odniesieniu do gęstości zaludnienia planowana inwestycja znajduje się na terenie częściowo zabudowanym pomiędzy miejscowościami Szczecin a Police.

2. Obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to obszar mający znaczenie dla Wspólnoty „Police Kanały” PLH320015 wyznaczony z uwagi na ochronę siedlisk przyrodniczych, siedlisk roślin i zwierząt. „Zgodnie z zapisami „Waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego” (BKP, Szczecin 2010 r.) inwestycja częściowo realizowana będzie na obszarze:

a. siedliska przyrodniczego z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, tj. Grąd subatlantycki (kod 9160-1), którego stan zachowania określono jako B – dobrze zachowane,

- b. siedliska przyrodniczego z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, tj. Żyzna buczyna niżowa (kod 9130-1), którego stan zachowania określono jako C – średnio zachowane,
- c. siedliska przyrodniczego z załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, tj. Pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy (kod 9190-2), którego stan zachowania określono jako C – średnio zachowane.

d. proponowanego Zespołu Przyrodniczo Krajobrazowego (ZPK) „Park Leśny Mścięcino”.

Podczas wizji lokalnej przeprowadzonej przez autorów raportu na terenie inwestycji, tj. przy zatoce autobusowej oraz przy drodze do przystanku kolejowego Szczecin Mścięcino oraz na gruntach leśnych przy linii kolejowej stwierdzono występowanie gatunków flory, takich jak: dąb szypułkowy, olsza czarna, klon zwyczajny, leszczyna pospolita, mniszek lekarski, bluszcz pospolity, marchewnik wonny, glistnik jaskółcze ziele, pokrzywa zwyczajna. Na obszarze wiaduktu (skarpy nasypu) stwierdzono występowanie gatunków roślin, drzew i krzewów, takich jak: klon zwyczajny, leszczyna pospolita, mniszek lekarski, marchewnik wonny, kłosówka miękka, glistnik jaskółcze ziele, bluszcz pospolity, pokrzywa zwyczajna. Natomiast wzdłuż drogi w strefach brzegowych obu fragmentów lasu występował dąb szypułkowy, olsza szara, buk zwyczajny, sosna zwyczajna, klon zwyczajny, bluszcz pospolity, zawilec gajowy. Nie stwierdzono występowania chronionych gatunków grzybów.

Według autorów raportu w granicach terenów potencjalnego zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia występują następujące klasy siedlisk przyrodniczych:

- las mieszany świeży z drzewostanem olchowo-bukowo-dębowym z domieszką sosny,
- bór mieszany świeży z drzewostanem bukowo-dębowym z domieszką olszy, klonu i leszczyny,
- pozostałe tereny (w tym zabudowa miejska i trasy komunikacyjne).

Autorzy raportu wskazali, iż ww. siedliska w przybliżeniu odpowiadają następującym potencjalnym siedliskom przyrodniczym wskazanym powyżej w punkcie a., b., c.

W ramach realizacji inwestycji planuje się wycinkę drzew i krzewów. Jak wynika z zapisów raportu na całej długości planowanej do przebudowy drogi nie wystąpi konieczność wycinki przedroczonych drzew i krzewów. Wycinka dotyczy jedynie egzemplarzy gatunków drzew i krzewów w pasie kolejowym (znajdujących się w obrębie skarp wiaduktu) i wynika z konieczności odtworzenia skarpy wiaduktu. Autorzy raportu na podstawie wizji terenowej ocenili, iż roślinność planowana do wycinki i usunięcia to roślinność tworzona przez samosiewy i mało wartościową przyrodniczo roślinność zielną (niewielkie powierzchnie trawników i roślinność ruderalna). Ponadto wskazali, iż pojawienie się roślinności zielnej, drzew i krzewów na skarpach wiaduktu wynika z braku ich wieloletniej konserwacji, a brak wykonania ww. działań (w wyniku uszkodzeń przez systemy korzeniowe) spowodowała obsuwanie się skarpy wykopu linii kolejowej. Należy dodać, iż część gatunków znajdujących się w obrębie wiaduktu będzie pozostawiona, a na części z nich wykonane będą jedynie ciecia koron. Gatunki drzew nie wymagające wycinki będą zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi poprzez np. owinięcie pni matami, a roboty ziemne w obrębie ich systemu korzeniowego, wykonywać w miarę możliwości ręcznie do czego zobowiązano inwestora.

Mając na uwadze powyższe oraz fakt, iż wycinka obejmuje jedynie niewielki procent istniejącego drzewostanu, stwierdzić można, iż nie wpłynie ona znacząco negatywnie na funkcjonalność ww. siedlisk. Realizacja projektowanego przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia stanu siedlisk również poza granicami pasa drogowego i nie obniży ich wartości biocenotycznej. Wykonanie inwestycji pod ww. warunkami pozwoli na znaczne organicznie ingerencji w cenne elementy środowiska.

Planowana inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na zlokalizowany wzdłuż terenu inwestycji, tj. po wschodniej i zachodniej części drogi proponowany Zespół Przyrodniczo Krajobrazowy (ZPK) „Park Leśny Mścięcino”, gdyż inwestycja nie ingeruje w jego teren.

Spośród gatunków fauny, podczas wizji lokalnej przeprowadzonej przez autorów raportu, na terenie inwestycji nie stwierdzono występowania gatunków ptaków, wymienionych w

rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2014 r., poz. 1348). Jednakże, ze względu na charakter terenu inwestycji, w celu ograniczenia jej wpływu na potencjalnie występujące gatunki ptaków zobowiązano inwestora, aby wycinkę drzew i krzewów, ciecie koron wykonał poza sezonem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Podczas wizji lokalnej terenu inwestycji w konstrukcji wiaduktu nie stwierdzono gniazd ptaków, np. takich jak: jerzyk zwyczajny (*Apus apus*), który pospolicie gniazduje, w takich miejscach. Jednakże nie wyklucza się gniazdowania fauny, dlatego też zobowiązano inwestora, aby przed przystąpieniem do prac przeprowadził oględziny obiektu pod kątem występowania chronionych gatunków ptaków i nietoperzy, a w przypadku ich stwierdzenia do przestrzegania zapisów art. 56 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.).

Na terenie inwestycji nie stwierdzono płazów i gadów wymienionych ww. rozporządzeniu. Jednakże, inwestor, zobowiązany został do prowadzenia kontroli wykopów, pod kątem obecności w nich drobnych ssaków, płazów i gadów. W przypadku stwierdzenia, iż w wykopach znajdują się zwierzęta nie zabijać ich, ale umożliwić im ich opuszczenie, np. poprzez wyciągnięcie na powierzchnię i przeniesienie w oddalone, bezpieczne miejsce. Zgodnie z zapisami raportu na czas realizacji inwestycji należy wprowadzić płotki naprowadzające, które zabezpieczą te gatunki przed wejściem na drogę i zaplecze budowy, do czego zobowiązano inwestora.

III. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:

1. Zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać.

Na etapie budowy, w zabudowaniach sąsiadujących z przedsięwzięciem, mogą być odczuwalne emisje hałasowe wynikające z pracy ciężkiego sprzętu, transportu materiałów budowlanych itp. oraz prace ziemne wiążące się z emisją zanieczyszczeń do powietrza. Jednakże oddziaływania te będą tymczasowe i ustaną po zakończeniu robót. Wykonanie inwestycji etapowo dodatkowo ograniczy występowanie ww. emisji. Eksploatacja planowanej inwestycji nie będzie skutkowała powstawaniem uciążliwych oddziaływań związanych z emisją hałasu i drgań, a wręcz wpłynie na poprawę estetyki i komfortu przejazdu poprzez poprawę nawierzchni i obniżenie prędkości pojazdów.

2. Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać transgranicznie.

3. Wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej.

Planowana inwestycja ma na celu usprawnienie istniejącej infrastruktury, gdyż obecnie wiadukt posiada liczne uszkodzenia betonu filarów i przyczółków, spękania nawierzchni, niewłaściwa jest jego nośność oraz zbyt mała szerokość chodników. Nie nastąpi obciążenie istniejącej infrastruktury, które mogłoby oddziaływać znacząco negatywnie na środowisko.

4. Prawdopodobieństwa oddziaływania.

Podczas budowy wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne i okresowa zwiększona emisja pyłów i gazów do środowiska. Głównymi źródłami emisji hałasu do środowiska w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie sprzęt budowlany oraz pojazdy samochodowe.

5. Czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

Oddziaływanie na etapie budowy będzie dotyczyć terenu realizacji inwestycji i częściowo najbliższych terenów sąsiadujących (emisja hałasu podczas robót) będzie to jednak oddziaływanie

krótkotrwałe i możliwe do zaakceptowania, a także emisja niezorganizowana, związana z pracą sprzętu budowlanego i transportowego – jednakże będzie ona powodować oddziaływanie okresowe o charakterze lokalnym (na placu budowy i w jego bliskim otoczeniu). Z uwagi na rodzaj zastosowanej technologii oraz fakt, iż nie planuje się wprowadzać do środowiska materiałów i substancji, których niewłaściwe wykorzystanie mogłoby w nieodwracalny sposób zanieczyścić środowisko uznaje się, iż oddziaływania związane z planowaną inwestycją będą miały charakter odwracalny. W fazie eksploatacji nie przewiduje się znaczącego oddziaływania na środowisko.

Po przeanalizowaniu dostępnych dokumentów, tutejszy organ uznał, iż dla planowanego zamierzenia nie istnieje potrzeba ustalenia obszaru ograniczonego użytkowania w myśl ustawy Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672). Ponadto planowana inwestycja nie wymaga przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko oraz wykonania analizy porealizacyjnej. W związku z brakiem możliwości negatywnego oddziaływania na obszary Natura 2000 oraz dostatecznego zabezpieczenia cennych elementów środowiska przyrodniczego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie nie stwierdził potrzeby prowadzenia monitoringu. Ponadto jak wynika z analiz przeprowadzonych w raporcie dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie występuje potrzeba przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej.

Mając na uwadze informacje wynikające z przedstawionego raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, należy uznać, iż inwestycja polegająca na przebudowie wiaduktu w Szczecinie nie wywrze negatywnego oddziaływania na środowisko oraz obszary objęte programem Natura 2000 i inne formy ochrony przyrody.

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, spełniając szereg zaleceń określonych w raporcie oraz przestrzegając warunki realizacji przedsięwzięcia określone w niniejszej decyzji.

Niniejsza decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana w oparciu o następujące przepisy:

- art. 71 ust. 2 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), który mówi, iż uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko,
- art. 75 ust. 6 ww. ustawy, który mówi, iż organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięć w części realizowanych na terenie zamkniętym jest regionalny dyrektor ochrony środowiska,
- art. 85 ust.1, ust. 2 pkt 1 ww. ustawy, który mówi, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wymaga uzasadnienia,
- rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71),
- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), który mówi, iż organ załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Decyzje rozstrzygają sprawę co do jej istoty w całości lub części albo w inny sposób kończą sprawę w danej instancji.

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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 2016 r., poz. 353 ze zm.).

Biorąc powyższe pod uwagę – orzekam jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy Stronie prawo wniesienia odwołania do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie

Radosław Grzegorzczak
2016-08-31

Otrzymują:

1. Pan Janusz Hołowaty, ul. Wilków Morskich 6/9, 71-063 Szczecin.
2. Pozostałe Strony postępowania zgodnie z art. 49 KPA.

Charakterystyka przedsięwzięcia.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 31 sierpnia 2016 r., znak: sprawy: WONS-OŚ.4210.2.2016.MS.25, wydanej dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa wiaduktu w ciągu drogi powiatowej Nr 3914Z Szczecin – Police z dojazdami, położonego nad linią kolejową nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński w km 21+610”.

Przedmiotowa inwestycja realizowana będzie na terenie działek nr 49, 26 obręb 0012 Police, 86/1 obręb 0018 Police, nr 2, 85/2 obręb 0013 Police, 85/3, obręb 3017 Szczecin. Działki nr 26 obręb 0012 Police i 85/3 obręb 3017 Szczecin stanowią teren zamknięty.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie wiaduktu wraz z jego dojazdami.

W celu zachowania ciągłości ruchu pojazdów, pieszych i rowerzystów inwestycja wykonywana będzie dwuetapowo (w pierwszym etapie planuje się przebudować stronę wschodnią, w drugim stronę zachodnią).

Zakres prac obejmuje:

- wykonanie prac rozbiórkowych,
- wycinkę drzew i krzewów głównie w obrębie wiaduktu,
- poszerzenie pomostu wiaduktu i jego wzmocnienie,
- wykonanie ciągu pieszo-rowerowego,
- regulację położenia na wiadukcie przewodów telekomunikacyjnych i gazociągu,
- wymianę odcinka wodociągu,
- przebudowę jezdni i chodników, zjazdów, przebudowa ogrodzeń, zatoki autobusowej,
- wykonaniu na wiadukcie nowej izolacji przeciwwodnej.

W wyniku realizacji inwestycji niewielkiej zmianie ulegnie długość wiaduktu z 9,90 m do 13,00 m. Szerokość jezdni nie ulegnie zmianie, natomiast zwiększona zostanie nośność z 30 t na 40 t. Poruszanie się pieszych i rowerzystów przez wiadukt ułatwią obustronne chodniki.

Po przeprowadzeniu oceny oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko stwierdzono, iż z uwagi na charakter przedsięwzięcia, rodzaj zastosowanej technologii, zagrożenie dla środowiska będzie nieduże o charakterze okresowym, a uciążliwości powstałe podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustaną po zakończeniu prowadzonych prac. W fazie eksploatacji inwestycji nie wystąpią emisje, które mogłyby wpłynąć znacząco negatywnie na poszczególne komponenty środowiska. Zgodnie z zapisami dostępnych materiałów, planowana inwestycja przebiega wzdłuż siedlisk przyrodniczych, tj. siedliska przyrodniczego o nazwie Grąd subatlantycki (kod 9160-1), siedliska przyrodniczego o nazwie Żyzna buczyna niżowa (kod 9130-1), siedliska przyrodniczego tj. Pomorski kwaśny las brzozowo-dębowy (kod 9190-2). Ponadto teren inwestycji znajduje się na obszarze proponowanego Zespołu Przyrodniczo Krajobrazowego (ZPK) „Park Leśny Mścięcino”. W ramach realizacji inwestycji planuje się wycinkę drzew i krzewów. Wycinka dotyczy jedynie egzemplarzy drzew znajdujących się w obrębie skarp wiaduktu.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w Szczecinie

2016-08-31

Radosław Grzegorzczak

