

Szczecin, dnia 24 października 2017 r.



REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W SZCZECINIE

WONS-OŚ.4237.2.2017.AC.4

URZĄD MIASTA SZCZECIN
Wydział Gospodarki Komunalnej
i Ochrony Środowiska

Dnia 27-10-2017

SEKRETARIAT

Wpłynęło
L. dz.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2017 r., poz. 1257), art. 63 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 2017 r., poz. 1405) oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 1 pkt 61 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 Pawła Adamczyka – Dyrektora Wydziału Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska w Urzędzie Miasta Szczecin, działającego w imieniu inwestora, którym jest Gmina Miasto Szczecin, w sprawie zmiany decyzji Nr 19/2016 o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 09.11.2016 r. dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – Etap II”,

postanawiam
nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

Pan Paweł Adamczyk działając w imieniu Gminy Miasta Szczecin, w dniu 28.07.2017 r., (po wcześniejszym wezwaniu do uzupełnienia) przedłożył w tutejszym urzędzie kompletny wniosek o zmianę decyzji Nr 19/2016 o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie w dniu 09.11.2016 r. dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa torowisk tramwajowych w Szczecinie – Etap II”. Mając zatem na uwadze przedłożenie kompletnego wniosku pod względem formalnym, tutejszy organ, w dniu 22.09.2017 r., pismem znak: WONS-OŚ.4237.2.2017.AC.1 zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie, po czym przystąpił do oceny merytorycznej przedłożonej dokumentacji. Po przeanalizowaniu zakresu informacji przedstawionych w złożonym w przedmiotowej sprawie wniosku oraz w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie stwierdził, że są one wystarczające do rozstrzygnięcia, czy dla planowanej inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko. W związku z powyższym, mając na uwadze art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405) oraz wynikającą z niego konieczność uzyskania opinii organu inspekcji sanitarnej, pismem z dnia 22.09.2017 r., znak: WONS-OŚ.4237.2.2017.AC.2, tutejszy organ wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego (PPIS) w Szczecinie o

zajęcie stosownego stanowiska w przedmiotowej sprawie. W odpowiedzi na powyższe, PPIS w Szczecinie, w opinii przedłożonej w tutejszym urzędzie w dniu 29.09.2017 r., znak: PS.NZ.401.0149.2017, nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia wskazując, że przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi. Tutejszy organ natomiast przeanalizował przedłożoną dokumentację w kontekście uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ww. ustawy, po czym mając na uwadze zakres, lokalizację przedsięwzięcia oraz zaproponowane w przedłożonym materiale dowodowym działania minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z art. 63 ust. 2 ww. ustawy zdecydował, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia objętego wnioskiem nie będzie konieczne z uwagi na poniższe przesłanki.

Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Jak wskazano w karcie, konieczność zmiany posiadanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wynika z faktu doprecyzowania zakresu przedsięwzięcia oraz korekty przyjętych wcześniej koncepcji. W związku z powyższym, w odniesieniu do pierwotnego kształtu przedsięwzięcia, dodano nowe działki ewidencyjne oraz wskazano nowy sposób zagospodarowania terenu działek w obrębie planowanej do przebudowy pętli Pomorzany, jak również układu drogowego ul. Wiszesława wraz z zajezdnią Gołęczin.

W odniesieniu do przebudowy torowisk wraz z siecią trakcyjną, proponowane zmiany związane są z: uszczegółowieniem lokalizacji torowisk przewidzianych do modernizacji (niewielkie fragmenty działek 17/16 obręb 1033, 1/1 obręb 1050, 12/3 obręb 3205) oraz korektą koncepcji dla pętli Pomorzany w zakresie działek 2/2, 2/3, 17/1 obręb 1064, korektami układu drogowego, tj. przebudową chodnika, poszerzeniem pasa drogowego, przebudową/wykonaniem zjazdów, wymianą warstwy ścieralnej jezdni, przebudową/modernizacją infrastruktury towarzyszącej, m.in. lokalizacją słupów trakcyjnych, przebudową kabli elektroenergetycznych (o napięciu roboczym do 1 kV), sieci teletechnicznych, sygnalizacji świetlnej. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę warstwy wierzchniej torowiska jak i części stanowiącej podtorze. Przeprowadzone zostaną także prace związane z przebudową odwodnienia oraz wymianą nawierzchni w obrębie torowisk, w tym przejazdów. Dodatkowo planuje się przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej poprzez demontaż starych i montaż nowych elementów wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą. W karcie wskazano, że ogólnie, prace budowlane wchodzące w zakres tego zadania będą polegać na: wymianie szyn, przebudowie odwodnienia, wykonaniu okładziny szyny, wzmocnieniu podłoża, wykonaniu podbudowy, wykonaniu nowej nawierzchni, przebudowie sieci trakcyjnej polegającej na demontażu starej i montażu nowej, zrealizowaniu niezbędnej infrastruktury towarzyszącej tj.: przebudowa istniejących sieci inżynierskich/wykonanie nowych sieci (jeśli zajdzie taka potrzeba), przystanki tramwajowe, oświetlenie i zadaszenie przystanków, obiekty, budynki zaplecza socjalnego dla motorniczych i kierowców autobusów, toalet, dyspozytorni ZDiTM, punkty sprzedaży biletów, przejścia dla pieszych i przejazdy przez torowiska, wjazdy i zjazdy do planowanych obiektów, budowa/przebudowa sygnalizacji na przejściu dla pieszych oraz tramwajowej sygnalizacji przejazdowej, budowa kanalizacji teletechnicznej do celów sygnalizacji świetlnej, sterowania zwrotnicami, systemu informacji wizualnej pasażerskiej itp., zagospodarowanie terenów i zieleni, elementy tzw. małej infrastruktury. Wskazano również, że realizacja zamierzenia inwestycyjnego może wiązać się z wycinką drzew i krzewów, w związku z tym, na etapie opracowania projektu budowlanego zostanie wykonana inwentaryzacja drzew i krzewów wraz z gospodarką drzewostanem, w celu określenia egzemplarzy kolidujących z przedsięwzięciem.

W odniesieniu do elementu inwestycyjnego związanego z przebudową układu drogowego ul. Wiszesława i przebudową Zajezdni Gołęczin, w porównaniu do rozwiązań przyjętych w postępowaniu zakończonym decyzją, zmianie uległa głównie koncepcja rozwiązań układu drogowo-torowego. W zakresie działek koniecznych do uzupełnienia w ramach zmiany decyzji, poza działkami wskazywanymi w postępowaniu zakończonym

wydaną decyzją, realizacja zadania obejmie dodatkowo działki: 11, 19/9, 20/4, 17, 9/7, 15/1, 16/4 obręb 3031. Zakres prac przewidziany do wykonania na wspomnianych działkach dotyczy przebudowy/modernizacji ulicy Dębogórskiej (przedłużenie ul. Wiszesława) oraz wykonania zjazdów na teren zajezdni z ul. Świętojańskiej i Wiszesława. Natomiast przebudowa Zajezdni Gołecin będzie realizowana na terenie następujących nieruchomości: 9/6, 9/7, 9/8, 10/6, 14/1, 14/16, 14/17, 14/18, 14/20, 14/21, 15/1, 15/2, 16/4, 17, 26, 11, 21, 14/10, 19/9, 20/4 obręb 3031. W ramach zadania przewiduje się: przebudowę istniejącego obiektu z częściowym wyburzeniem pomieszczeń warsztatowych, magazynowych i socjalnych wraz z wyburzeniem istniejącej podstacji, przebudowę układu drogowo-torowotrakcyjnego na terenie zajezdni oraz w ulicy Wiszesława, posadowienie silosa zewnętrznego na piach, przebudowa i rozbudowa istniejącej infrastruktury technicznej, budowa przyłączy, budowa budynku biurowo-socjalnego, budowa podstacji trakcyjnej na potrzeby zajezdni (15 kV/0,6 kV), budowa podstacji na potrzeby ENEA (15 kV/0,4 kV), budowa budynku ustawiaczy w miejscu obecnego, przebudowa zjazdów na ulicę Świętojańską i Wiszesława, budowa nowego zjazdu na ulicę Wiszesława, budowa niezbędnych murów oporowych, dojazd, dojazdów i utwardzonych placów, ogrodzenie terenu z niezbędnymi bramami i szlabanami, niezbędne wycinki drzewostanu, zagospodarowanie terenów zielonych z nasadzeniami, rozbudowa o czwartą halę oraz myjnię wolnostojącą, połączoną z halą główną zadaszeniem. Również realizacja przedmiotowego elementu inwestycyjnego może wiązać się z wycinką drzew i krzewów w związku z tym, na etapie opracowania projektu budowlanego zostanie wykonana inwentaryzacja drzew i krzewów wraz z gospodarką drzewostanem, w celu określenia egzemplarzy kolidujących z przedsięwzięciem.

W odniesieniu do przebudowy układu drogowego al. Powstańców Wielkopolskich wraz z przebudową torowiska i siecią trakcyjną w ciągu al. Powstańców Wielkopolskich do pętli Pomorzany wraz z rozbudową tej pętli, w porównaniu do rozwiązań przyjętych w pierwotnym kształcie, zmianie uległa głównie koncepcja zagospodarowania pętli Pomorzany oraz wprowadzenie w jej obrębie miejsc postojowych. Ponadto, w ciągu ul. Powstańców Wielkopolskich zostaną przebudowane/zmodernizowane zjazdy w ul. Starkiewicza, Szpitalną, Milczańską, Orawską, Frysztacką). W zakres projektowanego zadania wchodzi przebudowa torowiska, sieci trakcyjnej, kolidującej infrastruktury w ciągu al. Powstańców Wielkopolskich od ul. Mieszka I do pętli Pomorzany wraz z rozbudową tej pętli. Rozbudowa i przebudowa układu drogowego al. Powstańców Wielkopolskich (o długości ok. 1,60 km) wraz z przebudową torowiska, siecią trakcyjną i kolidującą infrastrukturą podziemną będzie realizowana w ciągu istniejącej ulicy i obejmie działki: 1/1, 6/6, 14, 5/13, 5/12, 7/10, 7/21 obręb 1050; 32/7, 32/8 obręb 1054; 5, 114/1, 114/2, 114/6, 114/9, 114/11, 14/29, 114/21, 114/20, 22/10, 114/18, 97/9 obręb 1056; 6/6, 40, 82, 41/2, 23, 29/15, 87, 12/5, 35, 21/6, 39 obręb 1057; 1, 2/3, 2/2, 12/9, 12/14 obręb 1064; 60, 55/12, 38 obręb 1076. Rozbudowa pętli Pomorzany będzie realizowana na działkach nr 2/2, 2/3 oraz na części działki nr 17/1 obręb 1064. Na pętli Pomorzany, na terenie powstałym wewnątrz układu torowego przewidziano budowę miejsc postojowych o łącznej powierzchni ok. 1577 m², części działek nr 2/3, 17/1 obręb 1064. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się również budowę budynku socjalnego podzielonego funkcyjnie na pomieszczenia użytkowe dla motorniczych i pomieszczenia przeznaczone na szałet miejski. Budynek będzie zlokalizowany na działce nr 2/3 obręb 1064. Jak wskazano w karcie, na obecnym etapie nie można całkowicie wykluczyć konieczności wycinki drzew w związku z rozbudową pętli Pomorzany. Ewentualne wycinki będą dotyczyć drzew znajdujących na wskazanych działkach inwestycyjnych, tj. 2/3 obręb 1064 i części działki 17/1 obręb 1064 stanowiącej ogródki działkowe oraz na działkach znajdujących się w ciągu al. Powstańców Wielkopolskich. Przebudowa al. Powstańców Wielkopolskich będzie wiązała się z koniecznością wykonania remontu wraz z przebudową płyty pomostu dwóch obiektów mostowych zlokalizowanych na odcinku objętych inwestycją. Na etapie opracowania projektu budowlanego zostanie wykonana inwentaryzacja drzew i krzewów wraz z gospodarką drzewostanem i zostaną wyznaczone egzemplarze kolizyjne z przedsięwzięciem.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa przedsięwzięcie z uwagi na przebudowę istniejącego układu torowego (linie tramwajowe) oraz istniejącego układu drogowego, w myśl

rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko znajdujących się w katalogu przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 oraz § 3 ust. 1 pkt 61 ww. rozporządzenia.

Z przedstawionych w przedłożonej dokumentacji informacji na temat zajętości terenu objętego przedsięwzięciem wynika, że przybliżona długość układu torowego wchodzącego w zakres całego przedsięwzięcia wynosi ok. 70 310,6 mtp (metrów toru pojedynczego). Na skutek przebudowy torowisk, ogólna długość torowisk zwiększy się do 80 000 mtp., co będzie wynikiem rozbudowy pętli Pomorzany, przebudowy Zajezdni Gołecin oraz dodatkowych relacji tramwajowych i korekty tras tramwajowych szczególnie na łukach. Z kolei powierzchnia terenu objętego rozbudową zajezdni tramwajowej „Gołecin” i układu drogowego wyniesie ok. 3 ha.

Mając na uwadze miejsce realizacji poszczególnych elementów inwestycyjnych, można stwierdzić, że w zasadzie przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie przekształconym antropogenicznie stanowiącym głównie szlaki komunikacyjne przebiegające przez teren lewobrzeżnej części m. Szczecin, w granicach których znajdują się torowiska tramwajowe wymagające przebudowy z uwagi na ich dotychczasowy zły stan techniczny. Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach działek ewidencyjnych, na których znajdują się torowiska tramwajowe (tory, sieć trakcyjna, kable elektroenergetyczne, infrastruktura teletechniczna), drogi (wjazdy i zjazdy, sygnalizacja świetlna), chodniki oraz infrastruktura towarzysząca wraz z bezpośrednim sąsiedztwem. Częściowo przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w granicach ogrodów działkowych przy ul. Smolańskiej (Rodzinny Ogród Działkowy „Piast”). Celem przedsięwzięcia natomiast jest poprawa stanu technicznego tramwajowej infrastruktury komunikacyjnej Szczecina.

Z uwagi na zakres planowanych do wykonania prac inwestycyjnych, na etapie realizacji przedsięwzięcia niezbędnym będzie wykorzystanie pewnego rodzaju surowców i materiałów. Realizacja poszczególnych elementów inwestycyjnych będzie wymagała zapotrzebowania na wodę, która pozyskiwana będzie z istniejącej sieci wodociągowej na podstawie umowy z Zakładem Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Szczecinie (ZWiK). W czasie trwania prac budowlanych związanych z realizacją przedsięwzięcia, woda pobierana będzie do celów bytowych oraz będzie wykorzystywana do uzyskania wilgotności optymalnej kruszyw mineralnych. Ilość wykorzystanej wody będzie również uzależniona od liczby osób zatrudnionych przez firmę wykonawczą. Realizacja poszczególnych prac budowlanych związanych m.in. z wykonaniem nowych budynków podstacji, rozbudową pętli Pomorzany, czy też przebudową Zajezdni Gołecin, wymianą szyn tramwajowych, czy też wymianą nawierzchni torowisk, będzie wymagała zapotrzebowania na pewnego rodzaju surowce oraz materiały budowlane. Surowce przewidziane do użycia podczas budowy zgodnie z przedstawionymi w karcie informacjami to m.in.: piasek, żwir, kruszywo łamane, pospółka, cement, beton, geomembrana, keramzyt, żelazo, stal i inne. Przewidziane do zastosowania materiały budowlane będą gotowymi wyrobami produkowanymi w specjalistycznych wytwórniach i dostarczane będą na plac budowy jako elementy gotowe do wbudowania (np. szyny, rury, kable, słupy oświetleniowe, studnie, prefabrykaty drogowe). Również w przypadku wykonywania konstrukcji nawierzchni drogowych z podbudową z mieszanek kruszywa i nawierzchni mas mineralno-asfaltowych, materiał do wbudowania jest dostarczany jako gotowy wyrób wytwarzany w specjalistycznych wytwórniach, usytuowanych poza obszarem realizacji przedsięwzięcia. Natomiast ilości tych surowców oszacowane zostaną w przedmiarze robót budowlanych. Wykonanie prac budowlanych będzie wymagało również zapotrzebowania na energię elektryczną, która pozyskiwana będzie na podstawie umowy z lokalnym, dostępnym operatorem systemu dystrybucyjnego (OSD) z istniejącej sieci lub wytwarzana będzie w miejscu realizacji prac budowlanych z agregatów prądotwórczych. Zarówno praca agregatów, środki transportu materiałów budowlanych oraz zastosowanie specjalistycznego sprzętu (np. koparki) będą wymagały zaopatrzenia w paliwa. Po oddaniu przedsięwzięcia do użytkowania, głównym medium będzie woda (wykorzystywana przede wszystkim na potrzeby socjalne), która pozyskiwana będzie z sieci

wodociągowej na podstawie umowy ze ZWiK oraz energia elektryczna niezbędna do zasilania sieci trakcyjnej, stacji prostownikowych oraz oświetlenia, która pozyskiwana będzie z istniejącej sieci elektroenergetycznej.

Konsekwencją realizacji zamierzonych prac inwestycyjnych oraz zastosowania niezbędnych materiałów budowlanych, surowców, paliw i energii, będzie powstanie pewnego rodzaju uciążliwości (niezorganizowana emisja zanieczyszczeń do powietrza, emisja hałasu do środowiska, emisja odpadów i ścieków). Należy jednak podkreślić, że powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia uciążliwości będą przejściowe i ustaną po zrealizowaniu przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia doprowadzi m.in. do wymiany odznaczających się złym stanem technicznym elementów infrastruktury torowej, co w sposób pośredni powinno przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania linii tramwajowych na klimat akustyczny.

Analizując możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych w związku z planowaną inwestycją, w ocenie tutejszego organu wykonanie poszczególnych elementów przedsięwzięcia stanowiących podstawowe prace budowlane oraz montażowe przy zachowaniu podstawowych zasad ochrony środowiska, nie powinno spowodować negatywnych skutków dla środowiska. Potencjalne sytuacje awaryjne mogą wystąpić jedynie w wyniku: zaangażowania niesprawnych maszyn, urządzeń budowlanych i transportowych, awarii bądź kolizji, nieprawidłowo prowadzonych prac ziemnych oraz nieprawidłowo prowadzonej gospodarki sprzętowej, ściekowej i odpadowej. Sytuacje związane z wystąpieniem awarii w trakcie budowy, zwłaszcza torowisk występują raczej rzadko. Należy zatem przyjąć że ryzyko wystąpienia awarii w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia jest mało prawdopodobne. Niezależnie od powyższego, w celu ograniczenia możliwości wystąpienia tego typu sytuacji, przed przystąpieniem do planowanych prac należy właściwie przygotować i zorganizować roboty budowlane oraz zaplecze budowy. W związku z tym inwestor zaproponował poniższe rozwiązania organizacyjne: organizację miejsc magazynowania materiałów budowlanych i parking dla maszyn i środków transportu, w sposób zabezpieczający grunt i wodę przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, organizację miejsc tymczasowego magazynowania odpadów, wyposażenie ewentualnych pomieszczeń socjalnych dla pracowników w bezodpływowe zbiorniki do gromadzenia ścieków sanitarnych), zaopatrzenie placu budowy w środki do ewentualnego neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń (sorbenty) oraz wykorzystanie wyłącznie sprawnych urządzeń i maszyn.

Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Poszczególne elementy planowanego przedsięwzięcia realizowane będą na terenach przekształconych antropogenicznie, znajdujących się w lewobrzeżnej części m. Szczecin. Przedsięwzięcie jak powyżej wspomniano, realizowane będzie w zasadzie w granicach pasów drogowych istniejących na terenie miasta szlaków komunikacyjnych oraz w ich sąsiedztwie i nie wymaga zajmowania nowych biologicznie czynnych terenów nieprzekształconych antropogenicznie. Wyjątkiem jest konieczność zajęcia terenów zielonych znajdujących się wokół Zajezdni Gołęcin z uwagi na planowaną przebudowę tej zajezdni oraz zajęcie części działki nr 17/1 w związku z planowaną rozbudową pętli tramwajowej Pomorzany.

Odnosząc się do uwarunkowań wynikających z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (mpzp.) obowiązujących dla terenu objętego wnioskiem, zgodnie z wypisem i wrysem wydanym przez Urząd Miasta Szczecin (pismo z dnia 08.08.2017 r., znak: WUIAB-VI.6727.59.2017.HH), przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach obszarów objętych następującymi aktami prawa miejscowego Uchwała Nr XLIII/540/98 Rady Miasta Szczecin z dnia 23 lutego 1998 r. w sprawie II edycji zmian

miejscowego planu ogólnego zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecina, na obszarze dzielnicy Śródmieście, Uchwały Nr XXIII/596/08 Rady Miasta Szczecin z dnia 16 czerwca 2008 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Centrum – Plac Odrodzenia” w Szczecinie, Uchwały Nr XXIII/538/16 Rady Miasta Szczecin z dnia 18 października 2016 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Centrum – Piłsudskiego – Mazurska” w Szczecinie, Uchwały Nr XXXIV/998/13 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 października 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście Północ – Centrum – Wyzwolenia” w Szczecinie, Uchwały Nr XI/223/15 Rady Miasta Szczecin z dnia 8 września 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Bolinko – Kadłubka” w Szczecinie, Uchwały Nr XLII/1056/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 grudnia 2009 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Bolinko-Niemierzyńska” w Szczecinie, Uchwały Nr XXXI/902/13 Rady Miasta Szczecin z dnia 17 czerwca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Bolinko-Niemierzyńska 2” w Szczecinie, Uchwała Nr XVIII/523/12 Rady Miasta Szczecin z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście Północ – Ofiar Oświęcimia” w Szczecinie, Uchwała Nr XLII/1220/14 Rady Miasta Szczecin z dnia 23 czerwca 2014 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Śródmieście Północ – Odzieżowa 2” w Szczecinie, Uchwała Nr LVI/1256/02 Rady Miasta Szczecin z dnia 30 września 2002 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Centrum A” w Szczecinie, Uchwała Nr XI/233/11 Rady Miasta Szczecin z dnia 12 września 2011 r. w sprawie Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Centrum – Złoty Szlak” w Szczecinie, Uchwała Nr XXXVI/890/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 29 czerwca 2009 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Gołęcino – Goćław Port” w Szczecinie, Uchwała Nr XXIX/730/17 Rady Miasta Szczecin z dnia 25 kwietnia 2017 r. w sprawie miejscowego zagospodarowania przestrzennego „Tor Wodny” w Szczecinie, Uchwała Nr XXXVI/889/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 29 czerwca 2009 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Międzyodrze – Kępa Parnicka – Wyspa Zielona” w Szczecinie, Uchwała Nr XII/252/15 Rady Miasta Szczecin z dnia 27 października 2015 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Pomorzany – Powstańców Wielkopolskich 66-68” w Szczecinie, Uchwała Nr XXVI/755/13 Rady Miasta Szczecin z dnia 28 stycznia 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Nowe Miasto – Dąbrowskiego, Sowińskiego” w Szczecinie. Zgodnie z ustaleniami powyższych aktów prawa miejscowego, większość terenów elementarnych, w których znajdują się działki objęte inwestycją stanowią tereny dróg publicznych.

Określając usytuowanie miejsca realizacji poszczególnych elementów przedsięwzięcia w odniesieniu do form ochrony przyrody ustanowionych na terenie m. Szczecin, należy wskazać, że przedsięwzięcie realizowane będzie poza terenami cennymi pod względem przyrodniczym. Z przedłożonej przez wnioskodawcę dokumentacji wynika, że teren objęty przedsięwzięciem z uwagi na jego stopień przekształcenia antropogenicznego nie jest nasycony występowaniem szczególnie cennych wartości przyrodniczych takich jak chronione siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej, czy też siedliska roślin i zwierząt z Załącznika II tej dyrektywy. Jak wskazano w karcie, w granicach działek, gdzie będzie odbywała się realizacja przedmiotowej inwestycji, nie ma lasów, parków, bagien, torfowisk i mokradeł. Nie stwierdzono również występowania roślin objętych ochroną gatunkową, rzadkich i zagrożonych wyginięciem. W granicach działek objętych przedsięwzięciem stwierdzono występowanie zbiorowisk roślinnych reprezentowanych głównie przez pospolite gatunki synantropijne oraz występowanie drzew i krzewów (m.in. z gatunku: kasztanowiec zwyczajny, klon zwyczajny, wierzba krucha, bez czarny, klon jesionolistny, topola włoska, sosna zwyczajna) nie tworzących chronionych siedlisk przyrodniczych. Na drzewach znajdujących się w granicach terenu objętego wnioskiem stwierdzono występowanie mchów i porostów nieobjętych ochroną gatunkową oraz czterech gatunków porostów podlegających ochronie (obrost gwiazdkowaty, tarczownica bruzdkowana, złotorost ścienny, misecznica bledsza). Jak wspomniano powyżej, w

granicach terenu objętego przedsięwzięciem brak jest ekosystemów wodnych i od wody zależnych, co wyklucza zasiedlenie tego terenu przez herpetofaunę. W granicach terenu objętego wnioskiem nie stwierdzono również dziko występujących ssaków, jednak z uwagi na znajdujące się na tym terenie i w jego sąsiedztwie drzewa, stwierdzono zalatywanie ptaków. Na teren inwestycyjny zalatywały szeroko rozpowszechnione, liczne gatunki ptaków (wróbel, zięba, dymówka, grzywacz, sroka, kopciuszek, bogatka, gołąb miejski i in.), które traktowały teren inwestycyjny głównie jako miejsca odpoczynku. Jak wspomniano powyżej, w granicach terenu objętego przedsięwzięciem występują drzewa, które nie tworzą zwartych zbiorowisk leśnych. Z karty przedsięwzięcia wynika, że w związku z realizacją przedsięwzięcia, może zaistnieć konieczność przeprowadzenia prac wycinkowych w zakresie drzew i krzewów kolidujących z przedsięwzięciem. W związku z tym, na etapie opracowania projektu budowlanego zostanie wykonana inwentaryzacja drzew i krzewów wraz z gospodarką drzewostanem, w celu określenia egzemplarzy kolidujących z przedsięwzięciem. Jak wspomniano powyżej, drzewa porastające teren objęty wnioskiem nie stanowią zwartych kompleksów leśnych, jednak stanowią element krajobrazu miejskiego oraz mogą stanowić potencjalne miejsca bytowania chronionych gatunków ptaków. W związku z powyższym, ewentualna wycinka drzew powinna zostać ograniczona do niezbędnego minimum. W przedłożonej karcie, inwestor zobowiązał się do prowadzenia działań minimalizujących w tym zakresie m.in. poprzez ręczne wykonanie prac ziemnych w przypadku wykonywania prac budowlanych w zasięgu systemów korzeniowych drzew oraz przeprowadzenia prac w sposób nie powodujący zachwiania statyki drzew. Ponadto w karcie wskazano, że w przypadku wystąpienia kolizji wycinka drzew zostanie przeprowadzona po stwierdzeniu, że ptaki nie gniazdują i nie przystępują w nich do lęgów. Jednym z elementów przedsięwzięcia jest przebudowa Zajezdni Gołęczin. W związku z powyższym, w celu zminimalizowania oddziaływania prac budowlanych na chronione gatunki zwierząt, w karcie wskazano, że przed przestąpieniem do prac budowlanych, inwestor zleci ornitologowi inwentaryzację istniejącej zabudowy pod kątem możliwości gniazdowania i lęgów ptaków oraz chiropterologowi pod kątem wykorzystywania obiektu przez nietoperze. W przypadku stwierdzenia takiej sytuacji, ornitolog i/lub chiropterolog określi dalszy sposób postępowania.

W myśl powyższego nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na bioróżnorodność. W karcie wskazano, że na etapie budowy wystąpią oddziaływania na ekosystemy nie mające kluczowego znaczenia dla ochrony różnorodności biologicznej na terenie miasta Szczecin. Biorąc pod uwagę realizację przedsięwzięcia na terenach przekształconych antropogenicznie, zabudowanych i w bezpośrednim ich sąsiedztwie oraz w granicach ulic i w bezpośrednim ich sąsiedztwie oraz w środowisku miejskim, nie wystąpią istotne straty w bioróżnorodności. Dalszemu przekształceniu ulegną tereny zasiedlane przez gatunki roślin typowe dla miejsc ruderalnych. Są to gatunki rozpowszechnione w środowisku miejskim i występujące na wielu stanowiskach. Przekształceniu ulegną również miejsca nie będące siedliskami płazów, gadów i ssaków i nie mające kluczowego znaczenia dla ochrony liczebności i różnicowania gatunkowego ptaków.

Teren objęty opracowaniem zlokalizowany jest w głębi kraju, w powiecie Szczecin, dlatego też znajduje się poza wybrzeżem Morza Bałtyckiego. Z uwagi na usytuowanie na Nizinie Szczecińskiej, znajduje się również poza obszarami górskimi. Działki objęte inwestycją z uwagi na lokalizację na terenie miejskim, przekształconym antropogenicznie, nie znajdują się w otoczeniu kompleksów leśnych. Teren objęty inwestycją nie znajduje się również w granicach miejscowości wyznaczonych jako uzdrowiska oraz w granicach obszarów ochrony uzdrowiskowej. Biorąc natomiast pod uwagę lokalizację miejsca realizacji inwestycji w odniesieniu do obszarów wrażliwych na zanieczyszczenia, w tym ekosystemów wodnych i od wody zależnych, należy podkreślić, że planowana inwestycja realizowana będzie poza obszarami wodno-błotnymi oraz poza innymi obszarami o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Odnosząc się natomiast do stref ochronnych ujęć wód, w przedstawionej karcie wskazano, że w granicach miasta obowiązują strefy ochronne ustanowione dla następujących ujęć wód podziemnych: ujęcia wody: „Arkonka” (ul. Międzyparkowa), ujęcia „Świerczewo” (ul. Przygodna), ujęcia „Pilchowo” (ul. Wodociągowa) oraz ujęcia Drobimex Sp. z o.o. (ul. Kniewska), jednak obszar objęty zamierzeniem inwestycyjnym znajduje się poza

zasięgiem stref ochronnych wspomnianych ujęć wód. wskazano również, że przedsięwzięcie realizowane będzie poza zasięgiem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych Nr 122 - Dolina Kopalna Szczecin.

Odnosząc się natomiast do obszarów, na których standardy jakości środowiska byłyby przekroczone, w karcie powołano się na zapisy publikacji „Roczna ocena jakości powietrza w województwie zachodniopomorskim za 2016 rok” (WIOŚ Szczecin, 2017), aglomeracja szczecińska otrzymała klasę C ze względu na ponadnormatywne stężenia benzo(a)pirenu. Podobnie jak w latach poprzednich, również w 2016 r. na całym obszarze województwa, w tym na obszarze aglomeracji szczecińskiej dla ozonu przekroczony został poziom celu długoterminowego, określony ze względu na ochronę zdrowia (klasa D2). W powyższym dokumencie nie wskazano jednak, aby w granicach terenu objętego wnioskiem przekroczone zostały stężenia w odniesieniu do typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych. Należy również podkreślić, że w związku z przebudową układu drogowego al. Powstańców Wielkopolskich, rozbudową i przebudową układu drogowego ul. Wiszesława wraz z przebudową Zajezdni Golęcín oraz modernizacją istniejących podstacji i budową nowej podstacji przy ul. Chmielewskiego, nie przewiduje się znaczącej emisji gazów i pyłów do powietrza, ponieważ przedsięwzięcie obejmuje głównie modernizację istniejącego układu torowego i drogowego, która ma na celu zmniejszenie aktualnego oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z informacją zawartą w Programie ochrony przed hałasem dla miasta Szczecina na lata 2016-2021, przyjętym Uchwałą Nr XVIII/429/16 Rady Miasta Szczecin z dnia 19 kwietnia 2016 r. w sprawie Programu ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Szczecin na lata 2016-2021 (Dz. Urz. Województwa Zachodniopom., poz. 2053) w Szczecinie występują obszary, na których występują przekroczenia poziomów dopuszczalnych dla wskaźnika L_{DWN} . Położone są one w sąsiedztwie głównych tras komunikacyjnych, np.: Autostrada A6 (odcinek w pobliżu ul. Radosnej oraz odcinek pomiędzy ul. Mączną i Szosą Stargardzką); Droga krajowa nr 10 (Szosa Stargardzka na kilku odcinkach, centrum miasta, ul. Ku Słońcu) Droga krajowa nr 13 (ulice Mieszka I, ul. Cukrowa); Droga krajowa nr 31 (ul. Rymarska, ul. Metalowa); Droga wojewódzka nr 115 (Al. Wojska Polskiego). Narażenie na negatywne oddziaływanie hałasu występuje również na innych drogach, ważnych elementach systemu komunikacyjnego, m.in.: ul. Mickiewicza, ul. Traugutta, ul. Pokoju, ul. Obotrycka, ul. Goleniowska, ul. Przyszłości, ul. Wierzbowa, ul. Dworska, ul. Emilii Plater, ul. Pyrzycka. Poprawa stanu technicznego torowisk i nawierzchni dróg m.in. jest realizowana w celu obniżenia dotychczasowej emisji hałasu.

Odnosząc się do lokalizacji terenu przedsięwzięcia do obszarów o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, w karcie wskazano, że część planowanego przedsięwzięcia znajduje się w strefie ochrony konserwatorskiej stanowisk archeologicznych. Jest to obszar Starego Miasta w Szczecinie, wpisany do rejestru zabytków na podstawie decyzji KI.O.I.-3/52 z dnia 28.11.1952 r. Jak wskazano w karcie, planowane przedsięwzięcie pozostanie bez wpływu na wyżej wymienione strefy, ponieważ zakres inwestycji w zasięgu stref ograniczy się do przebudowy istniejących torowisk i przedsięwzięcie nie będzie kolidować ze stanowiskami archeologicznymi. W karcie wskazano również, że budynek zajezdni Golęcín mieszczący się przy ul. Wiszesława 18 ujęty jest w Gminnej Ewidencji Zabytków. W związku z powyższym, zgodnie z obowiązującymi przepisami (art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 Prawo budowlane) w stosunku do obiektów budowlanych oraz obszarów niewpisanych do rejestru zabytków, a ujętych w gminnej ewidencji zabytków, pozwolenie na budowę lub rozbiórkę obiektu budowlanego wydaje organ administracji architektoniczno-budowlanej w uzgodnieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków. W związku z powyższym, w postępowaniu administracyjnym zmierzającym do wydania decyzji inwestycyjnej, inwestor będzie musiał uzyskać opinię wojewódzkiego konserwatora zabytków.

Uwzględniając lokalizację terenu inwestycyjnego w odniesieniu do jednolitych części wód, należy wskazać, że teren objęty wnioskiem znajduje się w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego. W odniesieniu do jednolitych części wód powierzchniowych, przedsięwzięcie realizowane będzie w zlewni PLRW6000211999 Odra od Parnicy do ujścia,

natomiast w odniesieniu do jednolitych części wód podziemnych – w zlewni PLGW69003. W ocenie tutejszego organu, nie należy się jednak spodziewać, aby realizacja prac budowlanych składających się na poszczególne elementy przedsięwzięcia wpłynęła na możliwość nieosiągnięcia celów środowiskowych ustanowionych dla jednolitych części wód powierzchniowych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (M.P. z 2016 r., Nr 40, poz. 1967). Realizacja planowanego zakresu nie wiąże się z bezpośrednim, ani z pośrednim oddziaływaniem na wody powierzchniowe. Przedsięwzięcie swoim zakresem obejmuje ingerencję w tereny przekształcone antropogenicznie stanowiące głównie istniejące na terenie miasta szlaki komunikacyjne, dlatego też w ocenie tutejszego organu, w związku z realizacją przedsięwzięcia, nie dojdzie do zaburzenia hydrodynamiki wód, nie zostanie naruszona ciągłość rzeki ani ciek, ani nie zostaną zmienione warunki morfologiczne żadnego ciek. Realizacja inwestycji przy zachowaniu środków ostrożności na etapie budowy oraz eksploatacji inwestycji, nie wpłynie negatywnie na warunki cieplne, natlenienie, zasolenie oraz na inne ogólne właściwości fizykochemiczne jakości wód powierzchniowych. Również w odniesieniu do wód podziemnych, przedsięwzięcie nie wiąże się z możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego przy przyjętych założeniach (wykorzystywanie wyłącznie sprawnego sprzętu, wykonywanie wszelkich napraw poza terenem inwestycyjnym, zaopatrzenie placu budowy w niezbędną ilość sorbentów w przypadku wystąpienia ewentualnych sytuacji awaryjnych). Co prawda, w ramach planowanej inwestycji przewiduje się wykonanie wykopów pod niezbędną infrastrukturę jednak głębokość tych wykopów będzie niewielka, co tym samym nie przyczyni się do ewentualnego zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Na etapie realizacji przedsięwzięcia ekipy budowlane korzystać będą z kontenerów typu TOI-TOI, co również nie spowoduje zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Należy zatem podkreślić, że nie przewiduje się prowadzenia działań, które mogłyby wpłynąć na pogorszenie dotychczasowego stanu jednolitych części wód, w zlewni których realizowana będzie planowana inwestycja.

Rodzaj i skala możliwego oddziaływania

Realizacja niezbędnych wykopów pod planowane sieci oraz funkcjonowanie zaplecza socjalnego oraz placu budowy mogą oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne. W celu maksymalnego ograniczenia możliwości negatywnego wpływu na środowisko gruntowo-wodne, przed przystąpieniem do planowanych prac należy właściwie przygotować i zorganizować roboty budowlane oraz zaplecze budowy oraz wyposażyć plac budowy w dostateczną ilość sorbentów w przypadku wystąpienia ewentualnych sytuacji awaryjnych oraz stosownie przeszkolić ekipy budowlane. Wody opadowe w trakcie prac budowy będą spływały z placu budowy do gruntu w sposób naturalny – infiltracja, dlatego też sprzęt wykorzystywany na placu budowy musi być sprawny i nie posiadać znamion awarii. W wyniku pracy ekip budowlanych będą powstawały również ścieki bytowe, które gromadzone będą w przenośnych zbiornikach bezodpływowych typu toi-toi opróżnianych przez wyspecjalizowane w tym zakresie podmioty. W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia oddziaływanie na środowisko gruntowo-wodne będzie związane z powierzchniowym odprowadzeniem wód opadowych. Planowana inwestycja swoim zakresem obejmuje między innymi przebudowę układu drogowego oraz wykonanie odwodnienia torowisk, a wymiana podłoża wpłynie na ograniczenie niekontrolowanego przedostawania się zanieczyszczeń. Zajezdnia i podstacje posiadają własny, wewnętrzny system kanalizacyjny dla ścieków opadowych, bytowych i przemysłowych, które są odprowadzane do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej. Obecnie funkcjonujące podstacje wyposażone są w transformatory olejowe, natomiast w ramach modernizacji zostaną zamontowane transformatory suche (nie będzie w nich oleju), co ogranicza możliwość ewentualnego przedostania się substancji do środowiska gruntowo-wodnego.

Zakres przewidzianych prac inwestycyjnych wymaga wykorzystania specjalistycznego sprzętu mechanicznego (młoty pneumatyczne, sprężarki, piły i linki do cięcia betonu, koparki hydrauliczne, palniki acetylenowo-tlenowe do cięcia zbrojenia i

kształtowników stalowych) oraz pojazdów transportowych, których praca będzie źródłem emisji hałasu oraz nieorganizowanej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Jednak emisja ta będzie okresowa i ustanie po zrealizowaniu poszczególnych elementów planowanej inwestycji. Na etapie funkcjonowania przedsięwzięcia z terenu torowisk nie należy spodziewać się emisji zanieczyszczeń do powietrza ponieważ wykorzystujące torowiska tramwaje są pojazdami o napędzie elektrycznym, które nie emitują bezpośrednio zanieczyszczeń do powietrza. Nie przewiduje się również aby przebudowa w ramach przedsięwzięcia odcinka alei Powstańców Wielkopolskich oraz fragmentu ul. Wiszesława miała znaczący wpływ na powietrze atmosferyczne. Przebudowa układu drogowego zostanie zrealizowana w obrębie działek ewidencyjnych, na których się on znajduje, w związku z czym nie zostaną zajęte nowe tereny. Z pozostałych elementów objętych przedsięwzięciem z emisją gazów i pyłów do powietrza związane będzie funkcjonowanie przewidzianej do przebudowy Zajezdni Gołęczin. Na terenie zajezdni źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie: kotłownia na paliwo stałe (zlokalizowana w wyodrębnionym pomieszczeniu przylegającym do hali nr 3), instalacja wentylacji (w budynku zajezdni w obrębie hal) oraz jeden silos zewnętrzny o pojemności ok. 10 t podłączony do stacjonarnego systemu tankowania piasku. Transport piasku z silosa do stacji będzie odbywać się całkowicie automatycznie z zatrzymaniem pyłu piaskowego oraz zanieczyszczonego powietrza. Przewiduje się min. 11 stacji tankowania (w hali nr 2, 3 i 4) oraz 2 jednostki mobilne montowane na platformie wózka elektrycznego do użytku wewnątrz hal jak i na zewnątrz. Stacja tankowania będzie wyposażona w system filtrujący z odsysaniem pyłu piaskowego.

Należy również podkreślić, że inwestycja będzie realizowana na terenach przekształconych antropogenicznie i w zasadzie nie wymaga zajmowania nowych terenów biologicznie czynnych, na których wprowadzone zostaną ponadnormatywne emisje hałasu. Poza tym realizacja przedsięwzięcia ma na celu nie tylko usprawnienie ruchu komunikacyjnego na terenie miasta, lecz przede wszystkim polepszenie stanu technicznego tramwajowej infrastruktury komunikacyjnej Szczecina, co powinno również przełożyć się pośrednio na zminimalizowanie oddziaływania komunikacji miejskiej na środowisko (minimalizacja emisji hałasu poprzez zastosowanie nowych torowisk oraz zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza w wyniku przebudowy objętych przedsięwzięciem układów drogowych). Przedsięwzięcie co prawda może na etapie realizacji chwilowo powodować odczucie dyskomfortu przez okolicznych mieszkańców, jednak po zrealizowaniu przedsięwzięcia mieszkańcy będą korzystać ze zmodernizowanego układu drogowego oraz układu torowego. Dlatego też mimo realizacji przedsięwzięcia w granicach pasów drogowych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, biorąc pod uwagę docelowy skutek realizacji planowanego przedsięwzięcia, w ocenie tegoż organu, jego realizacja, przy respektowaniu podstawowych zasad ochrony środowiska oraz przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko, nie powinna stanowić zarzewia konfliktów społecznych. Planowane przedsięwzięcie jak wskazano w karcie, jest jednym z elementów ujętych w Programie ochrony przed hałasem dla miasta Szczecina na lata 2016-2021, który ma się przyczynić do zmniejszenia narażenia mieszkańców na hałas tramwajowy i kolejowy. Głównym elementem przedsięwzięcia jest przebudowa torowisk tramwajowych, który zakłada wymianę nawierzchni i szyn wchodzących w skład torowisk na cichsze oraz obłożenie szyn okładziną gumową, co w konsekwencji powinno się przełożyć na obniżenie dotychczasowej emisji hałasu pochodzącej z torowisk tramwajowych. W przypadku eksploatacji planowanych do remontu i budowy podstacji ich oddziaływanie na klimat akustyczny może być związane z pracą urządzeń przetwarzających prąd zmienny na stały (transformatory, prostowniki). Jednak urządzenia te są umieszczane wewnątrz obiektów podstacji. Przy standardowej izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych tych obiektów hałas związany z pracą ww. urządzeń nie będzie przenikać do środowiska zewnętrznego.

Wykonanie niezbędnych prac rozbiórkowych oraz prac związanych z wykonaniem podbudowy torowisk, czy też z ułożeniem nowych nawierzchni układów drogowych objętych przedsięwzięciem, będzie źródłem emisji odpadów budowlanych. W wyniku prac prowadzonych przez ekipy budowlane, mogą pojawić się również odpady komunalne, które magazynowane będą w przeznaczonych do tego rodzaju odpadów pojemnikach. Wszystkie

odpady budowlane gromadzone będą w specjalnych kontenerach, po czym przekazane zostaną odpowiednim podmiotom do dalszego zagospodarowania. Zaplecze budowy wraz z bazą magazynowo-sprzętową zlokalizowane zostanie na terenie działek objętych zamierzeniem inwestycyjnym lub w przypadku braku takiej możliwości na terenie działek przyległych. W miarę możliwości zaplecze budowy będzie każdorazowo zlokalizowane w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej. Ekipy budowlane, które realizowały będą planowaną inwestycję, będą korzystały zatem z utworzonego zaplecza, w ramach którego posadowione zostaną m.in. przenośne kontenery sanitarne typu TOI-TOI. W zasadzie po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji, zarówno sieć torowisk, jak i przebudowywany układ drogowy, poza wykonaniem niezbędnych prac konserwacyjnych, będą obiektami bezobsługowymi, dlatego też nie przewiduje się, aby na etapie eksploatacji były one źródłem jakiegokolwiek dodatkowej emisji do środowiska.

Przedsięwzięcie swoim zakresem obejmuje tereny przekształcone antropogenicznie, znajdujące się na terenie m. Szczecin. Miejsce realizacji poszczególnych elementów objętych wnioskiem stanowi część krajobrazu miejskiego, tj. krajobrazu charakteryzującego się silnym przekształceniem krajobrazu naturalnego. Krajobraz miasta charakteryzuje się gęstą, zwartą zabudową, gęstą siecią ulic oraz dużym natężeniem ruchu (ludzi, pojazdów). Jak wynika z zakresu przedsięwzięcia, jego głównym elementem jest przebudowa istniejących torowisk i niezbędnych do ich funkcjonowania podstacji prostownikowych, co nie wymaga wznoszenia trwałych obiektów kubaturowych stanowiących dominanty krajobrazowe. Jak wskazano w karcie, na etapie realizacji inwestycji nie wystąpią istotne oddziaływania na panoramy i osie widokowe, ponieważ główne elementy planowanego przedsięwzięcia, takie jak torowiska wraz z siecią trakcyjną, zajezdnie tramwajowe oraz podstacje funkcjonują obecnie w miejskim krajobrazie Szczecina i nie będą one elementem nowym – obcym w krajobrazie. Realizacja przedsięwzięcia nie zaburzy tym samym ładu przestrzennego miasta.

W przedłożonej dokumentacji nie wskazano, aby planowane przedsięwzięcie w istotny sposób mogło wpłynąć na klimat chociażby z uwagi na niewielką wycinkę drzew oraz zmniejszone oddziaływanie na środowisko poprzez przebudowę istniejących torowisk. Natomiast w celu przystosowania przedsięwzięcia do ewentualnych niekorzystnych zjawisk meteorologicznych inwestor wskazał następujące działania adaptacyjne: zastosowanie nowych elementów infrastruktury i zaprojektowanie ich pod kątem dostosowania do zmiennych warunków klimatycznych (opady, mróz, wysokie temperatury), systematyczne czyszczenie istniejących oraz zbudowanych przepustów w celu utrzymywania ich w stanie technicznym umożliwiającym prawidłowe odprowadzanie wód opadowych do odbiorników, wprowadzenie zabezpieczeń przed zalewaniem przez deszcze nawalne i szybkiego odprowadzania wody z nawierzchni i wprowadzania jej do odbiorników w odniesieniu do istniejących, jak i nowo zbudowanych powierzchni transportowych, a także zastosowanie przy wymianie istniejących torowisk i sieci trakcyjnej materiałów odpornych na pęknięcia w niskiej temperaturze oraz na trwałe deformacje w wysokiej temperaturze.

Odnosząc się do kumulacji planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami, w przedłożonym materiale dowodowym nie wskazano, aby w tym samym czasie co realizacja wspomnianego przedsięwzięcia, planowano zrealizować inne przedsięwzięcia o podobnym charakterze, które mogłyby wpłynąć na kumulowanie się oddziaływań. Wskazano natomiast, że realizacja planowanej inwestycji nie ma na celu budowy nowych odcinków torowisk i dróg, a przebudowę istniejących, a celem przedsięwzięcia jest usprawnienie obecnej sytuacji komunikacyjnej. Z zakresu przedsięwzięcia wynika, że realizacja przedsięwzięcia w zakresie przebudowy torowisk będzie wiązała się z wymianą wypracowanych szyn na nowe, co bezpośrednio powinno się przełożyć na obniżenie poziomu hałasu emitowanego przez poruszające się po torowiskach tramwaje, zatem w konsekwencji realizacja planowanego przedsięwzięcia może przyczynić się do obniżenia poziomu dźwięku w rejonach torowisk tramwajowych.

Biorąc powyższe pod uwagę tutejszy organ stwierdził, że zamierzone przedsięwzięcie **nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko**, dlatego też postanowił jak w sentencji.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie. Zgodnie z art. 142 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji.



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

Rogdan Dobrzyński

Otrzymują:

1. Gmina Miasto Szczecin za pośrednictwem Pawła Adamczyka - WGKiOŚ w UM Szczecin, pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin (list polecony ZPO)
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257.) w związku z 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 2017 r., poz. 1405)