

DECYZJA
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 2022 r., poz. 1029 ze zm.) zwaną dalej ustawą ooś, w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775), zwany dalej kpa, po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa parkingu na pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie”

s t w i e r d z a m

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa parkingu na pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie” i jednocześnie określam warunki realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia na środowisko:

1. Przed przystąpieniem do realizacji robót należy wydzielić plac postojowy dla maszyn i urządzeń budowlanych, zaplecze budowy usytuować w oddaleniu od terenów chronionych akustycznie.
2. Minimalizować powierzchnie zajęte przez zaplecze budowy oraz miejsca magazynowania odpadów i materiałów.
3. Prace budowlane ograniczyć wyłącznie do działek inwestycyjnych i prowadzić w sposób nie ingerujący w tereny z nim sąsiadujące.
4. Myć koła samochodów ciężarowych i maszyn budowlanych opuszczających plac budowy, w celu uniknięcia zabrudzenia obszaru znajdującego się poza teren inwestycyjnym.
5. Prace budowlane oraz używanie maszyn o wysokim poziomie mocy akustycznej należy prowadzić wyłącznie w porze dnia tj. w godzinach 06.00 - 22.00.
6. Planowaną wycinkę drzew związaną z realizacją inwestycji należy rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków, a w przypadku konieczności jej prowadzenia w okresie lęgowym, prace te można realizować wyłącznie po przeprowadzeniu oględzin terenu i wykluczeniu prowadzenia lęgów przez ptaki.
7. Zabezpieczyć drzewa niepodlegające wycince zlokalizowane w granicach terenu inwestycyjnego oraz jego bezpośrednim sąsiedztwie, poprzez ich wygrodzenie, oznakowanie oszalowanie pni drzew. Nie należy organizować zaplecza budowy oraz miejsc składowania materiałów w zasięgu rzutu koron drzew.
8. Zrealizować naradzenia zastępcze rekompensujące straty przyrodnicze związane z przeprowadzoną wycinką drzew i krzewów – zgodnie z warunkami i metodyką przedstawionymi w projekcie nasadzeń. Do nasadzeń należy wykorzystać sadzonki o obwodzie min. 14 cm – mierzonym na wysokości 100 cm. Należy kontrolować stan sanitarny nasadzonych drzew/krzewów celem ich uzupełnienia w przypadku nieprzyjęcia się.
9. Planowane przesadzenie drzew należy wykonać zgodnie z warunkami i metodyką przedstawionymi w projekcie nasadzeń, w szczególności w zakresie wykopania drzew przesadzanych, przygotowania nowych stanowisk oraz ich ponownego zasadzenia.

Uzasadnienie

Pan Tomasz Libera działając w imieniu Inwestora tj. Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie wnioskiem z dnia 22.11.2022 r., wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa parkingu na pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie”.

Do wniosku załączono zgodnie z obowiązującymi przepisami:

1. kartę informacyjną przedsięwzięcia, opracowaną przez mgr. inż. Ewę Liberę, mgr inż. Aldonę Mikulską, mgr Aleksandrę Iwanowską, mgr inż. Dorotę Sternę (Szczecin, listopad 2022 r.) – dalej KIP,
2. poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej w postaci elektronicznej wraz z licencją MODGIK.BOI.316.3973.2022_3262_CL2 obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, o którym mowa w ust. 3a ustawy ooś,

3. mapę w postaci papierowej oraz elektronicznej z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, o którym mowa w ust. 3a ustawy ooś wraz z wyznaczoną odległością, o której mowa w ust. 3a pkt 1 ww. ustawy,
4. oryginał pełnomocnictwa.

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

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.

Przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie istniejącego już parkingu dla samochodów osobowych, znajdującego się przy istniejącej pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie, którego realizacja nie wymagała uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na potrzeby inwestycji zaplanowano budowę 127 miejsc postojowych, w tym 122 miejsc ogólnodostępnych oraz 5 miejsc przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych. Inwestycja zlokalizowana będzie w otulinie Szczecińskiego Parku Krajobrazowego Puszcza Bukowa a jej łączna powierzchnia wyniesie około 0,6156 ha.

Planowane przedsięwzięcie 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.), należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i kwalifikowane jest na podstawie:

- § 3 ust. 1 pkt 58 garaże, parkingi samochodowe, lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 52, 54 -57 i 59, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż:

- a) 0,2 ha na obszarach objętych 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, lub w otulinach form przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3 tej ustawy.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest wymienione w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących powodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz. U. z 2014 r. poz. 1169). W związku z tym planowane przedsięwzięcie nie jest kwalifikowane jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska i nie wymaga uzyskania pozwolenia zintegrowanego.

W związku z faktem, iż organ ustalił krąg stron biorących udział w niniejszym postępowaniu a ich liczba przekroczyła 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy ooś zastosowano art. 49 kpa strony były zawiadamiane o czynnościach organu poprzez ogłoszenie informacji w obwieszczeniu publikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Szczecin oraz udostępnionym na tablicy ogłoszeń w siedzibie organu.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego tutejszy organ ustalił, że działki nr 9/7, 50/55, 50/56, 50/58, 50/59, 50/60, 50/61, 105/1, 105/2 obręb 4076 przy ulicy Turkusowej w Szczecinie, położone są na terenie na którym obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego uchwalony uchwałą Nr XXX/586/04 Rady Miasta Szczecin z dnia 13 grudnia 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Zachodniopomorskiego Nr 16 z dnia 4 lutego 2005 r. poz. 279) sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Szybki Tramwaj” w Szczecinie. Działki nr 50/58, 50/59, 50/60 obręb 4076 położone są w obrębie terenu elementarnego oznaczonego na planie symbolem D.Z.1027.KS,KG, którego przeznaczeniem są parkingi i zespoły garażowe dla samochodów osobowych. Działki nr 9/7, 50/55, 50/56 oraz 105/1 i częściowo działka 105/2 obręb 4076 leżą w terenie elementarnym D.Z.1032.KM z przeznaczeniem na trasę szybkiego tramwaju. Ponadto działka nr 105/2 obręb 4076 częściowo położona jest w terenie elementarnym D.Z.1049.KD,L, którego przeznaczeniem jest droga publiczna – ulica lokalna (poza opracowaniem). Zgodnie z pismem Wydziału Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta Szczecin z dnia 28.12.2022 r., znak: WAI-B-I.6724.3.163.2022.AK lokalizacja parkingu (rozbudowa istniejącego) jest zgodna z miejscowym planem dla działek nr 50/58, 50/59, 50/60 oraz 50/61 obręb 4076. Dla działek nr 9/7, 50/55, 50/56 oraz 105/1 i częściowo działki 105/2 obręb 4076, lokalizacja parkingu jest niezgodna z zapisami planu. Wobec powyższego organ działając na podstawie art. 50 kpa wezwał Inwestora do odniesienia się do pisma Wydziału Architektury i Budownictwa z dnia 28.12.2022 r. dotyczącego zgodności lokalizacji planowanego przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Ponadto organ zobowiązał Inwestora do pisemnego złożenia wyjaśnień w m.in. w zakresie wskazania w jakiej ulicy znajdować się będzie kanalizacja

deszczowa, do której odprowadzane będą wody opadowe i roztopowe oraz ujednolicenia informacji jaka łącznie powierzchnia nieruchomości zostanie zajęta. W dniu 26.01.2023 r. Pan Tomasz Libera reprezentujący Inwestora przedłożył uzupełnienie informacji w zakresie wskazanym w wezwaniu. Wobec powyższego organ ponownie zwrócił się z prośbą do Wydziału Architektury i Budownictwa o udzielenie informacji czy lokalizacja planowanego przedsięwzięcia jest zgodna z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Po ponownym przeanalizowaniu dokumentacji załączonej do przedmiotowej sprawy, pismem z dnia 13.02.2023 r., znak: WAI-B-1.6724.3.11.2023.AK Wydział Architektury i Budownictwa Urzędu Miasta poinformował, iż lokalizacja parkingu w terenie elementarnym D.Z.1027.KS,KG jest zgodna z zapisami planu, natomiast ewentualna lokalizacja w terenie elementarnym D.Z.1032.KM będzie zgodna pod warunkiem, że będzie to parking tymczasowy, do czasu realizacji szybkiego tramwaju w obszarze całego terenu elementarnego. Wobec powyższych ustaleń organ działając na podstawie art. 50 kpa ponownie wezwał Inwestora do odniesienia się do pisma z dnia 13.02.2023 r. w zakresie zgodności lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego w terenie elementarnym D.Z.1032.KM. W odpowiedzi na powyższe wezwanie Pełnomocnik Inwestora w piśmie z dnia 01.03.2023 r. wskazał, że planowane zagospodarowanie na terenie elementarnym D.Z.1032.KM ma charakter tymczasowy i będzie funkcjonować na omawianym terenie do czasu realizacji obiektów planowanych do realizacji w ramach budowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, wobec czego zgodnie z pismem z WAI-B-1.6724.3.11.2023.AK jest zgodna z zapisami uchwały Nr XXX/586/04 Rady Miasta Szczecin z dnia 13 grudnia 2004 r.

Organ w ramach konsultacji z właściwymi organami, zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy ooś wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, w opinii sanitarnej z dnia 21.03.2023 r., znak: NZ.9022.2.12.2023 nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia i nie określił warunków korzystania ze środowiska. W uzasadnieniu stanowiska stwierdził, iż na podstawie analizy dokumentacji załączonej do wniosku, przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie i życie ludzi.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP, pismem z dnia 23.03.2023 r. znak: SZ.ZZŚ.4.4901.53.2023.TB, działając na podstawie art. 50 kpa, wezwał Inwestora do pisemnego złożenia wyjaśnień i uzupełnień do przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia w zakresie odniesienia się do zapisów obowiązującego Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335), poprzez wskazanie lokalizacji przedsięwzięcia w określonej jednolitej części wód (JCW) powierzchniowych (lub zlewni powierzchniowych) oraz jednolitej części wód podziemnych (JCWPd), mając na uwadze aktualizację dotychczasowego Planu gospodarowania na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz.1967). Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie wezwał ponadto do uzupełnienia dokumentacji o ustalenie, czy planowane przedsięwzięcie, zarówno w trakcie realizacji jak i późniejszej eksploatacji, wpłynie na osiągnięcie celów środowiskowych wyznaczonych dla JCWP, w obrębie której położony jest teren planowanego przedsięwzięcia, weryfikacji kwalifikacji przedsięwzięcia zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. ustawy ooś oraz wskazania czy w ramach przedsięwzięcia wystąpi korzystanie z usług wodnych, wykonanie urządzeń wodnych lub eksploatacja instalacji lub urządzeń wodnych związanych z przedsięwzięciami lub instalacjami, o których mowa w art. 378 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska tj. przedsięwzięć i zdarzeń na terenach zakładów, gdzie jest eksploatowana instalacja, która jest kwalifikowana jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. ooś.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, w postanowieniu z dnia 30.03.2023 r. znak: WONS.4220.98.2023.MF wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa parkingu na pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił jednocześnie warunki korzystania ze środowiska. Warunki te zostały w całości zawarte w niniejszej decyzji. W uzasadnieniu stanowiska wskazał, że po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów, zawierających parametry techniczne i technologiczne planowanego przedsięwzięcia oraz wstępną analizę potencjalnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko i wszystkie uwarunkowania związane z realizacją przedsięwzięcia stwierdził, że nie wymaga ono przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 05.04.2023 r. Pan Tomasz Libera w odpowiedzi na wezwanie Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP z dnia 23.03.2023 r. przedłożył w tutejszym organie uzupełnienie informacji w zakresie wskazanym w wezwaniu. Wobec powyższego organ ponownie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska

w Szczecinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie w piśmie z dnia 17.04.2023 r., znak: NZ.9022.2.12.2023 wskazał, że po ponownym przeanalizowaniu uzupełnionej dokumentacji podtrzymuje opinię sanitarną znak: NZ.9022.2.12.2023 z dnia 21.03.2023 r., stwierdzającą brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie w piśmie z dnia 26.04.2023 r., znak: WONS.4220.98.2023.MF.2 podtrzymał swoje stanowisko wyrażone postanowieniem z dnia 30.03.2023 r., znak: WONS.4220.98.2023.MF, w którym wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa parkingu na pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP w opinii z dnia 26.04.2023 r., znak: SZ.ZZŚ.4.4901.53.2023.TB wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pod warunkiem realizacji i eksploatacji inwestycji zgodnie z treścią zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami oraz określił dodatkowe warunki realizacji przedsięwzięcia w przypadku wystąpienia kolizji planowanej instalacji z urządzeniami melioracji wodnych. W uzasadnieniu stanowiska wskazał, że przedmiotowa inwestycja, zarówno w fazie budowy jak i eksploatacji, nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko wodne i gruntowe, a tym samym nie nastąpi degradacja wód podziemnych i powierzchniowych spowodowana jakimikolwiek zanieczyszczeniami, jak również nie nastąpi pogorszenie potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego JCWP a także stanu ilościowego i chemicznego JCWPd. Organ przeanalizował przedstawione przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP warunki oraz wziął pod uwagę zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia w tym informacje przedłożone przez Inwestora m.in. w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i uzupełnieniu na wezwanie Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW WP z dnia 23.03.2023 r. Z treści powyższych wynika, że w ramach przedsięwzięcia Inwestor nie będzie korzystał z usług wodnych, nie zostaną wykonane urządzenia wodne, nie nastąpi również eksploatacja instalacji lub urządzeń wodnych związanych z przedsięwzięciami lub instalacjami, o których mowa w art. 378 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska tj. przedsięwzięć i zdarzeń na terenach zakładów, gdzie jest eksploatowana instalacja, która jest kwalifikowana jako przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko lub przedsięwzięcia mogącego zawsze znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. ooś, z uwagi na to że przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do przedsięwzięć lub instalacji, o których mowa w art. 378 ust. 2a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Ponadto w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wskazano, że na obszarze budowy nie zakłada się istotnego wpływu na podziemne zasoby wód gdyż zwierciadło wód podziemnych jest zlokalizowane > 5 m ppt a ponadto inwestycja nie wiąże się wykonywaniem głębokich wykopów. Etap budowy będzie prowadzony z uwzględnieniem istniejących warunków hydrologicznych oraz z odpowiednią dbałością, tj. w taki sposób, aby nie powodowały przedostawania się zanieczyszczeń z budowy do wód podziemnych, jak i nie powodowały zaburzeń ilościowych stosunków wodnych. Ponadto Inwestor przewidział środki mające na celu zapewnienie właściwej ochrony powierzchni ziemi przed przedostawaniem się zanieczyszczeń na etapie budowy i eksploatacji do wód podziemnych. Na etapie eksploatacji inwestycja również nie będzie wpływać negatywnie na zasoby wód podziemnych, nie zakłada się wystąpienia innych oddziaływań aniżeli obecnie, w związku z tym nie zakłada się wystąpienia istotnego wpływu na zasoby jakościowe i ilościowe wód podziemnych. Wobec powyższych informacji tutejszy organ nie ujął wskazanych warunków w niniejszej decyzji.

Organ odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko badając sprawę i odnosząc się do uwarunkowań wynikających z art. 63 ust. 1 ustawy ooś. Ponadto organ nie nakładając obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko uwzględnił stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i stanowisko Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz w części stanowisko Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody Polskie.

W związku z powyższym organ kierował się następującymi uwarunkowaniami:

I. Rodzajem i charakterystyką przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie istniejącego parkingu dla samochodów osobowych znajdującego się przy istniejącej pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie. Inwestycja zostanie zrealizowana na terenie działek nr 9/7, 50/55, 50/56, 50/58, 50/59, 50/60, 50/61, 105/1, 105/2 obręb 4076

7

w Szczecinie. Łączna powierzchnia działek inwestycyjnych wynosi około 2,0991 ha, zaś w ramach realizacji przedsięwzięcia, łącznie zaplanowano zajęcie nieruchomości o powierzchni około 0,6156 ha. Planowany do realizacji parking przeznaczony będzie zarówno dla mieszkańców przyległych osiedli, dla których liczba stanowisk parkingowych w obrębie ich miejsca zamieszkania okazała się niewystarczająca, jak również dla kierowców z zewnątrz – korzystających z parkingu oraz komunikacji publicznej miasta Szczecin na zasadzie „park & ride”. Autobusowa część pętli wykonana jest w formie pętli wokół wyspy, gdzie zlokalizowano przystanki oraz ciągi piesze. Od strony północnej do pętli przylega plac postojowy dla autobusów i parking dla samochodów osobowych, który posiada 52 miejsca ogólnodostępne oraz 3 miejsca dla osób niepełnosprawnych. Obszar inwestycji zlokalizowany jest między istniejącym parkingiem a nasypem kolejowym i stanowi teren niezagospodarowany w formie nieużytku z nieurządzoną zielenią. Na terenie planowanej inwestycji znajdują się sieci podziemnej infrastruktury m.in.: sieć gazowa, sieć elektroenergetyczna, sieć teletechniczna oraz sieć kanalizacji deszczowej. Rozwiązania projektowe nie będą kolidować z czynnymi sieciami uzbrojenia. W miejscach wystąpienia kolizji z istniejącym uzbrojeniem niewykazany na mapie zakłada się jej przebudowę lub wykonanie zabezpieczeń w postaci rur ochronnych. Nieczynna sieć gazowa w postaci rur DN 150 mm stal w zakresie objętym projektem zostanie zdemontowana.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano budowę 127 miejsc postojowych, w tym 122 miejsc ogólnodostępnych oraz 5 miejsc przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych o łącznej powierzchni około 0,1663 ha, budowę jednego stanowiska dla pojazdów technicznych Spółki Tramwaje Szczecińskie, wykonanie jezdni manewrowych i łączników oraz wykonanie kanalizacji deszczowej, oświetlenia oraz demontaż nieczynnej sieci gazowej niskiego ciśnienia. W związku z realizacją przedsięwzięcia planowana jest również wycinka 29 sztuk drzew oraz wycinka ok. 94 m² krzewów oraz ok. 302 m² podrośców. W ramach rekompensaty strat przyrodniczych związanych z wycinką planowane jest wykonanie nasadzeń zastępczych w liczbie 38 szt. drzew oraz realizacja kilku zieleńców.

Faza realizacji

W trakcie prac budowlanych wraz z infrastrukturą towarzyszącą wykonane zostaną: elementy infrastruktury drogowej (chodniki, jezdnie), sieci infrastruktury technicznej (kanalizacja deszczowa, oświetlenie) oraz przebudowana istniejącej infrastruktury. Technologia obejmie:

- wycinkę kolidujących drzew i krzewów i zabezpieczenie na czas budowy egzemplarzy przewidzianych do zachowania znajdujących się w zasięgu oddziaływania prac,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni,
- zdjęcie warstwy humusu z obszaru przewidzianego pod roboty ziemne,
- wykonanie wykopów i nasypów oraz wykopów dla uzbrojenia terenu,
- wykonanie niezbędnej infrastruktury towarzyszącej,
- zagęszczenie podłoża gruntowego pod nowe konstrukcje nawierzchni,
- ewentualnie ułożenie materiałów geotekstylnych do wzmacniania podłoża gruntowego,
- ułożenie warstw wzmacniających podłoże z kruszyw stabilizowanych cementem,
- ułożenie warstw podbudowy z kruszywa,
- ułożenie warstwy nawierzchniowej z kostki betonowej lub kamiennej,
- wykonanie poboczy gruntowych, umocnienie poboczy, skarp, terenów zielonych poprzez humusowanie,
- ewentualne umocnienie skarp poprzez darniowanie i brukowanie.

Roboty budowlane wykonywane będą z wykorzystaniem standardowych maszyn i urządzeń budowlanych tj. walce, koparki, spychacze, zagęszczarki płytowe, koparko – ładowarki itp. Etap budowy będzie wiązał się z zapotrzebowaniem na pewnego rodzaju surowce, materiały oraz energię. Podczas prac budowlanych wykorzystane zostaną różnego rodzaju surowce, będą to m.in. kostka betonowa, prefabrykaty żelbetowe i betonowe, kruszywo kamienne, beton cementowym piasek, żelazo, stal, beton zbrojony, drewno, tworzywa sztuczne, szkło. Zużycie paliw i energii na etapie budowy związane będzie z obsługą maszyn budowlanych, które głównie napędzane są paliwem płynnym – olejem napędowym, jednakże dokładne oszacowanie ilości paliwa i energii, które zostaną zużyte do celów budowlanych będzie możliwe na późniejszym etapie prac. Woda na plac budowy dostarczana będzie beczkowozami, w butelkach lub z istniejącej sieci. Zapotrzebowanie na wodę na cele sanitarno – bytowe wyniesie około 0,01 m³/dobę na jednego pracownika. W trakcie realizacji przedsięwzięcia, woda do celów technologicznych może być użyta sporadycznie w minimalnych ilościach. Ścieki bytowe w ilości około 0,01 m³/dobę będą odprowadzane do toalet typu TOI – TOI, a następnie wywożone na oczyszczalnię ścieków komunalnych. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe będą spływały z placu budowy bezpośrednio do gruntu.

Na etapie budowy inwestycja będzie źródłem zanieczyszczeń związanych z istniejącym placem budowy i jego zapleczem, ruchem pojazdów transportujących materiały budowlane oraz pracą sprzętu na placu budowy. Negatywne oddziaływanie w tym zakresie będzie sprowadzało się do: emisji pyłu porywanego w trakcie transportu

i przeładunku materiałów sypkich, emisji pyłu unoszonego podczas prac z użyciem sprzętu budowlanego, emisji spalin z maszyn roboczych oraz pojazdów dowożących materiały oraz emisji wtórnego pylenia powstającej podczas transportu oraz przesypu pylistych materiałów budowlanych w bezdeszczowe dni. Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że oddziaływania te będą krótkotrwałe i odwracalne. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do atmosfery należy myć koła samochodów ciężarowych i maszyn budowlanych opuszczających plac budowy, w celu uniknięcia zabrudzenia obszaru znajdującego się poza teren inwestycyjnym, należy utrzymywać porządek na placu budowy i jego sąsiedztwie. Ponadto autor karty informacyjnej przedsięwzięcia wskazał, że w celu zminimalizowania pylenia na powierzchniach utwardzonych ograniczona zostanie prędkość pojazdów transportowych poruszających się po tych terenach. Ponadto czas pracy silników spalinowych maszyn budowlanych i samochodów na biegu jałowym zostanie ograniczany, minimalizowany będzie również czas pracy silników maszyn i urządzeń budowlanych.

W czasie realizacji inwestycji wystąpią uciążliwości w zakresie emisji hałasu do środowiska związane z prowadzeniem prac budowlanych za pomocą maszyn i urządzeń. Niemniej jednak jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia oddziaływanie źródłem emitujących ponadnormatywne dźwięki będzie miało charakter krótkotrwały i ustanie wraz z zakończeniem prac. W celu ograniczenia emisji hałasu podczas prac budowlanych Inwestor zobowiązał się do stosowania sprzętu sprawnego technicznie, posiadającego odpowiednie atesty. Prace inwestycyjne prowadzone będą tylko w porze dziennej (6.00-22.00), zaś praca urządzeń szczególnie hałaśliwych zostanie ograniczona w godzinach wieczornych i wczesnym rankiem.

W fazie budowy wytworzone zostaną odpady głównie z grupy 15, 17 oraz 20. Powstające odpady będą tymczasowo magazynowane na terenie budowy w sposób selektywny w wyznaczonych miejscach, w specjalnych wielkowiymiarowych pojemnikach, odpady o mniejszych gabarytach magazynowane będą w kontenerach. Miejsca magazynowania odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Po zebraniu partii transportowej odpady przekazywane będą specjalistycznym odbiorcom posiadającym stosowane zezwolenia w tym zakresie.

Faza eksploatacji

Na etapie eksploatacji parkingu nie wystąpi zapotrzebowanie na wodę oraz surowce. Podczas użytkowania przedsięwzięcia zużywana będzie jedynie energia elektryczna, na cele oświetlenia drogi. Przeciętne zużycie paliw, wody i energii nie powinno przekroczyć 10 MWh/rok. Na etapie eksploatacji nie zakłada się zapotrzebowania na wodę. Sytuacje, w których może wystąpić zapotrzebowanie na surowce, wodę i energię to naprawy i remonty, jednakże na obecnym etapie ich ilość nie jest możliwa do oszacowania. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do miejskiej kanalizacji deszczowej znajdującej się na terenie istniejącego parkingu oraz powierzchniowo na teren zieleni.

Podczas użytkowania przedsięwzięcia źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie ruch pojazdów po terenie parkingu. Na potrzeby niniejszego postępowania przeprowadzono obliczenia stężeń jednogodzinnych i średniorocznych dla wybranych zanieczyszczeń powietrza m.in. dla dwutlenku siarki, tlenku azotu, tlenku węgla, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych. Jak wskazuje autor karty informacyjnej przedsięwzięcia dla wszystkich wyliczanych zanieczyszczeń brak jest przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych oraz wartości odniesienia dla stężeń średniorocznych, zatem standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane.

Źródłem hałasu na etapie funkcjonowania inwestycji będzie ruch pojazdów po terenie parkingu. W ramach analizy akustycznej wykonano obliczenia w 7 punktach obserwacji i w siatce obliczeniowej dla obszaru w rejonie planowanej inwestycji oraz sporządzono mapę oddziaływania akustycznego inwestycji. W obliczeniach uwzględniono planowane i istniejące na terenie inwestycji źródło typu parking. Uwzględniono również ruch pojazdów po terenie parkingu w porze nocy. Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia otrzymane wyniki nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych na najbliższych terenach chronionych. Wobec powyższego nie wystąpią negatywnie znaczące oddziaływania w tym zakresie.

W trakcie eksploatacji inwestycji powstawać będą odpady z grupy 16 oraz 20. Podczas użytkowania parkingu zostanie zapewniona właściwa organizacja miejsc tymczasowego magazynowania odpadów, a odbiór odpadów zapewniony zostanie poprzez stosowne uregulowania w zakresie gospodarowania odpadami.

Faza likwidacji

Mając na uwadze, iż zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego planowane zagospodarowanie w postaci parkingu w terenie elementarnym D.Z.1032.KM, ma charakter tymczasowy i będzie funkcjonować na omawianym terenie do czasu realizacji kolejnego etapu inwestycji, polegającej na budowie Szybkiego Tramwaju Szczecińskiego. Wobec powyższego Inwestor podejmie kroki mające na celu

zagospodarowanie terenu zgodnie z jego przeznaczeniem. Zakładając wariant likwidacji części parkingu, należy przyjąć, że nastąpi rozbiórka elementów, z których składać się będzie projektowana inwestycja. Prace rozbiórkowe zostaną wykonane przez specjalistyczne jednostki, posiadające wymagane doświadczenie, uprawnienia oraz sprzęt techniczny do wykonywania tego rodzaju usług. Główne oddziaływania podczas prac rozbiórkowych, będą wiązały się z występowaniem emisji akustycznej, nieorganizowanej emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza oraz z powstawaniem odpadów głównie z grupy 15, 17 oraz 20. Oddziaływania w tym zakresie będą zbliżone do fazy realizacji przedsięwzięcia, wobec czego zgodnie z informacją przedstawioną przez autora karty informacyjnej przedsięwzięcia, należy stosować rozwiązania chroniące środowisko takie jak dla etapu budowy.

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.

Planowana inwestycja zrealizowana zostanie na terenie działek inwestycyjnych nr 9/7, 50/55, 50/56, 50/58, 50/59, 50/60, 50/61, 105/1, 105/2 obręb 4076 przy istniejącej pętli Turkusowa na Prawobrzeżu Szczecina. W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się hurtownia „Selgros” oraz linia kolejowa nr 428 Szczecin Dąbie – Szczecin Podjuchy.

Teren inwestycyjny graniczy od:

- północy z teren linii kolejowej,
- zachodu z terenem linii tramwajowej,
- od wschodu z nieużytkami, za którymi znajduje się teren nieczynnej linii kolejowej,
- od południa z istniejącym parkingiem.

Teren inwestycyjny obecnie jest niezagospodarowany w formie nieużytku, zieleń stanowią drzewa i krzewy w postaci samosiewów. Na obszarze inwestycyjnym stwierdzono głównie gatunki preferujące podłoże suche, przepuszczalne, typowe dla siedlisk ruderalnych takich jak: trzcinnik piaskowy, wrotycz pospolity, bylica pospolita, nawłóć kanadyjska. W ramach prac inwestycyjnych zaplanowano wycinkę łącznie 29 szt. drzew (łącznie 72 pnie) z czego 15 szt. drzew (37 pni drzew) nie wymaga uzyskania zezwolenia na wycinkę a 14 szt. drzew (35 pni drzew) wymaga uzyskania zezwolenia na wycinkę. Ponadto zakłada się wycinkę ok. 94 m² krzewów oraz ok. 302 m² podrostów z gatunku: dąb szypułkowy, dąb bezszypułkowy, robinia akacjowa, róża dzika, jabłoń dzika, jeżyna fałdowana, jeżyna popielica, klon jesionolistny i orzech włoski oraz przesadzenie 3 drzew z gatunku klon polny, które zostały wykonane w ramach nasadzeń zastępczych dla inwestycji związanej z realizacją Szybkiego Szczecińskiego Tramwaju. Z informacji wskazanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że na terenie i w bezpośrednim jego otoczeniu, nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin, grzybów, mchów i porostów. Flora występująca w granicach działek inwestycyjnych jest pospolita i nie zagrożona wyginieciem w skali kraju. Podczas prac terenowych przeprowadzonych na potrzeby planowanej inwestycji stwierdzono występowanie zespołów owadów, w których dominowały gatunki żerujące na miododajnych chwastach, w tym pospolite motyle dzienne, gatunki typowe dla terenów ruderalnych, przydroży, siedlisk antropogenicznych chwastownik i muraw. Ponadto stwierdzono pospolite gatunki z rodziny szarańczowatych. Na omawianym terenie nie stwierdzono występowania płazów i gadów oraz ssaków, z uwagi na brak dogodnych warunków do bytowania i rozrodu. W zakresie ornitofauny, podczas prowadzonych obserwacji nad terenem inwestycyjnym odnotowano zalatywanie m.in. sroki zwyczajnej, gołębia grzywacza, kawki zwyczajnej, wrony siwej, wróbla zwyczajnego, mewy srebrzystej i klaskawki zwyczajnej.

Działki inwestycyjne znajdują się w granicach otuliny Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa” jednakże jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. formę ochrony przyrody. Należy również wskazać, że działki inwestycyjne swoim położeniem oraz zasięgiem oddziaływania zlokalizowane są poza obszarami objętymi ustawą o ochronie przyrody, wymienionymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2022 r., poz. 916). Najbliższymi takimi obszarami są:

- specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 PLH320020 Wzgórza Bukowe zlokalizowany około 0,06 km na zachód od inwestycji,
- specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 PLH320037 Dolina Dolnej Odry zlokalizowany około 1,47 km na zachód od miejsca inwestycji,
- specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000 PLB320003 Dolina Dolnej Odry zlokalizowany około 1,56 km na północ od miejsca inwestycji.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w całości zlokalizowane będzie w zurbanizowanej i zabudowanej części miasta Szczecina, zatem mając powyższe na uwadze teren inwestycji nie ma znaczenia dla ochrony bioróżnorodności, jest zlokalizowany poza potencjalnymi szlakami przemieszczania się zwierząt oraz poza granicami korytarzy

ekologicznych. Ze względu na charakter, eksploatowane przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływało na tereny poza granicami jego lokalizacji, w znaczeniu pogarszania warunków siedliskowych, negatywnych oddziaływań na stosunki wodne, ubożenia gatunkowego występującej tam flory i fauny. Przedsięwzięcie zlokalizowane będzie również poza obszarami o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Planowana inwestycja nie zmieni warunków krajobrazowych terenu inwestycyjnego z uwagi na to iż będzie stanowiła jedynie rozbudowę istniejącego już parkingu. Teren inwestycji nie jest narażony na powodzie i podtopienia oraz osuwanie się mas ziemi. Realizacja inwestycji nie stwarza również zagrożenia w zakresie emisji gazów cieplarnianych i w związku z tym nie nastąpi oddziaływanie mogące powodować zmiany klimatu lub nasilenie się takich zmian.

Z dniem 24 lutego 2023 r. weszło w życie Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) stanowiące aktualizację dotychczasowego Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U. 2016 poz. 1967). Zgodnie z obecnie obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 335) teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) - kod: 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 stan chemiczny. Zły potencjał ekologiczny determinują wskaźniki takie jak: azot ogólny, azot azotanowy, fitoplankton, makrobezkręgowce, ichtiofauna, zaś poniżej dobrego stan chemiczny determinują wskaźniki takie jak: benzo(a)piren, fluoranten, bromowane, difenyletery, HBCDD. Dla przedmiotowej JCWP stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego. Przedmiotowa JCWP jest monitorowana. Rodzaj presji determinującej stan wód w obrębie danej JCWP to: odpływ miejski (wody opadowe), prostowanie koryta - rzeki główne, - rzeki pozostałe, budowle regulacyjne (opaski brzegowe, ostrogi, tamy podłużne) rzeki główne, wały przeciwpowodziowe rg. Rozproszone - rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest dobry potencjał ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Odry 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 Odry w obrębie JCWP (dla troci wędrownej 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 r.

Teren objęty wnioskiem znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych jeziornych (JCWP) Dąbie - kod: LW90329. Przedmiotowa JCWP to silnie zmieniona część wód charakteryzująca się złym stanem ogólnym z uwagi na poniżej dobrego stan chemiczny oraz brak danych dotyczących potencjału ekologicznego. Dla przedmiotowej JCWP stwierdzono ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego. Przedmiotowa JCWP jest monitorowana. Celem środowiskowym jest: dobry potencjał ekologiczny oraz zapewnienie drożności cieku dla migracji zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym (węgorz europejski), a także stan chemiczny dla złagodzonych wskaźników Ekadm (w) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry. Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Grupa wskaźników, w zakresie których przedłużono termin osiągnięcia celu środowiskowego JCWP (odstępstwo czasowe w trybie art. 4 ust. 4 RDW) to: fosfor ogólny, ołów - do 2027, miedź, cynk - po 2027r.

Teren objęty wnioskiem znajduje się w jednolitej części wód podziemnych (JCWPd) kod: GW600023 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.

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.

Planowana inwestycja położona jest:

- poza strefami ochronnymi ujęć wód,
- poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych,
- poza granicami prawnych form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.),
- w otulinie Szczecińskiego Parku Krajobrazowego - Puszcza Bukowa.

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

Projektowane przedsięwzięcie na etapie jego realizacji będzie wiązało się z występowaniem emisji pyłowych i gazowych do środowiska, których głównym źródłem będzie ruch pojazdów transportujących materiały budowlane oraz maszyn budowlanych. Jednakże oddziaływanie na etapie budowy będzie miało charakter przejściowy i nie wpłynie w dłuższym okresie czasu na pogorszenie jakości powietrza. Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie ruch pojazdów po terenie parkingu. Oddziaływania w tym zakresie będą miały charakter przejściowy, zatem nie spowodują przekroczenia standardów jakości środowiska w tym zakresie.

W czasie realizacji inwestycji wystąpią uciążliwości w zakresie emisji hałasu. Źródłami emisji hałasu podczas realizacji przedsięwzięcia będą prace budowlane oraz ruch pojazdów transportowych realizujących dostawy materiałów budowlanych. Prace budowlane ograniczą się do obszaru objętego inwestycją, a prognozowane oddziaływanie w tym zakresie będzie miało charakter przejściowy i ustanie wraz z zakończeniem prac inwestycyjnych, zatem będzie miało pomijalny wpływ na klimat akustyczny. Źródłem hałasu na etapie funkcjonowania inwestycji będzie ruch pojazdów po terenie parkingu, jednakże oddziaływanie to nie będzie stanowiło zagrożenia dla klimatu akustycznego dla terenów zabudowy mieszkaniowej znajdującej się w najbliższym otoczeniu planowanego przedsięwzięcia i nie spowoduje przekroczenia dopuszczalnych wartości normatywnych.

W fazie realizacji przedsięwzięcia powstawać będą głównie odpady budowlane, które będą czasowo zmagazynowane w zamkniętych pojemnikach i kontenerach, a następnie przekazane specjalistycznym firmom zajmującym się utylizacją bądź odzyskiem odpadów. Odpady powstające w fazie eksploatacji będą ewidencjonowane według obowiązujących przepisów w zakresie odpadów oraz gospodarce opakowaniami i odpadami.

Zgodnie z zapewnieniem autora Karty informacyjnej przedsięwzięcia przedmiotowa inwestycja zarówno w fazie budowy jak również eksploatacji nie będzie kolidować z ustaleniami i celami środowiskowymi, zawartymi w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry lub stwarzać ryzyka ich niedotrzymania. Realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie wpływać negatywnie na JCWP i JCWPd. Realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie oddziaływać na elementy biologiczne, hydromorfologiczne i fizykochemiczne jednolitych części wód powierzchniowych oraz nie będzie naruszony stan ilościowy i chemiczny jednolitych części wód podziemnych.

Na przedmiotowym terenie nie występują żadne dobra kultury ani stanowiska archeologiczne podlegające ochronie na które planowana inwestycja mogła by mieć wpływ. W ramach realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się realizacji lub instalacji, maszyn i urządzeń emitujących pola elektromagnetyczne. Nie przewiduje się, aby funkcjonowanie inwestycji miało wpływ na ogólną wielkość emisji gazów cieplarnianych, a tym samym na zmiany klimatu.

Ze względu na rodzaj inwestycji i zastosowane technologie nie przewiduje się wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej zarówno na etapie realizacji jak i funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco negatywnie na istniejący krajobraz. W granicach analizowanego terenu nie występują szczególne walory krajobrazowe, obszar położony jest poza granicami obszarów chronionego krajobrazu czy parków krajobrazowych. Nie wystąpią zagrożenia związane z negatywnym oddziaływaniem na obiekty i obszary prawnie chronione oraz na zdrowie i życie ludzi.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się oddziaływania o charakterze transgranicznym. Odległość od najbliższej granicy lądowej (polsko – niemieckiej) wynosi około 16,6 km od terenu przedmiotowej inwestycji, co wyklucza możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski.

Na etapie budowy 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.

Organ nie nakładając obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa parkingu na pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie” zbadał sprawę przede wszystkim w oparciu o uwarunkowania wynikające z art. 63 ust. 1 ustawy o oś oraz uwzględnił stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz w części stanowisko Dyrektora Zarządu Zlewni w Szczecinie PGW Wody Polskie. Realizacja inwestycji nie wpłynie na zmianę aktualnego krajobrazu, gdyż będzie stanowił uzupełnienie istniejącego zagospodarowania terenu, gdzie aktualnie także funkcjonuje parking dla samochodów osobowych, ponadto działki inwestycyjne stanowią teren silnie przekształcony antropogenicznie i nie wykazujący istotnych walorów krajobrazowych. Należy również wskazać, że obszar objęty wnioskiem i jego bezpośrednie otoczenie nie charakteryzują się ponadprzeciętnymi walorami

7

przyrodniczymi, a realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z przekroczeniem obowiązujących norm w zakresie emisji hałasu oraz zanieczyszczeń do powietrza.

Organ stwierdził, iż rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne deklarowane do zastosowania przez Inwestora oraz dodatkowe warunki realizacji nałożone przez tutejszy organ zminimalizują emisje związane z realizacją i eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia.

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 2022 r., poz. 1029 ze 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, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane.

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:

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 2022 r., poz. 1029 ze zm.).

Nie podlega/zwolnione z opłaty skarbowej
na podstawie ustawy/zał. do ustawy
z dnia 16 listopada 2006r. o opłacie skarbowej
-art. ust. pkt. lit.
-cz. ust.

Z up. PREZYDENTA MIASTA

Podpis
(imię, nazwisko, stanowisko, służbowe)

ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Ochrony Środowiska



Z up. PREZYDENTA MIASTA

Dariusz Matejski
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**do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach****z dnia 30.05.2023 r., znak: WOŚr-VII.6220.1.47.2022.KM**

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa parkingu na pętli tramwajowo – autobusowej” 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 2022 r., poz. 1029 ze zm.).

Planowana inwestycja polegać będzie na rozbudowie istniejącego parkingu dla samochodów osobowych znajdującego się przy istniejącej pętli tramwajowo – autobusowej Turkusowa w Szczecinie. Planowany do realizacji parking przeznaczony będzie zarówno dla mieszkańców przyległych osiedli, dla których liczba stanowisk parkingowych w obrębie ich miejsca zamieszkania okazała się niewystarczająca, jak również dla kierowców z zewnątrz – korzystających z parkingu oraz komunikacji publicznej miasta Szczecin na zasadzie „park & ride”. Autobusowa część pętli wykonana jest w formie pętli wokół wyspy, gdzie zlokalizowano przystanki oraz ciągi piesze. Od strony północnej do pętli przylega plac postojowy dla autobusów i parking dla samochodów osobowych, który posiada 52 miejsca ogólnodostępne oraz 3 miejsca dla osób niepełnosprawnych. Obszar inwestycji zlokalizowany jest między istniejącym parkingiem a nasypem kolejowym i stanowi teren niezagospodarowany w formie nieużytku z nieurządzoną zielenią. Przedmiotowa inwestycja, zostanie zrealizowana na terenie działek nr 9/7, 50/55, 50/56, 50/58, 50/59, 50/60, 50/61, 105/1, 105/2 obręb 4076. Powierzchnia działek inwestycyjnych wynosi:

- 9/7 - 0,6354 ha,
- 50/55 - 0,0379 ha,
- 50/56 - 0,0209 ha,
- 50/58 - 0,0020 ha,
- 50/59 - 0,3614 ha,
- 50/60 - 0,1271 ha,
- 50/61 - 0,2840 ha,
- 105/1 - 0,0782 ha,
- 105/2 - 0,5522 ha,

Łączna powierzchnia działek inwestycyjnych wynosi około 2,0991 ha, zaś w ramach realizacji przedsięwzięcia, łącznie zaplanowano zajęcie nieruchomości o powierzchni około 0,6156 ha. W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano wykonanie:

- 122 ogólnodostępnych miejsc dla samochodów osobowych,
- 5 miejsc dla osób niepełnosprawnych

(łączna powierzchnia miejsc parkingowych: około 0,1663 ha)

- 1 stanowisko dla pojazdów technicznych Spółki Tramwaje Szczecińskie o powierzchni około 0,0036 ha,
- przesadzenie 3 drzew,
- wycinkę 29 szt. drzew,
- wycinkę ok. 94 m² krzewów oraz ok. 302 m² podrostów,
- wykonanie jezdni manewrowych i łączników o powierzchni około 0,1715 ha,
- realizację ok. 2716 m² zieleni,
- wykonanie nasadzeń w liczbie 38 szt. drzew,
- wykonanie kanalizacji deszczowej, oświetlenia i demontaż nieczynnej sieci gazowej niskiego ciśnienia.

Na terenie planowanej inwestycji znajdują się sieci podziemnej infrastruktury m.in.: sieć gazowa, sieć elektroenergetyczna, sieć teletechniczna oraz sieć kanalizacji deszczowej. Rozwiązania projektowe nie będą kolidować z czynnymi sieciami uzbrojenia. W miejscach wystąpienia kolizji z istniejącym uzbrojeniem niewykazany na mapie zakłada się jej przebudowę lub wykonanie zabezpieczeń w postaci rur ochronnych. Nieczynna sieć gazowa w postaci rur DN 150 mm stal w zakresie objętym projektem zostanie zdemonstrowana.

W ramach budowy parkingu wraz z infrastrukturą towarzyszącą wykonane zostaną: elementy infrastruktury drogowej (chodniki, jezdnie) oraz sieci infrastruktury technicznej (kanalizacja deszczowa, oświetlenie) oraz przebudowa istniejącej infrastruktury. Technologia obejmuje:

7

- wycinkę kolidujących drzew i krzewów i zabezpieczenie na czas budowy egzemplarzy przewidzianych do zachowania znajdujących się w zasięgu oddziaływania prac,
- rozbiórkę istniejących nawierzchni,
- zdjęcie warstwy humusu z obszaru przewidzianego pod roboty ziemne,
- wykonanie wykopów i nasypów oraz wykopów dla uzbrojenia terenu
- wykonanie niezbędnej infrastruktury towarzyszącej,
- zagęszczenie podłoża gruntowego pod nowe konstrukcje nawierzchni,
- ewentualne ułożenie materiałów geotekstylnych do wzmacniania podłoża gruntowego np. geosiatki,
- ułożenie warstw wzmacniających podłoże z kruszyw stabilizowanych cementem (dowóz mieszanki z wytwórni),
- ułożenie warstw podbudowy z kruszywa (dowóz kruszywa z dokopu),
- ułożenie warstwy nawierzchniowych z kostki betonowej lub kamiennej (dowóz z wytwórni betonowych elementów prefabrykowanych i z kamieniołomów),
- wykonanie poboczy gruntowych, umocnienie poboczy, skarp, terenów zielonych poprzez humusowanie,
- ewentualne umocnienie skarp poprzez darniowanie i brukowanie (darnina i bruk z dowozu).

Roboty budowlane wykonywane będą z wykorzystaniem standardowych maszyn i urządzeń budowlanych tj. walce, koparki, spychacze, zagęszczarki płytowe, koparko – ładowarki itp. Etap budowy będzie wiązał się z zapotrzebowaniem na pewnego rodzaju surowce, materiały oraz energię. Podczas prac budowlanych wykorzystane zostaną różnego rodzaju surowce, będą to m.in. kostka betonowa, prefabrykaty żelbetowe i betonowe, kruszywo kamienne, beton cementowym piasek, żelazo, stal, beton zbrojony, drewno, tworzywa sztuczne, szkło. Zużycie paliw i energii na etapie budowy związane będzie z obsługą maszyn budowlanych, które głównie napędzane są paliwem płynnym – olejem napędowym, jednakże dokładne oszacowanie ilości pali i energii, które zostaną zużyte do celów budowlanych będzie możliwe na późniejszym etapie prac. Woda na plac budowy dostarczana będzie beczkowozami, w butelkach lub z istniejącej sieci. Zapotrzebowanie na wodę na cele sanitarno – bytowe wyniesie około 0,01 m³/dobę na jednego pracownika. W trakcie realizacji przedsięwzięcia, woda do celów technologicznych może być użyta sporadycznie w minimalnych ilościach. Ścieki bytowe w ilości około 0,01 m³/dobę będą odprowadzane do toalet typu TOI –TOI, a następnie wywożone na oczyszczalnię ścieków komunalnych. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe będą spływały z placu budowy bezpośrednio do gruntu.

W fazie realizacji inwestycji nastąpi krótkotrwały wzrost poziomu substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza atmosferycznego oraz poziomu emitowanego hałasu związanego z pracą maszyn budowlanych, pojazdów transportowych oraz innych maszyn, urządzeń i narzędzi niezbędnych do wykonywania prac na placu budowy. Będą to oddziaływania o lokalnym zasięgu i zakończą się wraz z ustaniem prac budowlanych.

W fazie budowy wytworzone zostaną odpady głównie z grupy 15, 17 oraz 20. Powstające odpady będą tymczasowo magazynowane na terenie budowy w sposób selektywny w wyznaczonych miejscach, w specjalnych wielkowymiarowych pojemnikach, odpady o mniejszych gabarytach magazynowane będą w kontenerach. Miejsca magazynowania odpadów będą oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób trzecich. Po zebraniu partii transportowej odpady przekazywane będą przekazywane specjalistycznym odbiorcom posiadającym stosowane zezwolenia w tym zakresie.

Na etapie eksploatacji parkingu nie wystąpi zapotrzebowanie na wodę oraz surowce. Podczas użytkowania przedsięwzięcia zużywana będzie jedynie energia elektryczna, na cele oświetlenia drogi. Przeciętne zużycie paliw, wody i energii nie powinno przekroczyć 10 MWh/rok. Na etapie eksploatacji nie zakłada się zapotrzebowania na wodę. Sytuacje, w których może wystąpić zapotrzebowanie na surowce, wodę i energię będą to naprawy i remonty, jednakże na obecnym etapie ich ilość nie jest możliwa do oszacowania. Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do miejskiej kanalizacji deszczowej znajdującej się na terenie istniejącego parkingu oraz powierzchniowo na teren zieleńców.

Podczas użytkowania przedsięwzięcia źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będzie ruch pojazdów po terenie parkingu. Na potrzeby niniejszego postępowania przeprowadzono obliczenia stężeń jednogodzinnych i średniorocznych dla wybranych zanieczyszczeń powietrza m.in. dla dwutlenku siarki, tlenu azotu, tlenu węgla, węglowodorów aromatycznych i alifatycznych. Przeprowadzone analizy wykazały, że dla wszystkich wyliczanych zanieczyszczeń brak jest przekroczeń wartości dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych oraz wartości odniesienia dla stężeń średniorocznych, zatem standardy jakości środowiska zostaną dotrzymane.

Źródłem hałasu na etapie funkcjonowania inwestycji będzie ruch pojazdów po terenie parkingu. W ramach analizy akustycznej wykonano obliczenia w 7 punktach obserwacji i w siatce obliczeniowej dla obszaru w rejonie planowanej inwestycji oraz sporządzono mapę oddziaływania akustycznego inwestycji. W obliczeniach uwzględniono planowane

i istniejące na terenie inwestycji źródło typu parking. Uwzględniono również ruch pojazdów po terenie parkingu w porze nocy. Wyniki przeprowadzonych analiz nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych na najbliższych terenach chronionych. Wobec powyższego nie wystąpią negatywnie znaczące oddziaływania w tym zakresie.

W trakcie eksploatacji inwestycji powstawać będą odpady z grupy 16 oraz 20. Podczas użytkowania parkingu zostanie zapewniona właściwa organizacja miejsc tymczasowego magazynowania odpadów, a odbiór odpadów zapewniony zostanie poprzez stosowne uregulowania w zakresie gospodarowania odpadami.

Mając na uwadze, iż zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego planowane zagospodarowanie w postaci parkingu w terenie elementarnym D.Z.1032.KM, ma charakter tymczasowy i będzie funkcjonować na omawianym terenie do czasu realizacji kolejnego etapu inwestycji polegającej na budowie Szybkiego Tramwaju Szczecińskiego, Inwestor podejmie kroki mające na celu zagospodarowanie terenu zgodnie z jego przeznaczeniem. Zakładając wariant likwidacji części parkingu, należy przyjąć, że nastąpi rozbiórka elementów, z których składać się będzie projektowana inwestycja. Prace rozbiórkowe zostaną wykonane przez specjalistyczne jednostki, posiadające wymagane doświadczenie, uprawnienia oraz sprzęt techniczny do wykonywania tego rodzaju usług. Główne oddziaływania podczas prac rozbiórkowych, będą wiązały się z występowaniem emisji akustycznej, niezorganizowanej emisji zanieczyszczeń pyłowych i gazowych do powietrza oraz z powstawaniem odpadów głównie z grupy 15, 17 oraz 20. Oddziaływania w tym zakresie będą zbliżone do fazy realizacji przedsięwzięcia, wobec czego zgodnie z informacją przedstawioną przez autora karty informacyjnej przedsięwzięcia, należy stosować rozwiązania chroniące środowisko takie jak dla etapu budowy.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na swój charakter i lokalizację nie będzie powodować oddziaływania transgranicznego. Na etapie budowy 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.

URZĄD MIASTA SZCZECIN
Wydział Ochrony Środowiska
Załącznik do z dnia 20.05.2023r.
Znak: WOŚR - 110220-1-41-1012-104
Z up. PREZYDENTA MIASTA
Dariusz Matejski
ZASTĘPCA DYREKTORA
Wydziału Ochrony Środowiska

