

D E C Y Z J A
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84, art. 85 ust. 1 i 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 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.) zwaną dalej ustawą ooś, w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r., poz. 1691), zwany dalej kpa, po rozpatrzeniu wniosku Gminy Miasto Szczecin, w imieniu której występuje Pełnomocnik Pan Marcin Koszera, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa, rozbudowa i przebudowa ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu nad Kanalem Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną realizowana w ramach zadania "Budowa mostu nad Odrą Zachodnią wraz z układem drogowym w Szczecinie".

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w związku z realizacją przedsięwzięcia pn.: „Budowa, rozbudowa i przebudowa ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu nad Kanalem Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną realizowana w ramach zadania "Budowa mostu nad Odrą Zachodnią wraz z układem drogowym w Szczecinie". Jednocześnie określám warunki realizacji przedsięwzięcia:

1. Prace związaną z realizacją inwestycji prowadzić w porze dnia tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, z ograniczeniem wykonywania najbardziej uciążliwych prac w godzinach wieczornych od godz. 18.00 do godz. 22.00.
2. Zaplecza budowy, w tym bazy materiałowo-sprzętowe i produkcyjne zlokalizować poza: obszarem występowania siedlisk przyrodniczych, obszarem występowania siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt, obszarami podmokłymi i bagiennymi, linią brzegową rzek, rowami melioracyjnymi oraz obszarami chronionymi akustycznie.
3. W przypadku konieczności wycinki kolidujących drzew i krzewów w okresie lęgowym ptaków, do tych czynności można przystąpić wyłącznie po wykonaniu pod nadzorem ornitologicznym przeglądu terenu pod kątem jego zasiedlenia przez ptaki i potwierdzeniu braku stanowisk lęgowych. Kontrolę należy przeprowadzić nie wcześniej niż 3 dni przed rozpoczęciem prac, a w przypadku wykrycia lęgów ornitofauny, prace wykonywać po stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy wyprowadzenia młodych z gniazd.
4. Przed przystąpieniem do prac rozbiórkowych należy przeprowadzić przez ornitologa i chiropterologa oględziny obiektów pod kątem zasiedlenia przez gatunki chronione.
5. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki znajdujące się w zasięgu prowadzonych prac, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami, np. poprzez osłonięcie pni drzew drewnianymi listwami, tkaniną jutową lub grubymi matami słomianymi bądź trzcinowymi (uwzględniając konieczność zapewnienia zwierzętom dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów). Wysokość zabezpieczeń powinna wynosić minimum 2 m. Po zakończeniu realizacji inwestycji zabezpieczenia drzew należy zdemontować, nie dopuszczając do uszkodzenia drzew.
6. Podczas prac ziemnych w sąsiedztwie drzew i krzewów przeznaczonych do zachowania postępować zgodnie z poniższymi wytycznymi:
 - prace w obrębie bryły korzeniowej wykonywać wyłącznie sposobem ręcznym lub metodą bezwykopową (przewiertem sterowanym),

- zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychaniem i przemarzaniem,
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m ponad pierwotny poziom terenu i krzewów powyżej wysokości 0,1 m ponad pierwotny poziom terenu,
 - nie odcinać korzeni szkieletowych odpowiedzialnych za statykę drzewa,
 - przy głębokich wykopach wykonać ekrany zabezpieczające zgodnie z zasadami pielęgnacji drzew,
 - w przypadku konieczności obciążania gruntu w obrębie strefy korzeniowej, należy uprzednio ją zabezpieczyć poprzez usypanie minimum 20 cm warstwy piasku w zasięgu strefy korzeniowej drzew oraz ułożenie na tak przygotowanej nawierzchni prefabrykowanych płyt betonowych.
7. W trakcie prac budowlanych zabezpieczyć miejsca stanowiące potencjalne pułapki antropogeniczne dla zwierząt, prowadzić regularne przeglądy ww. miejsc. W przypadku stwierdzenia uwięzienia w nich zwierząt należy je bezzwłocznie odłowić i przenieść w bezpieczne miejsce, poza teren inwestycji. Przed zasypaniem wykopów przeprowadzić kontrole pod kątem obecności w nich zwierząt.
 8. Racjonalnie gospodarować powierzchnią ziemi w obrębie planowanego przedsięwzięcia oraz w jego sąsiedztwie.
 9. Zachować reżim technologiczny stosując maszyny, pojazdy i urządzenia sprawne technicznie, bez wycieku oleju, płynów samochodowych, paliwa.
 10. Prace budowlane prowadzić w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed ewentualnym zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi.
 11. Teren budowy wyposażać w sorbenty do usuwania ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
 12. Powstające ścieki bytowe gromadzić w przenośnych toaletach (np. toi-toi), a następnie przekazywać do opróżniania podmiotom posiadające stosowne zezwolenia.
 13. Zachować budowle ochronne znajdujące się w granicach przedsięwzięcia.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

Pan Marcin Koszera działając na podstawie pełnomocnictwa udzielonego przez Gminę Miasto Szczecin wnioskiem z dnia 31.07.2025 r. wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa, rozbudowa i przebudowa ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu nad Kanałem Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną realizowana w ramach zadania "Budowa mostu nad Odrą Zachodnią wraz z układem drogowym w Szczecinie".

Do wniosku załączono:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia – dalej KIP, opracowaną przez zespół autorów pod kierunkiem dr Krzysztofa Pyszego (1 egz. papierowy, 4 egz. zapisu w formie elektronicznej na informatycznych nośnikach danych – płyta CD),
2. mapę z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w ust. 3a wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w ust. 3a pkt 1 ww. ustawy-wyłącznie w formie papierowej,
3. pełnomocnictwo udzielone Panu Marcinowi Koszera do reprezentowania Gminy Miasto Szczecin.

Z uwagi na brak przedłożenia kopii mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar o którym mowa w ust. 3a ustawy ooś, organ na podstawie art. 64 § 2 kpa wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia przedmiotowego wniosku. Pismem z dnia 19.08.2025 r. (data wpływu 22.08.2025 r.) Wnioskodawca złożył uzupełnienie przedmiotowego wniosku w wymaganym zakresie.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś - organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest Prezydent Miasta Szczecin, który na podstawie dostarczonych dokumentów stwierdził co następuje:

Będąc w posiadaniu wniosku kompletnego pod względem formalnym organ, na podstawie przedłożonej dokumentacji, określił krąg stron postępowania. Na podstawie mapy z zasięgiem oddziaływania inwestycji oraz mapy ewidencyjnej przedsięwzięcia ustalono, że liczba stron postępowania administracyjnego przekroczyła 10. Wobec powyższego zgodnie z art. 49 kpa strony były zawiadamiane o wszystkich czynnościach organu poprzez obwieszczenia publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin oraz udostępniane na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu.

W myśl art. 71 ust. 2 ustawy ooś uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych:

- 1) przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko,
- 2) przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie, rozbudowie i przebudowie ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu nad Kanalem Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną. Realizacja przedsięwzięcia obejmie przebudowę ulicy Leona Heyki na Kępie Parnickiej wraz ze skrzyżowaniami z ulicami: Maklerską, Spedytorską, Targową, Wiatru od Morza, Składową oraz przejazdem pod linią kolejową nr 273. Łączna długość układu drogowego, który planuje się zrealizować w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wyniesie około 1250 metrów. Układ drogowy przekroczy 1 km, w większości poprowadzony zostanie w istniejącym śladzie. W ramach realizacji przedsięwzięcia planowana jest także przebudowa oraz rozbudowa istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej o długości przekraczającej 1 km.

W ramach postępowania organ przeprowadził kwalifikację przedmiotowego przedsięwzięcia, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 z późn. zm.). Przedmiotowe przedsięwzięcie wpisuje się w zakres ww. rozporządzenia Rady Ministrów na podstawie §3 ust. 1 punkt 62 i 81:

62) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;

81) sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem:

- a) przebudowy tych sieci metodą bezwykopową,
- b) sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym,
- c) przyłączy do budynków.

Na podstawie art. 80 ust. 2 ustawy ooś organ wydaje decyzję po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Zatem w ramach swojej kompetencji organ uzyskał stanowisko w sprawie powyższego od Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta Szczecin (pismo z dnia 14.10.2025 r., znak: WAI-B-III.6724.3.100.2025.AG.TS), z którego wynika, że wskazane we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach działki inwestycyjne objęte są miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego:

- „Międzyodrze Port” w Szczecinie (Uchwała Nr XLII/1055/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 14 grudnia 2009 r., Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2009 r. Poz. 34),

- „Międzyodrze Wyspa Grodzka – Łasztownia 3” w Szczecinie (Uchwała Nr XLVII/1301/23 Rady Miasta Szczecin z dnia 7 marca 2023 r., Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2023 r. Poz. 1806),
- „Międzyodrze – Kępa Parnicka – Wyspa Zielona” w Szczecinie (Uchwała Nr XXXVI/889/09 Rady Miasta Szczecin z dnia 29 czerwca 2009 r., Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego z 2009 r. Nr 63 Poz. 1707).

Zgodnie z przepisami art. 11i ust. 2 ww. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (ZRID) tutejszy organ odstąpił od analizy zgodności przedsięwzięcia z zapisami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Następnie tutejszy organ dokonał analizy dokumentacji sprawy i działając na podstawie art. 50 kpa wezwał Wnioskodawcę do pisemnego złożenia wyjaśnień w zakresie szczegółowego wskazania: numerów działek wchodzących w zakres niniejszego przedsięwzięcia oraz wskazania metodyki na podstawie, której przyjęto założenia natężenia ruchu na poszczególnych odcinkach drogi w latach 2029 r. oraz 2039 r. do prognozy ruchu i analizy akustycznej. W dniu 15.09.2025 r. do organu Wnioskodawca złożył uzupełnienie informacji w zakresie wskazanym w wezwaniu.

Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zobowiązany jest do zasięgnięcia opinii, zatem na podstawie art. 64 ust. 1 ustawy ooś, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody Polskie o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, w opinii sanitarnej z dnia 31.10.2025 r., znak: ZNS.9022.1.48.2025 stwierdził, potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz określił zakres raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Organ wskazał w uzasadnieniu, że pomimo przedstawienia w karcie informacyjnej przedsięwzięcia analiz wskazujących, iż planowana inwestycja nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny uznaje, że zachodzi konieczność sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Uzasadnieniem powyższego stanowiska jest charakter i lokalizacja inwestycji. Planowana droga przebiega w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Przedsięwzięcia drogowe tego typu charakteryzują się znacznym potencjałem emisji hałasu komunikacyjnego. Dla zapewnienia właściwego poziomu ochrony zdrowia ludzi oraz pełnej weryfikacji ewentualnych oddziaływań akustycznych, w tym możliwości zastosowania środków ograniczających hałas (np. ekranów akustycznych, nasadzeń zieleni izolacyjnej), niezbędne jest wykonanie szczegółowej analizy w formie raportu. Dodatkowym argumentem wskazanym przez organ jest umożliwienie społeczeństwu wzięcia czynnego udziału w postępowaniu oraz zapoznanie się z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko zawierającym istotne informacje i analizy dotyczące etapu realizacji i eksploatacji inwestycji.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody Polskie, pismem z dnia 31.10.2025 r., znak: SS.ZZŚ.4901.197.2025.MTW, stwierdził, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pod warunkiem realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia zgodnie z treścią zawartą w przedłożonej KIP wraz z uzupełnieniem, jednocześnie określił warunki niezbędne do uwzględnienia w decyzji środowiskowej. Powyższy organ w uzasadnieniu wskazał, iż planowane przedsięwzięcie na etapie eksploatacji i realizacji nie wpłynie na potencjał ekologiczny JCWP w rozbiciu na poszczególne jego elementy oraz na jej stan chemiczny, jak również nie wpłynie na stan chemiczny i ilościowy JCWPd. Przedmiotowa inwestycja zarówno w fazie budowy, eksploatacji nie będzie kolidować z ustaleniami i celami środowiskowymi, zawartymi w aktualnym Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, w postanowieniu z dnia 04.12.2025 r., znak: WONS.4220.451.2025.PP, wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko. Jednocześnie określił warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji, uwzględniając konieczność ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz uciążliwości dla terenów sąsiednich. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów, zawierających parametry techniczne i technologiczne planowanego przedsięwzięcia oraz wstępną analizę potencjalnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, uwzględniając wszystkie uwarunkowania związane z realizacją przedsięwzięcia stwierdził, iż nie wymaga ono przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

Po przeanalizowaniu przedłożonej w sprawie dokumentacji, a także odnosząc się do uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś tutejszy organ odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zatem niniejsza decyzja została wydana w oparciu o art. 104 ustawy kpa stanowiący, iż załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej odbywa się przez wydanie decyzji oraz na podstawie zebranego podczas postępowania materiału dowodowego, jak również w oparciu o art. 84 ustawy ooś, zgodnie z którym w przypadku nieprzeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia tej oceny. Odstępując od konieczności przeprowadzenia oceny, tutejszy organ dokonał analizy na podstawie art. 63 ustawy ooś i kierował się następującymi przesłankami:

I. Rodzajem i charakterystyką przedsięwzięcia.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa, rozbudowa i budowa ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka, granica początkowa przedsięwzięcia znajduje się tuż za mostem nad Kanale Zielonym, natomiast końcowa przed groblą oddzielającą Kępę Parnicką od Wyspy Zielonej. W związku z przebudową oraz budową nowego układu zajęty zostanie również niezabudowany, porośnięty roślinnością teren po zachodniej stronie ul. Heyki. Przebudowa ul. Heyki obejmie również skrzyżowania z ul. Maklerską, ul. Spedytorską, ul. Targową, ul. Wiatru od Morza, ul. Składową oraz przejazdem pod linią kolejową nr 273. Łączna długość układu drogowego, który planuje się zrealizować w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wyniesie około 1250 metrów. Układ drogowy w większości poprowadzony zostanie w istniejącym śladzie, w ciągu istniejącej drogi powiatowej nr 5023Z. W ramach realizacji przedsięwzięcia planowana jest także przebudowa oraz rozbudowa istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej o długości przekraczającej 1 km. Całkowita powierzchnia działek, na których zlokalizowane będzie przedsięwzięcie wynosi około 5 ha.

W ramach zadania „Budowa mostu nad Odrą Zachodnią wraz z układem drogowym w Szczecinie”, planowana do realizacji inwestycja została podzielona na trzy etapy:

Etap realizacyjny nr 1 (ER1) – obejmuje przebudowę i budowę ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu na Kanale Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną.

Etap realizacyjny nr 2 (ER2) – obejmuje budowę nowej drogi od granicy ER1 do skrzyżowania z ul. Kolumba wraz z budową mostu nad rzeką Odrą Zachodnią.

Etap realizacyjny nr 3 (ER3) – obejmuje budowę nowego mostu pieszo – rowerowego wraz z budową ulicy Wiatru od Morza.

Zakres projektu obejmuje realizację wskazanych etapów wraz ze wszystkimi elementami towarzyszącymi, obiektami inżynierskimi, ciągami pieszymi i rowerowymi oraz systemem odwodnienia.

W ramach niniejszej decyzji przewidziano do realizacji wyłącznie etap 1 ww. zadania.

Etap realizacji

Zakres przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje:

- budowę, rozbudowę i przebudowę i dowiązanie projektowanego układu drogowego do istniejącej sieci dróg (przystanki na jezdni, zatoka autobusowa z miejscem na wiatę przystankową),
- budowę i przebudowę instalacji i sieci uzbrojenia podziemnego i naziemnego, w zakresie koniecznym dla prawidłowego funkcjonowania obiektów drogowych (kanalizację sanitarną, deszczową, sieć wodociągową, kanalizacja teletechniczna, sieć energetyczna, oświetlenie uliczne),
- usunięcie drzew i krzewów kolidujących z planowanym zagospodarowaniem oraz nasadzenia rekompensacyjne.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP realizacja powyższej inwestycji wiąże się ze zdjęciem nawierzchni istniejących dróg i tam gdzie to będzie konieczne ich podbudowy a także z wyburzeniem obiektów kolidujących z planowanym układem drogowym, będzie to w sumie 13 obiektów wzdłuż projektowanej ulicy Heyki: 5 budynków (2 budynki niemieszkalne, 1 budynek przemysłowy i 1 budynek hotelu na działce nr 10, obręb 1087), 3 budynki (2 budynki biurowe i 1 budynek magazynowy na działce 2/1, obręb 1088) oraz 5 budynków (2 budynki biurowe, budynek przemysłowy, magazynowy i hotelu na działce 47, obręb 1088). Rozbiórce będą podlegać elementy kubaturowe związane z sieciami lub instalacjami, takie jak: przepompownia wzdłuż ul. Heyki przy pętli autobusowej i przepompownia przy skrzyżowaniu ulic Heyki i Składowej, zbiorniki, stacje trafo.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z przebudową i rozbudową istniejącej kanalizacji sanitarnej. Całkowita długość kanalizacji sanitarnej i tłocznej przekraczać będzie 1,0 km. Etap realizacji inwestycji będzie wiązał się z przebudową istniejącej w ulicy Heyki i ulicach bocznych kanalizacji deszczowej wraz z rozbudową obejmującą fragment odwodnienia przeznaczonego na rzecz nowoprojektowanej ulicy bocznej. Odbiorniki wód opadowych i roztopowych pochodzących z systemu odwodnienia ulicy Heyki stanowić będą okalające Kępę Parnicką kanały żeglugowe. Główny odpływ kanalizacji planuje się zlokalizować w rejonie ulicy Targowej. Dodatkowo, ze względu na niewielkie wyniesienie terenu projektuje się wykonanie wylotów uzupełniających pozwalających na podzielenie zlewni na mniejsze obszary, co pozwoli na wypłylenie kanałów. Zgodnie z KIP na etapie realizacji inwestycji na stosunki wodne może wpłynąć zdjęcie wierzchniej warstwy gruntów na odcinku planowanego układu drogowego oraz wykonanie wykopów pod obiekty infrastruktury podziemnej. Zdjęcie przypowierzchniowej warstwy gruntu będzie charakteryzować się czasowym wpływem na szybkość infiltracji wód opadowych i roztopowych do warstwy wodonośnej. Jednak oddziaływanie to będzie ograniczone w czasie, wyłącznie do etapu budowy. W przypadku wystąpienia konieczności czasowego odwodnienia głębszych wykopów Wnioskodawca przewiduje zastosowanie igłofiltrów lub pomp. Odwodnienie będzie miało charakter czasowy i wykonane będzie wyłącznie w okresie realizacji prac poniżej poziomu wód gruntowych. Przewiduje się budowę kanalizacji deszczowej z rur betonowych lub tworzywowych. W ramach inwestycji projektowana jest odcinkowa przebudowa wodociągu rozdzielczego DN200 w ulicy Heyki wraz z wodociągami w ulicach bocznych oraz przyłączami znajdującymi się w zakresie opracowania (pasa drogowego).

Etap realizacji inwestycji będzie wiązał się z przebudową, rozbudową sieci teletechnicznej w tym zarówno regulacji istniejących urządzeń jak i usunięcia lokalnych kolizji z nowoprojektowanym układem. W ramach inwestycji konieczne będzie wykonanie kanału technologicznego wzdłuż całego projektowanego układu, na potrzeby zarówno operatorów zewnętrznych jak i na potrzeby miejskie. Zgodnie z art. 39 ust. 6 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, droga powinna być wyposażona w kanał technologiczny.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP, istniejąca sieć energetyczna w chwili obecnej nie jest przewidywana do rozbudowy, jednak w związku z planowanymi inwestycjami może zaistnieć taka

konieczność w związku z czym w pasie drogowym należy zapewnić miejsce na ułożenie sieci zarówno niskiego, jak i średniego napięcia.

Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP w miejscach prowadzonych prac zostanie zdjęta przypowierzchniowa warstwa gruntu w celu dostosowania powierzchni terenu do niwelety jezdni, chodników. Z uwagi na ukształtowanie terenu niweleta drogi na całym projektowanym odcinku opierać się będzie na spadkach zbliżonych do minimalnych. Wyjątkiem jest dojazd do mostu na Kanale Zielonym na granicy opracowania. W większości przypadków niweleta będzie przebiegać po terenie istniejącym. Na potrzeby realizacji obiektów inżynierskich, infrastruktury podziemnej wystąpi konieczność wykonania wykopów. Powyższe prace powodować mogą zapotrzebowanie na kruszywo w miejscach wykonania nasypów, a w miejscach planowanych wykopów spowodować mogą powstanie mas ziemnych, nadmiar mas ziemnych w możliwie największym stopniu będzie wykorzystywany do kształtowania terenu w granicach przedsięwzięcia, w ostateczności będzie przekazany będzie uprawnionym podmiotom. W celu ograniczenia ryzyka wystąpienia oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, roboty przy wykopach będą wykonane w możliwie najkrótszym czasie. W związku z wykorzystaniem w czasie prowadzenia prac budowlanych ciężkiego sprzętu może dojść, do nieznacznych zmian cech gruntu w sąsiedztwie prowadzonych prac (ubicie), skalę tego zjawiska uznaje się za niewielką, niewpływającą w sposób istotny na możliwość infiltracji wody do gruntu, dodatkowo ich właściwa struktura zostanie odtworzona na etapie zagospodarowania sąsiedztwa drogi zielenią urządzoną.

Zgodnie z przedstawioną KIP na etapie realizacji inwestycji w celu ograniczenia możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, przewiduje się wykorzystanie wyłącznie sprzętu w pełni sprawnego technicznie, zaplecze budowy zostanie zorganizowane na terenie utwardzonym. Wykonawca prac będzie zobowiązany do stałej kontroli stanu technicznego wykorzystywanych maszyn. Powierzchnia przeznaczona pod plac budowy będzie ograniczona do niezbędnego minimum, w jego granicach nie planuje się mycia pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych. Nie planuje się tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego, w przypadku wystąpienia takiej konieczności czynności te będą wykonywane w wyznaczonych miejscach wyposażonych w sorbent. Substancje, które mogą wpłynąć na jakość gruntu, a które mogą znaleźć się na zapleczu budowy (np. oleje, smary, farby, masy i powłoki uszczelniające) będą magazynowane w szczelnych i zamykanych pojemnikach. W godzinach nocnych i w dni wolne od pracy teren będzie ogrodzony i będzie posiadał stały nadzór zabezpieczający przed dostępem osób trzecich.

Etap budowy będzie wiązał się z powstawaniem ścieków bytowych, w wyniku przebywania na terenie inwestycji pracowników budowlanych. Plac budowy będzie wyposażony w przenośnię sanitariaty typu Toi-Toi, opróżnianych w miarę potrzeb za pomocą wozów asenizacyjnych. Woda na powyższym etapie będzie pobierana z istniejącej sieci wodociągowej lub będzie dowożona za pomocą dostosowanych do tego celu pojazdów. Nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych na etapie budowy.

Etap realizacji inwestycji będzie wiązał się z powstawaniem odpadów typowych dla prac budowlanych, będą to opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe, z tworzyw sztucznych, odpady z remontów i przebudowy dróg (grupy 15, 17, 20). Na etapie budowy przemieszczeniu ulegną masy ziemne pochodzące z ewentualnych wykopów pod planowaną infrastrukturę podziemną, posadowienie konstrukcji drogi i realizację obiektów inżynierskich. Masy ziemne będą selektywnie wybierane i na czas budowy będą ułożone w przyzmy. Po zakończeniu tych prac część gruntów mineralnych zostanie wykorzystana do przykrycia infrastruktury oraz kształtowania powierzchni terenu. Wytwórcą odpadów powstających na etapie budowy będzie firma prowadząca prace budowlane. Powstające na placu budowy oraz w bazach materiałowych i zapleczach sanitarnych odpady, będą podlegać selektywnej zbiórce w sposób zabezpieczający je przed rozprzestrzenianiem się w środowisku, odpady będą przekazywane uprawnionym podmiotom w celu dalszego zagospodarowania.

Zgodnie z KIP etap realizacji inwestycji będzie wiązał się z emisją hałasu, która będzie związana z pracą maszyn i urządzeń wykorzystywanych podczas prac budowlanych. Liczba maszyn dostosowana będzie do aktualnie realizowanych frontów robót i zależna będzie od aktualnej sytuacji na budowie. Wielkość emisji hałasu na tym etapie będzie zależała głównie od liczby źródeł hałasu oraz ich rozkładu i czasu pracy. Prace budowlane będą wymagały użycia różnorodnych maszyn budowlanych tj.: koparki, spycharki, dźwigi, samochody ciężarowe transportujące surowce itp. Podczas budowy wytwarzany hałas będzie odznaczać się dużą zmiennością czasową jak również jego natężeniem. Hałas powstający na etapie budowy będzie miał charakter lokalny, skupiony wokół frontu robót i ustąpi po zakończeniu budowy. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej na etapie budowy zakłada się: wykonywanie prac budowlanych wyłącznie w porze dnia, stosowanie sprzętu budowlanego w dobrym stanie technicznym, stosowanie nowoczesnych maszyn o niskim poziomie mocy akustycznej, stosowanie racjonalnej logistyki ograniczającej ruch pojazdów, wyłączanie silników podczas przerw i postojów, ograniczenie czasu pracy urządzeń do niezbędnego minimum, sprawne posługiwanie się sprzętem budowlanym.

Faza realizacji inwestycji będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Zgodnie z informacjami zawartymi w KIP, ze względu na charakter prac możliwy jest wzrost zapylenia oraz stężeń tlenków azotu i węglowodorów w sąsiedztwie terenu objętego realizacją, zmiany te jednak nie powinny być znaczące i nie wpłyną na pogorszenie jakości powietrza w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia w dłuższym okresie czasu. W końcowej fazie realizacji przedsięwzięcia prowadzone będą prace wykończeniowe, które ze względu na zastosowane materiały (np. farby, lakiery) mogą być źródłem emisji lotnych związków organicznych. W wyniku prac budowlanych do powietrza przedostawać się będą również zanieczyszczenia pochodzące ze spalania paliw w silnikach napędzających maszyny i urządzenia oraz węglowodory uwalniane podczas kładzenia mas bitumicznych. Spośród wymienionych źródeł najistotniejszy wpływ na jakość powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia będą miały ciężkie roboty budowlane i transport materiałów sypkich. Emisja zanieczyszczeń będzie zachodzić w większości na małej wysokości, co znacznie ograniczy promień rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w terenie. Emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych do powietrza będzie miał charakter lokalny, związany z miejscem powstawania-terenem budowy oraz drogami dojazdowymi, które będą zmienne w czasie, wraz z postępem prac i przesuwaniem się frontu robót. Największe natężenie prac będzie miało miejsce podczas prac ziemnych wykonywanych na początku budowy. W celu zminimalizowania powyższych oddziaływań zakłada się: maksymalnie skrócić czas realizacji przedsięwzięcia poprzez dokładne zaplanowanie harmonogramu prac budowlanych, stosować maszyny i urządzenia charakteryzujące się dobrym stanem technicznym, wyłączać silniki pojazdów w przypadku dłuższego postoju (zwłaszcza w czasie przerw w pracy). W celu ograniczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń pyłowych do powietrza zastosowane zostaną przywiezione, gotowe mieszanki, które wyeliminują mieszanie na terenie budowy, materiały sypkie będą przywożone i magazynowane w sposób ograniczający emisję wtórną poprzez zaplandekowane naczepy i przyczepy, plac budowy w okresie wysokich temperatur i suszy zraszany będzie wodą, unikanie składowania nadmiernych ilości materiałów budowlanych na placu budowy. Masy bitumiczne przewożone będą za pomocą transportu posiadającego zabezpieczenia ograniczające emisję oparów masy bitumicznej.

Zgodnie z przedstawioną KIP zapotrzebowanie na surowce wystąpi głównie na etapie realizacji przedsięwzięcia w następujący sposób: mieszanka mineralno-bitumiczna – około 2 100 m³, kostka i płyty betonowe – około 860 m³, kruszywo – około 18 200 m³ oraz beton cementowy – około 100 m³, nasypy – około 9 000 m³, wykopy – około 10 000 m³. Szacuje się, że zapotrzebowanie na wodę na etapie budowy na cele sanitarne i roboty towarzyszące wyniesie około 20 m³/miesiąc, woda będzie pobierana z sieci wodociągowej lub dostarczana beczkowozami. Energia pobierana będzie z istniejących sieci lub ewentualnie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych, szacunkowa ilość wykorzystywanej energii elektrycznej na etapie budowy uzależniona jest m.in. od wyboru technologii robót oraz organizacji pracy na budowie, jednakże na tym etapie oszacowanie zapotrzebowania na energię jest bardzo trudne, zużycie energii w fazie budowy planowanego przedsięwzięcia jednak nie powinno przekraczać 5 MWh/rok. Szacuje się, że podczas prac budowlanych, na potrzeby pracy maszyn budowlanych może zostać zużytych około 50 m³ paliwa.

Etap eksploatacji

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych. Zgodnie z KIP wody opadowe i roztopowe z projektowanego układu drogowego będą odprowadzane za pośrednictwem systemu kanalizacyjnego do naturalnych odbiorników – kanały żeglugowe okalające wyspę Kępa Parnicka. Częściowo ilość odprowadzanych wód opadowych i roztopowych redukowana będzie poprzez zastosowanie rozwiązań prośrodowiskowych (tj. błękitno-zielonej infrastruktury), w ramach inwestycji projektuje się wykonanie zielonych pasaży (nasadzenia roślinności niskiej i wysokiej), stanowiących zieloną barierę rozdzielającą ciągi komunikacji pieszo-rowerowej od ciągów komunikacji kołowej. W miejscach, w których projektowane jest powyższe rozwiązanie nawierzchnia chodników oraz ścieżek rowerowych zostanie wyprofilowana w sposób pozwalający na swobodny odpływ wody na projektowane zieleńce, rozwiązanie to pozwoli na spowolnienie i ograniczenie wielkości spływów powierzchniowych docierających do projektowanej kanalizacji deszczowej. Z przeprowadzonych w KIP obliczeń wynika iż, parametry odprowadzanych wód deszczowych będą spełniały wymagania zawarte w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, tj. nie przekroczą stężenia 100 mg/l zawiesiny ogólnej i 15 mg/l substancji ropopochodnych. Wody nie będą obciążone zanieczyszczeniami w sposób znaczący.

Etap eksploatacji będzie wiązał się z wytwarzaniem odpadów pochodzących z czyszczenia ulic. Wytwórcy odpadów będą zobowiązani do przekazania odpadów uprawnionym odbiorcom.

Źródłem emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych do powietrza na etapie eksploatacji będzie ruch pojazdów. W następstwie spalania paliw w silnikach pojazdów, uwalniane będą zanieczyszczenia: tlenków azotu, tlenku węgla, węglowodory (alifatyczne, aromatyczne), benzen, pył zawieszony (PM-10, PM-2,5). Z analizy wpływu ruchu samochodowego na zanieczyszczenie powietrza, przedłożonej w dokumentacji i z przeprowadzonych obliczeń wynika, że po oddaniu do eksploatacji projektowanego układu drogowego powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu już w obszarze pasa drogowego i to zarówno w roku 2029 jak i 2039.

W fazie eksploatacji inwestycji źródłem hałasu na otaczającym obszarze będą pojazdy samochodowe poruszające się po przedmiotowej drodze – ul. Leona Heyki. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia ruchu i prędkości pojazdów, a także od parametrów eksploatacyjnych drogi. Dla terenów w strefie śródmiejskiej miast powyżej tys. mieszkańców, dopuszczalny poziom hałasu w porze dziennej (6.00-22.00) wynosi 68 dB(A), natomiast w porze nocy (22.00-6.00) 60dB(A). Na podstawie przeprowadzonych w KIP analiz emisji hałasu do środowiska przeprowadzonych na potrzeby dokumentacji, wynika, iż eksploatacja inwestycji nie będzie powodować naruszenia standardów akustycznych, tj. przekroczenia dopuszczalnych poziomów dźwięku zarówno w horyzoncie 2029 jak i 2039. Energia elektryczna na etapie eksploatacji będzie wykorzystywana do ewentualnego oświetlenia elementów układu drogowego.

II. Usytuowaniem 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.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa, rozbudowa i budowa ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu nad Kanałem Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną. Przebudowywana droga stanowi centralną oś wyspy. Granica początkowa przedsięwzięcia znajduje się tuż za mostem nad kanałem Zielonym, natomiast końcowa przed groblą oddzielającą Kępa Parnicka od Wyspy Zielonej. W związku z przebudową oraz budową nowego układu zajęty zostanie również niezabudowany, porośnięty roślinnością teren po zachodniej stronie ul. Heyki.

Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach: nr 29, nr 20, nr 9, nr 11/5, obręb 1086; nr 4/6, nr 14, nr 13, nr 6/1, nr 17/3, nr 17/2, nr 7/1, nr 5/1, nr 5/2, nr 8, nr 11, nr 24/3, nr 10, nr 12, nr 18,

nr 20, nr 2/1, nr 2/3, nr 2/5, nr 2/7, nr 21, nr 19/2, nr 2/9, nr 22, obręb 1087; nr 12/3, nr 13, nr 6/1, nr 6/2, nr 2/1, nr 4/1, nr 14/1, nr 9/6, nr 22/2, nr 11/1, nr 5, nr 21/4, nr 16, nr 17/2, nr 18, nr 21/3, nr 21/2, nr 21/8, nr 21/9, nr 21/10, nr 20, nr 47 obręb 1088, nr 13/1, nr 13/3, nr 13/4, obręb 1096, Szczecin.

W najbliższym sąsiedztwie terenu przedsięwzięcia występują głównie wody powierzchniowe – kanały rzeki Odry Zachodniej oraz kanałów Zielonego i Parnicy. Na drugim brzegu wód powierzchniowych znajdują się: tereny zabudowane, komunikacyjne, placów oraz zielone na północnym zachodzie; tereny placów, zabudowane i zielone na północy; tereny ogrodów działkowych na wschodzie oraz tereny leśne, zakrzewione i placów na południu. Najbliższe budynki chronione akustycznie znajdują się na granicy przedsięwzięcia ok. 13 m od osi przebudowywanej ulicy Leona Heyki i jest to zabudowa wielorodzinna.

W obrębie planowanego do realizacji przedsięwzięcia znajdują się budowle ochronne, do których zachowania zobowiązał tutejszy organ w warunkach niniejszej decyzji.

Przedmiotowa inwestycja będzie realizowana poza formami ochrony przyrody, określonymi w art. 6 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody. Najbliżej położonymi obszarami chronionymi są znajdujące się w odległości ok. 2,3 km w kierunku południowo-wschodnim obszar Natura 2000 Dolna Odra PLH320027 oraz obszar Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003. W związku z charakterem przedsięwzięcia, znaczącym stopniem przekształcenia obszaru inwestycyjnego oraz znaczną odległością od obszarów chronionych, w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, realizacja planowanej inwestycji i jej późniejsze funkcjonowanie nie zagrazi celom ochrony, dla których powołano ww. formy ochrony przyrody. Inwestycja planowana jest również do realizacji poza granicami istniejących korytarzy ekologicznych. Zgodnie z opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie na etapie realizacji przedsięwzięcia, w miejscach prowadzenia robót budowlanych dojdzie do krótkotrwałego pogorszenia walorów krajobrazowych na skutek m.in. obecności maszyn budowlanych, środków transportu, składowania materiałów wykorzystywanych w trakcie budowy, rozkopania warstwy gleby. Uciążliwości te będą czasowe i ustąpią po zakończeniu budowy. W celu realizacji inwestycji niezbędne będzie usunięcie drzew i krzewów. Zgodnie z KIP do wycinki przeznaczono 121 drzew oraz 531 m² powierzchni krzewów. Jednak, nie przewiduje się, aby ich usunięcie miało znacząco negatywny wpływ na krajobraz, ponieważ w ramach przedsięwzięcia przewidziano nowe nasadzenia rekompensujące.

Zgodnie z KIP w najbliższym sąsiedztwie terenu inwestycyjnego znajdują się cztery zabytki ujęte w rejestrze zabytków Zachodniopomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Są to: zespół Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej, dawna fabryka czekolady; budynek mieszkalny, magazyn oraz fabryka, która jest także wpisana do ewidencji zabytków ZWKZ. Najbliższy budynek zabytkowy znajduje się na granicy planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się żadnej ingerencji w zabytki.

Planowana inwestycja nie znajduje się na terenie obszarów wybrzeży i obszarów górskich, obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, lasów oraz uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

Teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW6000101974161 – Parnica. Przedmiotowa JCWP to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym, dla której stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D oraz stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin na osiągnięcie wskazanego celu środowiskowego przedłużono do 2027 r. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań).

Teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) o kodzie RW6000121999 – Odra od Bukowej do ujścia. Przedmiotowa JCWP to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym z uwagi na zły potencjał ekologiczny

i poniżej dobrego stanu chemicznego. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odra w obrębie JCWP (dla jesiota); zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Odra w obrębie JCWP (dla troci wędrowniej oraz węgorza europejskiego) i stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników -stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin na osiągnięcie wskazanego celu środowiskowego przedłużono do roku 2027. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Warunkiem odstępstwa jest pełne i terminowe wdrożenie programu działań (którego zakres i skuteczność określono w zestawach działań). Dla danej JCWP ustanowiono derogację z art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Teren objęty wnioskiem znajduje się w jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) kod: GW60004. Przedmiotowa JCWPd charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i ilościowym, dla której nie stwierdzono ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego. Celem środowiskowym dla ww. JCWPd jest utrzymanie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego.

Planowana inwestycja położona jest:

- poza strefami ochronnymi ujęć wód,
- poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych,
- częściowo w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią,
- poza granicami prawnych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 z późn. zm.).

III. Rodzajem i skalą możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach istniejącego i użytkowanego pasa drogowego, oraz w niewielkim zakresie na terenach sąsiadujących z pasem drogowym, które nie przedstawiają wysokiej wartości przyrodniczej. Na potrzeby KIP została wykonana inwentaryzacja przyrodnicza w obszarze planowanej inwestycji i w buforze do 250 m od jej granic. Na obszarze inwestycji nie stwierdzono chronionych gatunków roślin oraz chronionych siedlisk przyrodniczych. Analizowany obszar nie stanowi także atrakcyjnego miejsca dla rozrodu i rozwoju oraz bytowania bezkręgowców, płazów, gadów oraz ssaków i nie stwierdzono ich w obszarze inwestycyjnym. Na obszarze inwestycji stwierdzono pozostałości gniazda sroki oraz siedliska kluczyka, na których zniszczenie inwestor będzie zobowiązany uzyskać decyzję derogacyjną od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W celu rekompensaty za wycinane drzewa, Wnioskodawca zaplanował nowe nasadzenia w stosunku 1:1 (1 nowe nasadzenia drzewa za 1 wycinane drzewo wymagające zgody na wycinkę oraz nasadzenia krzewów/zadrzewień o takiej samej powierzchni jak powierzchnia usuwana, wymagająca zgody na wycinkę). Prace związane z wycinką drzew i krzewów prowadzone będą poza okresem lęgowym ptaków. Organ uwzględnił stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska nakładając warunki aby w przypadku konieczności wycinki kolidujących drzew i krzewów oraz przed przystąpieniem do prac rozbiórkowych w okresie lęgowym ptaków, do tych czynności przystąpić pod nadzorem ornitologa i/lub chiropterologa a także określił warunki przeprowadzenia kontroli. Zgodnie z opinią RDOŚ organ określił warunki dotyczące zabezpieczenia drzew nieprzeznaczonych do wycinki oraz warunki prowadzenia prac ziemnych w sąsiedztwie drzew i krzewów oraz prowadzenia prac budowlanych.

Etap realizacji inwestycji będzie wiązał się z emisją hałasu, który charakteryzować się będzie dużą zmiennością czasową i natężeniem. W celu minimalizacji tych oddziaływań należy postępować zgodnie z wytycznymi zawartymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2003 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy podczas wykonywania robót budowlanych (Dz. U. Nr 47, poz. 401), rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. w sprawie

ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. z 2003 r. Nr 169 poz.1650). Ponadto stosowane urządzenia muszą spełniać wymagania dotyczące dopuszczalnego poziomu mocy akustycznej wymienione w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r., nr 263, poz. 2202 ze zm). Hałas w fazie realizacji związany będzie bezpośrednio z aktualnie wykonywanymi zadaniami. Odcinek planowanej do przebudowy, budowy i rozbudowy drogi przebiega w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie akustycznej. W związku z powyższym zgodnie z przedłożoną dokumentacją prace zaplanowane w ramach przedmiotowej inwestycji prowadzone będą tylko w porze dziennej od godz. 6.00 do godz. 22.00. W związku z powyższym organ uwzględnił warunek RDOŚ aby ograniczyć wykonywanie najbardziej uciążliwych prac w godzinach wieczornych od godz. 18.00 do 22.00.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych do powietrza, zatem nie będzie negatywnie oddziaływać na zmianę klimatu, zarówno w ujęciu lokalnym jak i regionalnym. Zarówno na etapie budowy jak i podczas eksploatacji nie przewiduje się stosowania urządzeń lub instalacji będących źródłem promieniowania elektromagnetycznego powodującego negatywny wpływ na środowisko przyrodnicze i zdrowie ludzi tj. przekraczającego dopuszczalne poziomy.

Z uwagi na charakter i lokalizację nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Planowana do budowy droga nie stanowi elementu transeuropejskiej sieci drogowej.

W niewielkim zakresie inwestycja przebiega przez teren, na którym zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 29.10.2021 r. znak WOŚr-VII.6220.1.16.2021.JR oraz z dnia 10.10.2023 r. znak WOŚr-VII.6220.1.11.2023.KM. Na obszarze objętym tymi decyzjami, na działce o numerze ewidencyjnym 47 obr. 1088 realizowane są przedsięwzięcia pn. „Zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna i usługowa przy ul. Heyki na fragmencie działki nr 47 obr. 1088, na Kępie Parnickiej w Szczecinie” na podstawie pozwoleń na budowę wydanych przez Prezydenta Miasta Szczecina. Zakres prac obejmujące między innymi drogi wewnętrzne obsługujące wznoszone budynki mieszkalne. Zgodnie z przedstawioną KIP zakłada się, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie doprowadzi do znaczącej dla środowiska kumulacji oddziaływań w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza i emisji hałasu, uwzględniono zabudowę istniejącą i realizowaną tj. w budowie.

Zgodnie z KIP na etapie budowy i eksploatacji nie będą występowały substancje, w ilościach wymienionych w Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu inwestycji do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2016 poz. 138). Realizacja obiektów inżynierskich konstrukcji drogi i elementów towarzyszących zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami budowlanymi eliminuje ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej. Spełnienie tych wymagań pozwoli na zachowanie odporności inwestycji na katastrofy naturalne typu silne wiatry czy deszcze nawalne. Polska położona jest w strefie asejsmicznej, w związku z tym ryzyko zniszczenia drogi w skutek trzęsienia ziemi jest niewielkie.

Zgodnie z opinią Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody Polskie, teren objęty wnioskiem zgodnie z art. 16 pkt 34 ustawy Prawo wodne znajduje się w granicach obszaru szczególnego zagrożenia powodzią, na którym obowiązują ograniczenia i zakazy, uzyskanie decyzji w zakresie ww. obszaru (np. pozwolenia wodno prawnego czy zwolnienia z zakazów) wymaga uzyskania odrębnych decyzji.

Z powyższej analizy wynika, iż informacje podane w KIP przedstawiły w sposób wystarczający i jednoznaczny dane o stopniu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze, gruntowo - wodne, klimat akustyczny i powietrze atmosferyczne. Określona została również skala tych oddziaływań oraz sposoby ich ograniczenia. Z analizy zebranego materiału w tym KIP wynika, iż zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter lokalny. Nie wystąpią również zagrożenia związane z negatywnym oddziaływaniem na obiekty i obszary prawnie chronione.

W związku z powyższym, uwzględniając rodzaj, zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz warunki użytkowania terenu w fazie eksploatacji uznaje się, iż planowana inwestycja nie wymaga

przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000.

Organ nie nakładając obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa, rozbudowa i przebudowa ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu nad Kanałem Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną realizowana w ramach zadania "Budowa mostu nad Odrą Zachodnią wraz z układem drogowym w Szczecinie", uwzględnił w całości stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz stanowisko Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie. Organ nie uwzględnił stanowiska Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego stwierdzającego potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu ooś ze względu na przedstawioną w KIP analizę akustyczną i wykazany ww. dokumentacji brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku chronionym akustycznie zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia, a w tym również w perspektywie roku 2029 jak i roku 2039. Ponadto odnosząc się do wskazania przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego konieczności umożliwienia społeczeństwu wzięcia czynnego udziału w postępowaniu oraz możliwości zapoznania się z raportem ooś dla planowanego do realizacji przedsięwzięcia na środowisko tutejszy organ również w tej części nie podzielił ww. stanowiska z uwagi na fakt, iż w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego do tutejszego organu nie wpłynęły żadne skargi oraz wnioski złożone przez strony biorące udział w postępowaniu tj. właścicieli terenów znajdujących się w odległości 100 m od planowanego przedsięwzięcia, a w tym m.in. mieszkańców najbliższej zabudowy mieszkaniowej najbardziej narażonych na oddziaływania związane z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia. Ponadto tutejszy organ odstępując od nałożenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko miał także na względzie fakt, iż przedmiotowa inwestycja w większości zostanie poprowadzona w istniejącym śladzie, polepszy warunki komunikacyjne oraz usprawni ruch na wyspie Kępa Parnicka.

Organ stwierdził, iż przedsięwzięcie z uwagi na swój rodzaj i charakter, miejsce lokalizacji oraz deklarowane przez Inwestora do zastosowania rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne nie będzie w sposób znaczący oddziaływać na poszczególne elementy środowiska, a eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje przekroczeń standardów emisyjnych i standardów jakości środowiska. Przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na tereny chronione, w tym na obszary Natura 2000.

W związku z powyższym oraz z uwagi na charakter, skalę przedsięwzięcia oraz jego lokalizację w granicach Rzeczypospolitej Polskiej, nie przewiduje się transgranicznego oddziaływania projektowanej inwestycji na środowisko.

Aby dochować zasady informowania stron postępowania, organ na podstawie art. 10 kpa, 49 kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.) pismem z dnia 09.12.2025 r. znak: WOŚr-VII.6220.1.46.2025.RSR.22 zawiadomił strony o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów przed wydaniem przedmiotowej decyzji. W terminie określonym w ww. zawiadomieniu nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski.

Mając powyższe na uwadze, organ stwierdził jak w rozstrzygnięciu.

Pouczenie

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o których mowa w art. 72 ust. 1 ww. ustawy, oraz zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust. 1a tej samej ustawy w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku lub dokonanie

zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 postanowienie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 postanowienie w sprawie uzgodnienia warunków realizacji przedsięwzięcia ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego pl. Batorego 4, 70-207 Szczecin, za pośrednictwem Prezydenta Miasta Szczecin, wniesione w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załącznik nr 1:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.)

..... opłacone z opłaty skarbowej
na podstawie art. 111 ust. 1 pkt 1 ustawy
z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej
-art. ust. pkt. lit.
-cz. ust. kol. pkt. lit.
Podpis
(imię i nazwisko, stanowisko służbowe)

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Dorota Młynarczyk
ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Ochrony Środowiska



Z up. PREZYDENTA MIASTA

Dorota Młynarczyk
ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. Strony postępowania,
2. Prezydent Miasta Szczecin - a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie,
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody Polskie

Załącznik nr 1
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
z dnia 20.01.2026 r., znak: WOŚr-VII.6220.1.46.2025.RSR/AKF

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa, rozbudowa i przebudowa ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu nad Kanalem Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną realizowana w ramach zadania "Budowa mostu nad Odrą Zachodnią wraz z układem drogowym w Szczecinie" 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 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.).

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie, rozbudowie i budowie ul. Heyki na wyspie Kępa Parnicka od mostu nad Kanalem Zielonym do granicy z Wyspą Zieloną. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest na działkach: nr 29, nr 20, nr 9, nr 11/5, obręb 1086; nr 4/6, nr 14, nr 13, nr 6/1, nr 17/3, nr 17/2, nr 7/1, nr 5/1, nr 5/2, nr 8, nr 11, nr 24/3, nr 10, nr 12, nr 18, nr 20, nr 2/1, nr 2/3, nr 2/5, nr 2/7, nr 21, nr 19/2, nr 2/9, nr 22, obręb 1087; nr 12/3, nr 13, nr 6/1, nr 6/2, nr 2/1, nr 4/1, nr 14/1, nr 9/6, nr 22/2, nr 11/1, nr 5, nr 21/4, nr 16, nr 17/2, nr 18, nr 21/3, nr 21/2, nr 21/8, nr 21/9, nr 21/10, nr 20, nr 47 obręb 1088, nr 13/1, nr 13/3, nr 13/4, obręb 1096, Szczecin. Teren przekształcony w wyniku realizacji przedsięwzięcia (obszar przeznaczony pod realizację nowej drogi, przebudowę dróg istniejących i wykonanie obiektów inżynierskich) wyniesie ok. 5 ha. Zakres inwestycyjny obejmuje: budowę, rozbudowę i przebudowę i dowiązanie projektowanego układu drogowego do istniejącej sieci dróg; budowę i przebudowę instalacji i sieci uzbrojenia podziemnego i naziemnego, w zakresie koniecznym dla prawidłowego funkcjonowania obiektów drogowych; usunięcie drzew i krzewów kolidujących z planowanym zagospodarowaniem oraz nasadzenia rekompensacyjne. Łączna długość układu drogowego, który planuje się zrealizować w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia wyniesie około 1250 metrów. Układ drogowy przekroczy 1 km, w większości poprowadzony zostanie w istniejącym śladzie. W ramach realizacji przedsięwzięcia planowana jest przebudowa oraz i rozbudowa istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej o długości przekraczającej 1 km.

Odcinek projektowanego układu drogowego od mostu nad Kanalem Zielonym do grobli łączącej Wyspę Zieloną i wyspę Kępa Parnicka w maksymalnym zakresie wykorzystuje istniejący pas drogowy ulicy Heyki. Z uwagi na ukształtowanie terenu niweleta drogi na całym projektowanym odcinku będzie przebiegać po terenie istniejącym. Na przedmiotowym odcinku zaprojektowano jezdnię o szerokości 6,5 m, obustronne chodniki, zatoki autobusowe lub przystanki przy krawędzi jezdni, ścieżkę rowerową oraz miejsca postojowe. Drogi dla rowerów dwukierunkowe zaprojektowano w większości o szerokości 2,5 m a podstawowa szerokość chodników wynosi minimum 2,0 m. Między chodnikiem, a drogą dla rowerów występuje pas rozdziálu. Na początkowym odcinku ul. Heyki przewidziano wyspę kanalizującą ruch, przez którą będzie wykonane przejście dla pieszych. Wzdłuż projektowanego odcinka zlokalizowane są dwa skrzyżowania trójwlotowe oraz trzy skrzyżowania czterowlotowe. Każde z nich zaprojektowano jako zwykłe z wyniesioną tarczą skrzyżowania, co stanowi skuteczną metodę uspokojenia ruchu. Uregulowano szerokości wlotów dróg poprzecznych, a na dalszym odcinku dostosowano do stanu istniejącego. Pomędzy ul. Spedytorską i ul. Maklerską stworzono układ dróg w obszarze inwestycji pozwalający na funkcjonowanie jako pętla autobusowa. Na obszarze inwestycji zostały zaprojektowane sieci w tym oświetlenie drogowe oraz zostało zapewnione doświetlenie przejść dla pieszych.

Przyjęto następujące parametry:

- ulica klasy: „L”
- prędkość projektowa: 40 km/h

- Na wyspie Kępa Parnicka istnieje sieć kanalizacji sanitarnej. W ramach realizacji przedsięwzięcia planowana jest przebudowa oraz budowa, rozbudowa istniejącego systemu kanalizacji sanitarnej. Ze względu na kolizję z projektowanym układem drogowym przebudowie podlegać będzie:

- Ponadto ze względu na zmianę zagospodarowania terenów przyległych planowana jest rozbudowa kanalizacji tłocznej tj.:

- Planowane roboty obejmować będą:

- Na etapie realizacji inwestycji przewiduje się zapotrzebowanie na następujące surowce: mieszanka mineralno-bitumiczna (ok. 2 100 m³), kostka i płyty betonowe (ok. 860 m³), kruszywo (ok. 18 200 m³) oraz beton cementowy (ok. 100 m³), nasypy (ok. 9 000 m³), wykopy (ok. 10 000 m³). Przewidywane zapotrzebowanie na wodę na etapie budowy na cele sanitarne i roboty towarzyszące wyniesie ok. 20 m³/miesiąc, woda będzie pobierana z sieci wodociągowej lub dostarczana beczkowozami. Energia pobierana będzie z istniejących sieci lub ewentualnie ze spalinowych przewoźnych agregatów prądotwórczych, zapotrzebowanie na energię na etapie budowy nie powinno przekraczać 5 MWh/rok. Podczas prac budowlanych, na potrzeby pracy maszyn budowlanych może zostać zużytych około 50 m³ paliwa. Na etapie eksploatacji wykorzystywana będzie energia elektryczna do ewentualnego oświetlenia elementów układu drogowego.

Prowadzone prace budowlane na etapie realizacji inwestycji będą źródłem hałasu i wibracji do środowiska, emisji substancji gazowo-pyłowych do powietrza, ścieków oraz odpadów. Ww. oddziaływania będą miały charakter okresowy, lokalny, skupiony wokół frontu robót i ustaną wraz z zakończeniem prowadzonych prac. Podczas budowy powstaną typowe odpady związane z pracami budowlanymi z następujących grup: 15, 17 i 20.

Etap eksploatacji inwestycji będzie wiązał się przede wszystkim z niezorganizowaną emisją zanieczyszczeń gazowo-pyłowych do powietrza, hałasu do środowiska, ścieków oraz odpadów. Przeprowadzone analizy wykazały, iż eksploatacja inwestycji nie będzie powodować naruszeń standardów akustycznych w horyzoncie czasowym obejmującym lata 2029 r. oraz 2039 r. Emisja zanieczyszczeń gazowo-pyłowych do powietrza nie przekracza wartości dopuszczalnych stężeń dla perspektywy czasowej dla roku 2029 i roku 2039. Na etapie eksploatacji inwestycji, wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane za pośrednictwem systemu kanalizacyjnego do naturalnych odbiorników. Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji to odpady pochodzące z czyszczenia ulic, i w dłuższej perspektywie z remontów nawierzchni (w tym o kodach: 16*, 17, 20).

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter i lokalizację nie będzie powodować oddziaływania transgranicznego. Planowana do realizacji przedsięwzięcie nie będzie źródłem ponadnormatywnych emisji zanieczyszczeń do powietrza, tym samym nie będzie negatywnie oddziaływać na zmianę klimatu, zarówno w ujęciu lokalnym, jak i regionalnym.

URZĄD MIASTA SZCZECIN
Wydział Ochrony Środowiska
Z up. PREZYDENTA MIASTA
 Łącznik do z dnia 20.01.2026
 Dorota Myltarczyk nak: WOŚR
ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Ochrony Środowiska

 podpis