



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 10 stycznia 2020 r.

WONS-OŚ.420.20.2018.KK.38

DECYZJA NR 1/2020 o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2087 r. poz. 2096 ze zm.) - zwanej dalej K.p.a., w związku z art. 75 ust. 6 oraz art. 82 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.) – zwanej dalej ustawą OOŚ oraz zapisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. - Dz. U. z 2016 r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie złożonego za pośrednictwem Pani Krystyny Araszkiewicz z firmy Sweco Consulting Sp. z o. o., w sprawie wydania decyzji o środowiskowych dla przedsięwzięcia pn. **Częściowa rozbiórka oraz budowa nowego mostu w km 733,7 rzeki Regalicy w ciągu linii kolejowej 273 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, realizowana w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły "Zadanie 1B.5 Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu"**

orzekam

I. Określić rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie polega na częściowej rozbiórce istniejącego mostu kolejowego w km 733,7 rzeki Regalicy w Szczecinie oraz budowie nowego mostu pod nowym układem kolejowym wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Nowy obiekt mostowy zostanie odsunięty od istniejącego obiektu o ok. 30 m w dół rzeki Regalicy (stan istniejący - km 349,120 w ciągu linii kolejowej nr 273, stan projektowy – km 349,152 w ciągu linii kolejowej nr 273). Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Szczecin w dzielnicy Prawobrzeże, osiedle Podjuchy.

Celem inwestycji jest zapewnienie właściwego prześwitu (podwyższenie mostu nad poziomem najwyższej wody żeglownej WWŻ) do prowadzenia skutecznej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy. Most w istniejącym stanie utrudnia i niejednokrotnie wstrzymuje prowadzenie osłony przeciwlodowej oraz żeglugę lodołamaczy biorących udział w akcji lodołamania.

Szczegółowa charakterystyka przedsięwzięcia została przedstawiona w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji.

- II. Ustalić środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia i jednocześnie określić poniższe warunki realizacji przedsięwzięcia.**
- 1. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.**
- a.** Realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj. zapewnić nadzór specjalisty w zakresie ochrony flory i fauny (botanika, ornitologa, ichtiologa i chiropterologa oraz zoologa w zakresie pozostałych grup zwierząt), celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac związanych z:
- wycinką drzew i krzewów, ze szczególnym uwzględnieniem wycinki drzew w obrębie siedliska 91E0,
 - zabezpieczeniem płatów siedlisk przyrodniczych: 91E0 oraz 9190;
 - ingerencją w koryto rzeki Regalica oraz w jej strefę brzegową, w tym obejmujących wbijanie ścianek szczelnych oraz palowania,
 - utworzeniem potencjalnego siedliska dla gatunków ryb litofilnych, w miejscach po zlikwidowanych podporach oraz w otoczeniu dna zajętego przez nowe podpory;
 - przeprowadzeniem odłowów ryb metodą elektropołów w rejonie planowanych prac związanych z wbijaniem ścianek szczelnych oraz w strefie brzegowej w rejonie planowanych przyczółków;
 - zabezpieczeniem gatunków chronionych roślin naczyniowych oraz mchów, takich jak: kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium*, kotewka orzech wodny *Trapa natans*, fałdownik nastroszony *Rhytidiadelphus squarrosus*, rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi* oraz mokradłoszka zastrzona,
 - organizacją placu budowy, w tym zastosowania właściwych działań zapobiegającym przedostaniu się zwierząt na teren budowy, (np. wyгородzenie całego terenu lub jego części);
 - wyburzeniem obiektu umiejscowionego obok przyczółka umiejscowionego na wschodnim brzegu rzeki,
 - rozwieszeniem budek lęgowych dla ptaków.
- b.** Przed rozpoczęciem prac budowlanych, w obszarze oddziaływania inwestycji, prowadzony nadzór przyrodniczy powinien zweryfikować możliwość wystąpienia gatunków chronionych, ze szczególnym uwzględnieniem: drzew planowanych do usunięcia, mostu objętego rozbiórką, obiektu przeznaczonego do wyburzenia zlokalizowanego obok przyczółka umiejscowionego na wschodnim brzegu rzeki Regalica, a w przypadku stwierdzenia ich występowania, uzyskania stosownego zezwolenia na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków chronionych, wydawanego na podstawie ustawy o ochronie przyrody.
- c.** Sprawozdanie z czynności wykonywanych przez nadzór przyrodniczy wraz z oceną skuteczności zastosowanych działań należy przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie co 3 miesiące od rozpoczęcia prac związanych z realizacją inwestycji.
- d.** W stosunku do ichtiofauny należy podjąć następujące działania:
- prowadzenie prac w korycie rzeki obejmujących wbijanie ścianek szczelnych oraz palowanie poza okresem wędrówek gatunków anadromicznych oraz ich

- tarła, tj. poza okresem od początku marca do końca lipca oraz poza okresem od początku października do końca grudnia;
- prowadzenie prac w strefie brzegowej rzeki Regalica obejmujących przygotowanie placu budowy na lewym brzegu rzeki w rejonie planowanego przyczółka poza okresem tarła ryb fitofilnych, zasiedlających rosnące zanurzone i pływające hydrofity, tj. poza okresem od początku maja do końca lipca;
 - przeprowadzenia odłowów ryb metodą elektropołów w rejonie planowanych prac związanych z wbijaniem ścianek szczelnych oraz w strefie brzegowej w rejonie planowanych przyczółków, celem usunięcia z zagrożonego miejsca ryb o małych rozmiarach, w tym takich gatunków chronionych jak koza, różanka i kiełb białe płetwy, zasiedlających rosnące zanurzone i pływające hydrofity, natomiast w przypadku wystąpienia ryb wewnątrz obudowy ścianek szczelnych należy je odłowić i następnie uwolnić do rzeki Regalica;
 - podjąć działania mające na celu utworzenia potencjalnego siedliska dla gatunków ryb litofilnych np. poprzez wysypanie żwiru wymieszanego z kamieniami, w miejscach po zlikwidowanych podporach oraz w otoczeniu dna zajętego przez nowe podpory.
- e. Przed wyburzeniem obiektu umiejscowionego obok przyczółka, na wschodnim brzegu rzeki Regalica, pełniącego w przeszłości rolę schronu należy przeprowadzić kontrolę niewielkich ubytków znajdujących się pod stropem obiektu oraz rury wentylacyjnej celem wykluczenia obecności nietoperzy.
- f. Zabezpieczyć płyty siedlisk przyrodniczych: 91E0 oraz 9190, zlokalizowanych na działce nr 8 obręb 1114 Szczecin, poprzez ich ogrodzenie (np. siatką leśną), po wykonaniu niezbędnej wycinki drzew.
- g. Zabezpieczyć stanowisko gatunku objętego ochroną ścisłą, tj. kotewki orzech wodny *Trapa natans* poprzez wykonanie ogrodzenia placu budowy w rejonie przyczółka na lewym brzegu Regalicy dochodzącego do linii brzegowej.
- h. Zabezpieczyć stanowiska gatunków chronionych roślin naczyniowych oraz mchów, takich jak: kocanki piaskowe *Helichrysum arenarium* (droga gruntowa stanowiąca przedłużenie ulicy Chocimskiej oraz działka nr 23/4 obręb 4142 Szczecin, pod linią elektroenergetyczna 110 kV), fałdownik nastroszony *Rhytidiadelphus squarrosus* (działka nr 23/4 obręb 4142 Szczecin), rokitnik pospolity *Pleurozium schreberi* (działka nr 23/4 obręb 4142 Szczecin) oraz mokradłoszki zaostrej (skraj olsu, na odcinku od ul. Floriana Krygiera do przyczółka mostu) np. poprzez ich ogrodzenie.
- i. Rozwiesić budki lęgowe dla ptaków typu A, B oraz D w ilości 16 sztuk, na odcinku przebiegającym przez tereny leśne od lewego przyczółka do ul. Floriana Krygiera oraz na drzewach w otoczeniu planowanej inwestycji w rejonie osiedla Żydowce, o parametrach dostosowanych do występujących gatunków oraz przy zachowaniu odpowiedniej odległości pomiędzy budkami, celem zminimalizowania wpływu inwestycji na gatunki chronionych ptaków w wyniku prac związanych z wycinką drzew i krzewów. Powyższe działanie należy przeprowadzić, przed oddaniem inwestycji do eksploatacji. Skrzynki lęgowe dla ptaków należy utrzymywać w dobrym stanie technicznym i sanitarnym przez okres 10 lat.
- j. Przed wprowadzeniem wód opadowych do rzeki Regalica z projektowanych obiektów należy poddać je podczyszczeniu w urządzeniach podczyszczających wody z substancji ropopochodnych.
- k. Zaplecze budowlane, miejsca gromadzenia odpadów i materiałów zorganizować i prowadzić zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego

powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Należy prowadzić prawidłową gospodarkę odpadową, w tym:

- organizować prace w taki sposób, aby minimalizować ilość powstających odpadów;
 - podczas prowadzenia prac związanych z rozbiórką istniejącego mostu, należy zabezpieczyć wody rzeki Regalicy przed odpadami pochodzącymi z prac rozbiórkowych, np. poprzez zamontowanie pod ustrojem nośnym rozbieranego mostu specjalnych płacht ochronnych, siatek zabezpieczających, itp;
 - plac budowy należy wyposażyć w sprzęt oraz środki do neutralizacji zanieczyszczeń (np. sorbenty hydrofobowe, biopreparaty, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne); w przypadku wycieku substancji szkodliwych należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczenia, a zużyte środki po neutralizacji należy przekazać uprawnionym odbiorcom;
 - zabezpieczyć teren przeznaczony pod bazę materiałowo-sprzętową przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego, w tym: podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych, pojazdów pracujących na budowie, miejsc parkingowych dla pracowników, miejsc tankowania pojazdów, miejsc przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, rozpuszczalniki, farby) poprzez wyłożenie go np. geomembraną oraz zastosowania opasek do zbierania wód opadowych i następnie je odprowadzania do gruntu po wcześniejszym podczyszczeniu w osadnikach,
 - w uzasadnionych przypadkach zadasyć powierzchnie, na których składowane będą odpady niebezpieczne i materiały budowlane, dla których istnieje ryzyko wypłukiwania substancji i ich ewentualnej infiltracji do gruntu;
 - utrzymywać porządek na terenie budowy i jej zaplecza;
 - wytworzone odpady magazynować selektywnie w miejscach do tego przystosowanych w sposób najmniej zagrażający środowisku, a następnie zagospodarować zgodnie z przepisami;
 - składować materiały i odpady jak najdalej od obszaru wodnego oraz zastosować odpowiednie i właściwe zabezpieczenia materiałów sypkich do wykorzystania w fazie budowy przed ich wywiewaniem oraz nadmiernym pyleniem zarówno podczas transportu, jak i magazynowania,
 - ścieki socjalno-bytowe z placów budowy należy odprowadzać do szczelnych bezodpływowych zbiorników na ścieki, a następnie przekazywać je uprawnionemu odbiorcy;
 - w przypadku prognozowanych wysokich stanów wód na rzece Regalicy należy zabezpieczyć plac budowy przed negatywnymi skutkami przepływu wód powierzchniowych i dokonać ewakuacji ludzi, sprzętu i materiałów, stosownie do rozmiaru zagrożenia.
- l.** Nie dopuszczać do przemieszczania się mas ziemnych poprzez przepychanie materiału w korycie rzeki.
- m.** Rozbiórkę istniejących podpór oraz budowę podpór nowego mostu należy wykonać w osłonie stalowych ścianek szczelnych, tak by elementy z budowy nie przedostały się do rzeki i jej nie zanieczyściły.
- n.** Remont podpór na zabytkowym prześle objętym ochroną konserwatorską należy wykonać w osłonie ścianek szczelnych.

o. W celu ograniczenia w fazie budowy uciążliwości w postaci czasowego wzrostu zapylenia oraz emisji hałasu należy m. in.:

- prowadzić wszelkie prace generujące wysoki poziom hałasu w porze dnia, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi;
- przed rozpoczęciem robót budowlanych uprzedzić mieszkańców o planowanych pracach i w razie konieczności zastosować przenośne ekrany akustyczne;
- stosować rozwiązania techniczne zapewniające właściwe warunki akustyczne w sąsiedztwie istniejącej zabudowy, stosować urządzenia i maszyny spełniające wymogi i standardy środowiskowe, w tym stosować sprzęt odpowiednio wyciszony, sprawny technicznie, o niskiej emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz najmniej uciążliwe pod względem akustycznym technologie prowadzenia prac;
- przewidzieć lokalizację dróg dojazdowych do placu budowy, bazy obsługi planowanego przedsięwzięcia i miejsc gromadzenia sprzętu w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi,
- zastosować niezbędne środki techniczne i organizacyjne w celu utrzymania dróg dojazdowych w czystości w trakcie transportu materiałów budowlanych;
- trasy przejazdu transportu samochodowego do miejsc wykonywania prac należy zaprojektować w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi, w tym należy wykorzystać w miarę możliwości istniejące drogi gruntowe, zlokalizowane na terenie osiedla Podjuchy oraz planowaną drogę technologiczną łączącą strefę przyczółka nr 2 z ul. Floriana Krygiera (DK 31);
- miejsca za przyczółkami mostu wykorzystać jako tymczasowe place składowe i magazynowe;
- ograniczać prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy,
- ograniczać czas pracy silników na najwyższych obrotach;
- wyłączać zbędne, nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas;
- unikać nakładania się i piętrenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek i pojazdów transportowych.

III. Określić wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji określonych w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

1. W opisie prowadzonych robót należy uwzględnić warunki zawarte w punkcie II. niniejszej decyzji.
2. Zaprojektować odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z planowanych obiektów do rzeki Regalica poprzez kanalizację deszczową wyposażoną w urządzenie podczyszczające wody z substancji ropopochodnych.

IV. Określić wymagania dotyczące konieczności zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

1. Kontrolowanie pracy poszczególnych urządzeń wykorzystywanych w związku z funkcjonowaniem inwestycji – prowadzenie stałych przeglądów, bieżące usuwanie usterek gwarantujących sprawność funkcjonowania budowli oraz ograniczania ryzyka awarii mogącej skutkować zanieczyszczeniem gleby oraz wód podziemnych.

2. Kontrolowanie w trakcie robót budowlanych prawidłowego stanu utrzymania sprzętu budowlanego i pojazdów transportowych.
 3. Kontrolowanie stanu technicznego i sanitarnego zamontowanych skrzynek przez okres 10 lat, a w miarę potrzeby - dokonywać ich naprawy lub wymiany na nowe. Sprawozdanie z kontroli stanu technicznego obiektów należy przedstawić Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie, trzykrotnie w ciągu 10 lat (tj. po 3, 5 oraz 10 roku), w terminie 3 miesięcy od zakończenia tych prac.
- V. **Nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.**

Uzasadnienie

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie za pośrednictwem Pani Krystyny Araszkiewicz z firmy Sweco Consulting Sp. z o. o. w dniu 10.04.2018 r., złożył wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Częściowa rozbiórka oraz budowa nowego mostu w km 733,7 rzeki Regalicy w ciągu linii kolejowej 273 wraz z infrastrukturą towarzyszącą, realizowana w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły "Zadanie 1B.5 Przebudowa mostów w celu zapewnienia minimalnego prześwitu". Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP),
- mapę z zasięgiem oddziaływania,
- kopie wypisów z rejestru gruntów,
- pełnomocnictwo udzielone Pani Krystynie Araszkiewicz z firmy Sweco Consulting Sp. z o.o. do występowania w imieniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, do organów administracji samorządowej i rządowej oraz innych podmiotów z wnioskami o uzyskanie niezbędnych decyzji oraz uzgodnień, a także do występowania do instytucji branżowych z wnioskami o uzyskanie niezbędnych warunków, opinii, uzgodnień do wykonywania zadań w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły.

W związku z faktem, iż w przesłanych materiałach stwierdzono braki formalnoprawne, tutejszy organ pismem z dnia 17.04.2018 r. znak: WONS.OŚ.420.20.2018.KK wezwał wnioskodawcę do ich uzupełnienia.

Stosowne uzupełnienie otrzymano w dniu 30.04.2018 r.

Ponieważ realizacja inwestycji dotyczy budowy mostu w ciągu linii kolejowej, zastosowanie ma art. 74 ust. 1 pkt 5 ustawy OOŚ, zgodnie z którym wymogu przedłożenia wypisu i wyrysów z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego bądź informacji o jego braku nie stosuje się w przypadku wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla linii kolejowej.

Z rozpoznania dokumentów dotyczących przedmiotowej sprawy wynika, że inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 58 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w związku z tym, wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z wypisem z ewidencji gruntów oraz decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych, przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym.

Zgodnie z wypisem z ewidencji gruntów oraz decyzją nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych, przedsięwzięcie realizowane będzie w części na terenie zamkniętym. Dodatkowo zgodnie z decyzją Nr 42 Ministra Obrony Narodowej z dnia 04 marca 2016 r. w sprawie ustalenia terenów zamkniętych w resorcie obrony narodowej, planowane przedsięwzięcie na terenie działek nr: 2/4, 2/5 oraz 2/16 obręb 4124 Miasta Szczecin – zlokalizowane jest na terenie zamkniętym, pozostającym w trwałym zarządzie Ministerstwa Obrony Narodowej. Ponieważ przedsięwzięcie będzie realizowane w części na terenach zamkniętych, zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy OOS, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

W przedmiotowym postępowaniu liczba stron przekracza 20 osób, w związku z tym i stosownie do dyspozycji ustawowej określonej w art. 74 ust. 3 ustawy OOS, strony postępowania zawiadomione zostały o wszystkich czynnościach organu prowadzącego postępowanie na zasadach określonych w art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.) tj. w drodze obwieszczeń.

Po skompletowaniu wniosku o wydanie decyzji środowiskowej pod względem formalnym, zgodnie z art. 61 § 4 i art. 10 § 1 K.p.a., obwieszczeniem z dnia 11.05.2018 r., znak: WONS.OŚ.420.20.2017.KK.2 organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie. Zważywszy na przyjęty na obecnym etapie terytorialny zasięg oddziaływania przedsięwzięcia, RDOŚ w Szczecinie upubliczniał swoje obwieszczenia (oprócz powiadomienia na tablicy ogłoszeń oraz w BIP urzędu) za pośrednictwem Urzędu Miasta Szczecin na tablicy ogłoszeń.

W toku postępowania administracyjnego tutejszy organ zobligowany był do uzyskania stosownych opinii organów biorących na mocy obowiązujących przepisów udział w przedmiotowym postępowaniu. W związku z powyższym, na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS, pismem z dnia 11.05.2018 r., znak: WONS.OŚ.420.20.2018.KK.3 wystąpiono o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko do organów inspekcji sanitarnej: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz z uwagi na lokalizację części inwestycji na terenie zamkniętym, pozostającym w trwałym zarządzie Ministerstwa Obrony Narodowej, do Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie oraz Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, pismami kolejno: z dnia 21.05.2018 r., znak: PS-NZ/401.0124.2018, z dnia 21.05.2018 r., Nr 1053/18 nie stwierdzili potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Ponadto z uwagi na wejście w życie z dniem 1 stycznia 2018 r. ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1566 ze zm.), która zobowiązała Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie do uczestniczenia w postępowaniach w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, pismem z dnia 11 maja 2018 r. znak: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.4, zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy OOS zwrócono się o opinię w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie. Ww. organ nie będąc właściwy w przedmiotowej sprawie zgodnie z właściwością przekazał dokumentację do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Organ ten z uwagi na możliwy negatywny wpływ przedsięwzięcia na osiągnięcie celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, 57, 59 oraz 61 ustawy Prawo wodne, postanowieniem z dnia 18.06.2018 r., znak: DOK.WO.9750.4.2018.KJ stwierdził potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jednocześnie wskazując na

szereg zagadnień, które powinny zostać przeanalizowane w raporcie.

Zagadnienia te zostały uwzględnione w postanowieniu o konieczności przeprowadzenia OOŚ i jednocześnie ustalającym zakres raportu, które w dniu 29.06.2018 r., pod znakiem: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.9 zostało wydane po przeanalizowaniu przedłożonych dokumentów.

Następnie, zgodnie z art. 63 ust. 6 ww. ustawy OOŚ, postanowieniem z dnia 12.09.2018 r., znak: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.12 tut. organ zawiesił prowadzone postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 19.04.2019 r. wnioskodawca przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Szczecinie raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko sporządzony przez Sweco Consulting Sp. z o.o. (Kwiecień, 2019 r.), uzupełniony w dniu 26.04.2019 r. Z uwagi na fakt, iż ustąpiła przyczyna zawieszenia postępowania, zgodnie z zapisami art. 97 § 2 K.p.a., postanowieniem z dnia 26.04.2019 r., znak: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.15, podjęto zawieszone postępowanie.

Po zapoznaniu się z przedłożoną dokumentacją, w pierwszej kolejności oceniono ją pod względem formalnym. Z uwagi na braki formalne w przedłożonej dokumentacji, spowodowane zmianą zakresu przedsięwzięcia, tj. brak wykazu działek, na które inwestycja będzie oddziaływać oraz mapy w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych, z zaznaczonym całym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, jak również brak dowodu dokonania opłaty skarbowej za pełnomocnictwo z dnia 27.03.2019 r., pismem z dnia 30.04.2019 r., znak: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.16, wezwano inwestora o ich uzupełnienie.

Uzupełnienie zostało przedłożone w dniu 21.05.2019 r. (pismo z dnia 20.05.2019 r.).

Będąc w posiadaniu dokumentacji kompletnej pod względem formalnym, tut. organ przystąpił do oceny merytorycznej przedłożonej dokumentacji. Po analizie przedłożonych dokumentów, organ pismem z dnia 14 czerwca 2019 r., znak: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.19 wezwał inwestora do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji, o następujące kwestie:

- Czytelne przedstawienie zakresu i skali przedsięwzięcia z uwzględnieniem wprowadzonych zmian w zakresie przedsięwzięcia.
- Jednoznaczne wskazanie działek inwestycyjnych, z uwagi na rozbieżności występujące w treści raportu a wykazem tych działek przedstawionych w uzupełnieniu przedłożonym w dniu 21.05.2019 r.
- Ponowne zidentyfikowanie zagrożeń wynikających z realizacji inwestycji w stosunku do poszczególnych elementów środowiska przyrodniczego (przy uwzględnieniu terenów leśnych oraz drzew i krzewów) i jednoznaczne wskazanie tych elementów środowiska przyrodniczego, które kolidują z planowanym przedsięwzięciem (m.in. poprzez podanie powierzchni, ilości osobników, które ulegną zniszczeniu) i następnie przedstawienie konkretnych działań minimalizujących negatywny wpływ na środowisko (z podaniem właściwych terminów, miejsc ich lokalizacji, sposobu wykonania).
- Jednoznaczne wskazanie konkretnych działań minimalizujących negatywny wpływ inwestycji na ichtiofaunę z opisem sposobu ich realizacji w stosunku do prac (zgodnie z podziałem przedstawionym w raporcie): prowadzonych poza korytem rzeki i strefą brzegową rzeki; w korycie Regalicy i bezpośrednio na powierzchni wody oraz w strefie brzegowej (ze szczególnym uwzględnieniem tymczasowych placów składowych i magazynowych, jak również zgodnie z zapisami w raporcie „zabudowy tymczasowych grobli w formie nasypów budowlanych dla potrzeb dostępu do podpór pośrednich projektowanego obiektu”).

- Ponowne przedstawienie analizy wariantowej w sposób umożliwiający dokonanie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (ze szczególnym uwzględnieniem krajobrazu) i porównania wszystkich wariantów.
- Ponowną analizę w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na tereny chronione akustycznie, wraz z identyfikacją najbliższych terenów chronionych akustycznie (z podaniem odległości od terenu objętego inwestycją) ze szczególnym uwzględnieniem fazy realizacji przedsięwzięcia i wskazania konkretnych środków organizacyjnych i technicznych służących do ograniczenia ewentualnego niekorzystnego oddziaływania ustalonej emisji na sąsiednie tereny.
- Przedstawienie propozycji zakresu monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.
- Jednoznaczne wskazanie rozwiązań chroniących środowisko gruntowo-wodne podczas eksploatacji inwestycji w odniesieniu do wszystkich elementów przedsięwzięcia.

Z uwagi na konieczność wykonania czynności wynikających z obowiązujących przepisów w tym oczekiwanie na uzupełnienie przedłożonych dokumentów, jak również skomplikowany charakter sprawy, obwieszczeniem z dnia 14.06.2019 r., powiadomiono o późniejszym terminie wydania decyzji środowiskowej, tj. do dnia 28.09.2019 r.

Stosowne uzupełnienie przedłożono pismami z dnia: 12.07.2019 r. oraz 24.07.2019 r. Dodatkowo, w piśmie z dnia 24.07.2019 r. przedłożono aktualną listę działek objętych inwestycją z uwagi na zmieniony zakres prac inwestycyjnych w stosunku do pierwotnego złożonego wraz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wynikający z uzgodnień międzybranżowych z zarządcą linii 273, tj. Biurem Strategii PKP PLK S.A. W ramach tych uzgodnień nastąpiła zmiana geometrii układu torowego, na skutek którego zmienił się zakres jego przebudowy, tj. zwiększona została ilość torów o długości użytecznej min. 750 m, dokonano korekty pochyłeń projektowych niwelet torów, jak również dokonano zmian prędkości na poszczególnych torach.

W toku postępowania administracyjnego tutejszy organ zobligowany był do uzyskania stosownych opinii oraz uzgodnień organów biorących na mocy obowiązujących przepisów udział w przedmiotowym postępowaniu. W związku z przedłożonym w dniu 19.04.2019 r. raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzonym przez Sweco Consulting Sp. z o.o. (kwiecień, 2019), uzupełnionym formalnie oraz merytorycznie w dniach: 26.04.2019 r., 21.05.2019 r., 12.07.2019 r. oraz 24.07.2019 r., pismem z dnia 26.07.2019 r., wystąpiono o opinię oraz uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia do organów współuczestniczących w postępowaniu, tj.: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie oraz Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 2 w związku z art. 78 ust. 1 pkt. 1 c) ustawy OOS oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglугi Śródlądowej zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt. 4 ustawy OOS.

Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, pismem z dnia 14.08.2019 r., na podstawie analizy przedłożonych dokumentów, uzgodnił realizację przedsięwzięcia nie nakładając jednocześnie warunków jego realizacji. Natomiast Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie, pismem z dnia 20.08.2019 r., znak: PS.NZ.401.0129.2019 zaopiniował pozytywnie jego realizację pod warunkiem prowadzenia robót budowlanych przy użyciu narzędzi i maszyn generujących hałas o wysokim poziomie mocy akustycznej wyłącznie w porze dziennej oraz podjęcia innych działań organizacyjnych ograniczających emisję hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza na terenie sąsiadującej zabudowy mieszkaniowej. Jako dodatkowe działania organ wskazał na konieczność zastosowania niezbędnych środków technicznych i organizacyjnych w celu utrzymania dróg dojazdowych w czystości w trakcie

transportu materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych, zraszania wodą placu budowy w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody oraz zastosowania w przypadku konieczności, przenośnych ekranów akustycznych. Powyższe zostało uwzględnione w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

Natomiast Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, pismem z dnia 29.08.2019 r., znak: DOK.DOK2.9751.5.1.2019.PK, PW:96514 (data wpływu 03.09.2019 r.) wezwał do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji o zagadnienia dotyczące gospodarki wodnej. Z uwagi na powyższe, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, pismem z dnia 04.09.2019 r., znak: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.26 wezwał inwestora do pisemnego ustosunkowania się do wszystkich zagadnień ujętych w ww. piśmie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z uwagi na konieczność wykonania czynności wynikających z obowiązujących przepisów w tym oczekiwanie na uzupełnienie przedłożonych dokumentów, jak również skomplikowany charakter sprawy, obwieszczeniem z dnia 04.09.2019 r., powiadomiono o późniejszym terminie wydania decyzji środowiskowej, tj. do dnia 29.11.2019 r.

Po otrzymaniu w dniu 18.09.2019 r., uzupełnienia w zakresie wpływu inwestycji na jednolite części wód powierzchniowych i podziemnych, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie pismem z dnia 26.09.2019 r., znak: WONS-OŚ.420.20.2019.KK.29, wystąpił o ponowne uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia do Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Organ ten postanowieniem z dnia 18.10.2019 r., znak: DOK.DOK2.9751.5.1.2019.PK, PW: 101781 uzgodnił realizację przedsięwzięcia, nakładając jednocześnie warunki uniemożliwiające pogorszenie stanu wód, w następującym brzmieniu:

- ograniczenie do niezbędnego minimum zarówno czasu prowadzenia prac w korycie i w strefie brzegowej Regalicy, jak i ich zasięgu przestrzennego;
- nie dopuszcza się przemieszczania mas ziemnych poprzez przepychanie materiału w korycie rzeki;
- rozbiórkę istniejących podpór oraz budowę podpór nowego mostu należy wykonać w osłonie stalowych ścianek szczelnych, tak by elementy z budowy nie przedostały się do rzeki i jej nie zanieczyściły;
- miejsca po usuniętych podporach należy wypełnić materiałem rodzimym lub zbliżonym do naturalnego;
- podczas prowadzenia prac związanych z rozbiórką istniejącego mostu, należy zabezpieczyć wody rzeki Regalicy przed odpadami pochodzącymi z prac rozbiórkowych (np. poprzez zastosowanie płacht ochronnych, siatek zabezpieczających itp);
- ścieki bytowe powinny być gromadzone w szczelnych zbiornikach, które muszą być sukcesywnie opróżniane oraz wywożone taborem specjalistycznym uprawnionym do świadczenia takich usług;
- plac budowy należy wyposażyć w sprzęt oraz środki do neutralizacji zanieczyszczeń (np. sorbenty hydrofobowe, biopreparaty, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rollach, poduszki i rękawy sorpcyjne). W przypadku wycieku substancji szkodliwych należy niezwłocznie usunąć zanieczyszczenia, a zużyte środki po neutralizacji należy przekazać uprawnionym odbiorcom;
- zaplecze budowy, miejsca składowania urządzeń i materiałów budowlanych zlokalizować w oddaleniu od koryta rzeki Regalicy oraz uszczelnić ich powierzchnię w sposób zapewniający nieprzedostawanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód gruntowych;
- sprzęt budowlany wykorzystywany do wykonywania robót powinien posiadać

odpowiedni stan techniczny. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy dokonywać okresowych przeglądów technicznych, gwarantujących sprawność funkcjonowania budowli oraz ograniczania ryzyka awarii mogącej skutkować zanieczyszczeniem gleby oraz wód podziemnych;

- w przypadku prognozowanych wysokich stanów wód na rzece Regalicy należy zabezpieczyć plac budowy przed negatywnymi skutkami przepływu wód powierzchniowych i dokonać ewakuacji ludzi, sprzętu i materiałów, stosownie do rozmiaru zagrożenia.

Powyższe warunki w całości zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, przy czym organ w niniejszej decyzji doprecyzował część warunków nałożonych przez Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w następujący sposób: celem ograniczenia skutków zniszczenia potencjalnych siedlisk ichtiofauny przy usuwaniu i budowie podpór oraz wbijaniu ścianek szczelnych, zobowiązano inwestora, do wypełnienia materiałem miejsc po zlikwidowanych podporach oraz w otoczeniu dna zajętego przez nowy podpory w sposób pozwalający na utworzenie potencjalnego siedliska dla gatunków ryb litofilnych np. poprzez wysypanie żwiru wymieszanego z kamieniami, natomiast celem ograniczenia do niezbędnego minimum zarówno czasu prowadzenia prac w korycie i w strefie brzegowej Regalicy, jak i ich zasięgu przestrzennego, zobowiązano inwestora do prowadzenia tych prac poza okresem wędrówek gatunków anadromicznych oraz ich tarła, tj. poza okresem od początku marca do końca lipca oraz poza okresem od początku października do końca grudnia. Należy wskazać, iż warunki te zostały zaproponowane przez autorów przedłożonych materiałów.

W toku prowadzonego postępowania przeprowadzono postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, zapewniając zgodnie z art. 33 ust. 1 w związku z art. 79 ustawy OOŚ możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu. W ramach konsultacji społecznych, tut. organ obwieszczeniem z dnia 26.07.2019 r., znak: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.24 podał do publicznej wiadomości informację o prowadzonym postępowaniu w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W obwieszczeniu podano informacje, o których mowa w art. 33 ust. 1 ustawy OOŚ, w tym o możliwości składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie miejsce i 30 dniowy termin ich składania przypadający na okres od dnia 30.07.2019 r. do dnia 28.08.2019 r. włącznie. Podanie do publicznej wiadomości nastąpiło przez udostępnienie informacji na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Szczecinie oraz ogłoszenie informacji w sposób zwyczajowo przyjęty tj. ogłoszenie na tablicy ogłoszeń, w siedzibie Regionalnej Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Urzędu Miasta Szczecin.

Podczas prowadzonych konsultacji społecznych, do organu nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski dotyczące realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Po zebraniu materiału dowodowego, dającego możliwość wydania wnioskowanej decyzji zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a., przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, obwieszczeniem z dnia 29.10.2019 r., znak: WONS-OŚ.420.20.2018.KK.32 powiadomiono strony o możliwości zapoznania się z aktami sprawy wraz z podaniem terminu do ich zapoznania się. W wyznaczonym terminie, nie wpłynęły żadne uwagi.

Dodatkowo, z uwagi na konieczność wykonania czynności wynikających z obowiązujących przepisów, jak również skomplikowany charakter sprawy, obwieszczeniem z dnia 28.11.2019 r. oraz z dnia 20.12.2019 r. powiadomiono o późniejszym terminie wydania decyzji środowiskowej, tj. do dnia 10.01.2020 r.

Niniejsza decyzja została wydana w oparciu o art. 104 ustawy K.p.a. wskazujący, iż organ administracji załatwia sprawę przez wydanie decyzji. W podstawie prawnej przywołano również

art. 82 i 85 ustawy ooś wskazujące odpowiednio zakres niezbędnych informacji wymaganych w rozstrzygnięciu decyzji oraz w jej uzasadnieniu.

Głównym dokumentem, na podstawie którego tutejszy organ przeprowadził analizy w zakresie wpływu planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy, określił zasięg oddziaływania przedsięwzięcia oraz ustalił warunki niezbędne do zrealizowania na etapie budowy i po zrealizowaniu przedsięwzięcia był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z uzupełnieniami. Po przeanalizowaniu przedmiotowego materiału dowodowego, tutejszy organ stwierdził, co następuje.

W ramach inwestycji planowana jest częściowa rozbiórka istniejącego mostu kolejowego w km 733,7 rzeki Regalicy w Szczecinie oraz budowa nowego mostu pod nowym układem kolejowym wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Nowy obiekt mostowy zostanie odsunięty od istniejącego obiektu o ok. 30 m w dół rzeki Regalicy (stan istniejący - km 349,120 km w ciągu linii kolejowej nr 273, stan projektowy – km 349,152 w ciągu linii kolejowej nr 273). Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Szczecin w dzielnicy Prawobrzeże, osiedle Podjuchy.

Celem inwestycji jest zapewnienie właściwego prześwitu (podwyższenie mostu nad poziomem najwyższej wody żeglownej WWŻ) do prowadzenia skutecznej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy. Most w istniejącym stanie utrudnia i niejednokrotnie wstrzymuje prowadzenie osłony przeciwlodowej oraz żeglugę lodołamaczy biorących udział w akcji lodołamania. Wstrzymuje on spływ lodu w kluczowych momentach akcji, odcinając lodołamacze stacjonujące poniżej mostu od obszaru prowadzenia lodołamania na Odrze jednocześnie zatrzymując krę lodową na filarach.

Most objęty rozbiórką jest mostem zwodzonym, zlokalizowanym w ciągu linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny, w km 349,120 (stacja Szczecin Podjuchy), nad korytem rzeki Regalicy (w km 733,7 rzeki). Jest to obiekt 5-przęsłowy, powstały w roku 1936, zastępując wcześniejszy, wybudowany w roku 1877. Planowana jest rozbiórka trzech stałych przęseł istniejącego mostu kolejowego wraz z podporami. Czwarte podnoszone przęsło mostu, znajdujące się przy zachodnim brzegu rzeki Regalicy, wpisane jest do rejestru zabytków (decyzja o nr L.dz.DZ-4140/47/O/K/2008/2009), w związku z tym zostanie zachowane i zabezpieczone podczas prowadzonych prac.

Konstrukcja nowego mostu na rz. Regalicy wsparta zostanie na dwóch podporach skrajnych (przyczółki P1, P2) oraz na dwóch podporach pośrednich (filary F1, F2). Podpory te będą wspólne pod przęsła w obu torach. Na obiekcie mostowym oraz na dojazdach do obiektu zaplanowano budowę toru bezстыkowego. Przewidziano budowę torów nr 1, nr 2 w nowym przebiegu w planie: tory na obiekcie w prostej oraz tory nr 1, nr 2 w poziomie.

Odwodnienie obiektu zaprojektowano poprzez kolektory mostowe z odprowadzeniem do rzeki Regalicy. W ramach obiektu zaprojektowano również drenaż w obrębie płyt przejściowych.

Przebudowa obiektu pociąga za sobą konieczność dostosowania infrastruktury kolejowej w obrębie dojazdów do obiektu. Ze względu na bliskość stacji kolejowej Szczecin Podjuchy oraz konieczność dostosowania rozwiązań w planie i profilu do prowadzonych równolegle inwestycji, tj.: przebudowy stacji Szczecin Podjuchy w ramach zadania pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” oraz budowy parkingu P&R realizowanego przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w partnerstwie z Miastem Szczecin, zakres robót obejmuje znaczny odcinek linii kolejowej nr 273 oraz linii nr 428. W związku z powyższym, planowana jest przebudowa infrastruktury stacji kolejowej Szczecin Podjuchy przy zapewnieniu bieżącej obsługi podróżnych p.o. Szczecin Żydowce i peronu nr 2, jak również utrzymanie obsługi bocznicy PBH Odra oraz rampy przy torze nr 7 wraz z dojazdem do rampy.

W związku z dostosowaniem infrastruktury kolejowej do nowoprojektowanego mostu, planowana jest budowa nowego budynku nastawni wraz z zagospodarowaniem terenu, drogą dojazdową, miejscami postojowymi dla samochodów osobowych i przyłączami technicznymi do sieci uzbrojenia terenu.

Ze względu na rozwiązania nowoprojektowanego mostu, celem zapewnienia dojazdu do kompleksu wojskowego nr 1926 oraz przyległych posesji planowana jest przebudowa drogi wewnętrznej – ulicy Szkolnej na długości około 280 m zlokalizowanej pod jednym z prześel istniejącego mostu kolejowego w km ok. 349, jak również budowa nowego wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny nad ulicą Szkolną. Dodatkowo w ramach inwestycji przewiduje się budowę muru oporowego celem zmniejszenia zasięgu nasypu kolejowego:

- obustronnego pomiędzy skrajną podporą nowego mostu kolejowego na rzece Regalicy, a nowym wiaduktem kolejowym nad przebudowywaną ul. Szklaną,
- jednostronnego wzdłuż toru nr 1 linii kolejowej nr 273 w sąsiedztwie linii kolejowej nr 428.

W celu bezkolizyjnego przeprowadzenia ruchu pieszego pomiędzy peronami 1 i 2 na stacji Podjuchy, zaprojektowano przejście podziemne w postaci żelbetowej ramy, umożliwiającej komunikację z węzłem przesiadkowym, również dla osób niepełnosprawnych.

W związku z przebudową stacji Szczecin Podjuchy zachodzi również konieczność odtworzenia zasilania istniejących oraz nowoprojektowanych urządzeń energetycznych obejmujących elektryczne ogrzewanie rozjazdów, oświetlenie peronów, oświetlenie przejścia podziemnego, oświetlenie terenów kolejowych oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym (SRK).

Ponadto w ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę sieci: energetycznej, teletechnicznej, wodociągowej, gazowej, kanalizacji deszczowej oraz budowę: kanalizacji deszczowej w rejonie obiektu mostowego, odwodnienia torowiska i peronów, przyłączy wodno-kanalizacyjnych oraz dróg dojazdowych do terenów zamkniętych (drogi serwisowe).

Jak wynika z analizy przeprowadzonej na podstawie przedłożonych dokumentów, zagrożenia dla poszczególnych komponentów środowiska pojawią się w fazie realizacji jak i eksploatacji przedsięwzięcia. Biorąc powyższe pod uwagę, tutejszy organ przed wydaniem niniejszej decyzji przeprowadził dokładną analizę w celu oszacowania bezpośrednich i pośrednich skutków planowanej inwestycji głównie pod względem uwarunkowań przyrodniczych, gospodarki odpadami, gospodarki wodno - ściekowej, a także emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu.

Zgodnie z informacjami zawartymi w raporcie, zakres prac budowlanych dla przedmiotowego przedsięwzięcia obejmuje:

- wykonanie robót przygotowawczych, obejmujących m.in. wycinkę kolidującej zieleni, w tym wycinkę drzew,
- wykonanie rozbiórek: części mostu kolejowego, nawierzchni kolejowej, nawierzchni drogowej, kolidujących i przebudowywanych sieci, kolidujących obiektów budowlanych (nastawni, przepustów, budynków gospodarczych),
- budowę obiektów inżynierskich: nowego mostu kolejowego, wiaduktu nad ul. Szklaną, murów oporowych, przejścia podziemnego na stacji Szczecin Podjuchy, przepustu w km. 347+408,
- budowę budynku nastawni,
- budowę nawierzchni torowej wraz z infrastrukturą kolejową,
- budowę i przebudowę sieci wodociągowej, gazowej, kanalizacyjnej, energetycznej, teletechnicznej,
- budowę odcinków dróg wewnętrznych,

- wykonanie robót porządkowych.

Rozbiórka istniejących przęseł i budowa projektowanych będzie prowadzona metodą nasuwania podłużnego. Istniejące przęsła demontowane będą metodą wysuwu podłużnego, za przyczółek nr 1. Kolejność demontażu będzie następująca: Przęsło A, przęsło B, przęsło C. Poszczególne przęsła oparte zostaną np. na podporach pływających w postaci zestawów barki pływającej oraz pchacza rzeczno. Po wysunięciu poszczególnych przęseł planuje się demontaż metodą „pręt po pręcie” wraz z zagospodarowaniem złomu (odpadów) zgodnie z obowiązującymi przepisami. Istniejące podpory demontowane będą wraz z częścią posadowienia pośredniego (palami drewnianymi), w osłonie ścian szczelnych obwodowych, wbitych z podpory pływającej. Planuje się rozbiórkę podpór wraz z zagospodarowaniem urobku (beton / cegła / kamień) zgodnie z obowiązującymi przepisami.

W sąsiedztwie istniejącego mostu, na prawym brzegu rz. Regalicy, znajdują się tereny zurbanizowane i przemysłowe, natomiast na lewym brzegu pojedyncze zabudowania. Lewy brzeg rzeki ma bardziej naturalny charakter, gdzie odcinkowo występuje pas szuwaru oraz łęgi wierzbowo-topolowe o uproszczonej strukturze. W odległości ok. 160 m na południowy-zachód od mostu, rzeka Regalica połączona jest z Odrą Zachodnią Kanałem Leśnym (Odyńca). Most kolejowy zlokalizowany jest w obrębie dna doliny Odry na rzece Regalicy. W tym miejscu dno doliny Odry ma ok. 5,7 km szerokości, a samo koryto Regalicy ok. 235 m.

Na poszczególnych etapach realizacji inwestycji nie przewiduje się zanieczyszczenia wód gruntowych. Ścieki bytowe powstałe podczas etapu budowy, będą gromadzone w szczelnym, bezodpływowym zbiorniku i następnie zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami. Niemniej jednak istnieje możliwość wystąpienia sytuacji powodujących przedostanie się substancji niebezpiecznych do środowiska, co może w sposób pośredni przyczynić się do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Są to jednak sytuacje niemożliwe do przewidzenia i prognozowania. Niemniej jednak zobowiązano inwestora do kontrolowania stanu technicznego maszyn, urządzeń technicznych i pojazdów, w celu utrzymania ich w nienagannym stanie, utrzymywania porządku na terenie budowy i jego zaplecza, co pozwoli wyeliminować ewentualne rozlewy substancji ropopochodnych, a tym samym wyeliminuje wystąpienie negatywnego wpływu na gleby, wody powierzchniowe i podziemne. W przypadku wycieku olejów ze sprzętu budowlanego i transportowego nałożono warunek zastosowania odpowiednich materiałów sorpcyjnych, w celu zneutralizowania zanieczyszczonej powierzchni ziemi czy też wody, np. sypkie sorbenty hydrofobowe, hydrofobowe maty sorpcyjne w arkuszach lub rolkach, poduszki i rękawy sorpcyjne, biopreparaty, itp.), a następnie zagospodarowania zanieczyszczonego materiału, zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ponadto w celu minimalizacji zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego nałożono na inwestora następujące działania:

- zabezpieczenia terenu przeznaczonego pod bazę materiałowo-sprzętową przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego, w tym: podłoża w miejscach postoju pojazdów i maszyn budowlanych, pojazdów pracujących na budowie, miejsc parkingowych dla pracowników, miejsc tankowania pojazdów, miejsc przechowywania materiałów niebezpiecznych (np. paliwa, rozpuszczalniki, farby) poprzez wyłożenie go np. geomembraną oraz zastosowania opasek do zbierania wód opadowych i następnie je odprowadzania do gruntu po wcześniejszym podczyszczeniu w osadnikach,
- prowadzenia prac w korycie rzeki Regalica (rozbiórka istniejących podpór mostu oraz budowa podpór nowego mostu) w osłonie stalowych ścianek szczelnych, celem ograniczenia rozprzestrzeniania się zawiesiny;

- nie dopuszczania do przemieszczania się mas ziemnych poprzez przepychanie materiału w korycie rzeki.
- zamontowanie pod ustrojem nośnym rozbieranego mostu specjalnych płacht ochronnych, celem niedopuszczenia do zanieczyszczenia rzeki Regalica odpadami powstającymi podczas demontażu;
- zabezpieczenie (przykrycie) materiałów sypkich podczas transportu oraz składowania na zapleczu budowy, celem ograniczenia możliwości zanieczyszczenia wód materiałami sypkimi (pyłem, piaskiem, cementem);
- w uzasadnionych przypadkach zadaszenie powierzchni, na których składowane będą materiały budowlane oraz sprzęt budowlany dla których istnieje ryzyko wypłukiwania substancji i ich ewentualnej infiltracji do gruntu i odpady niebezpieczne.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia większych oddziaływań w zakresie wpływu na wody powierzchniowe w stosunku do oddziaływań występujących podczas obecnego eksploataowania inwestycji. W ramach realizacji przedsięwzięcia system odwodnienia zostanie przebudowany i rozbudowany. Zgodnie z przyjętą Koncepcją Techniczną przewiduje się:

- budowę odwodnienia obiektu mostowego od strony północnej poprzez kolektor mostowy oraz drenaż torowy wraz z umocnieniem wylotów z odwodnienia obiektu i drenażu torowego do rzeki Regalica;
- przebudowę i budowę odwodnienia obiektu mostowego od strony południowej, torowiska i ul. Szklanej poprzez budowę kanalizacji deszczowej wraz z urządzeniami podczyszczającymi i wylotem do rz. Regalicy;
- budowę kanalizacji deszczowej grawitacyjno-tłocznej wraz z przepompownią odbierającej wody opadowe z rejonu stacji (perony, przejście podziemne) oraz z drenażu kolejowego;
- retencję kanałową w przypadku ograniczenia możliwości zrzutu wód do odbiornika/istniejącej sieci.

W związku z przebudową istniejącego wylotu kanalizacji do rzeki Regalica, planowane jest wyposażenie kanalizacji w urządzenia ograniczające zanieczyszczenia w spływach opadowych i roztopowych umożliwiających dotrzymanie odpowiednich parametrów zgodnych z obowiązującymi przepisami.

W ramach prowadzonego postępowania, wnikliwie przeanalizowano wpływ inwestycji na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego, biorąc pod uwagę następujące dokumenty:

- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 31 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolna Odra PLH320037 oraz zarządzenia zmieniające z dnia 10 grudnia 2015 r. oraz 6 grudnia 2016 r. wraz z materiałami podstawowymi;
- Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie z dnia 30 kwietnia 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Odry PLB320003 oraz zarządzenie zmieniające z dnia 27 kwietnia 2017 r. wraz z materiałami podstawowymi;
- Rozporządzenie nr 113/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 22 sierpnia 2006 r. w sprawie ustanowienia Planu ochrony dla Szczecińskiego Parku Krajobrazowego „Puszcza Bukowa”;
- „Waloryzację przyrodniczą województwa zachodniopomorskiego” (Biuro Konserwacji Przyrody, Szczecin 2010);

- Standardowe Formularze Danych sporządzone dla obszarów Natura 2000, w tym informacje dotyczące charakterystyki obszaru, środowiska przyrodniczego oraz identyfikacji zagrożeń.

W zakresie obszarów cennych przyrodniczo, w tym obszarów Natura 2000 planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach:

- obszaru specjalnej ochrony ptaków Dolina Dolnej Odry PLB320003,
- obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dolna Odry PLH320037,
- otuliny Szczecińskiego Parku Krajobrazowego Puszcza Bukowa.

Dla ww. obszarów Natura 2000, tj. Dolina Dolnej Odry PLB320003 oraz Dolna Odra PLH320037 ustanowiono plany zadań ochronnych (PZO).

Zgodnie z materiałami podstawowymi do planu zadań ochronnych oraz Standardowymi Formularzami Danych (SDF):

- Obszar Dolna Odry PLH320037 obejmuje fragment doliny rzecznej na długości około 90 km na którą składają się łąki, olsy i lasy łęgowe oraz zawadnione starorzecza. Duży udział w obszarze mają naturalne tereny zalewowe, corocznie zalewane w okresie wiosennym, a sporadycznie latem i jesienią. Ostoja obejmuje również fragmenty strefy krawędziowej doliny Odry z płacami roślinności sucholubnej, w tym z murawami kserotermicznymi oraz lasami grądowymi i buczynami. Obszar ten cechują dobrze zachowane siedliska, w tym 21 rodzajów siedlisk z Załącznika I Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Kluczowe w ostoi są siedliska zależne od wód płynących: starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne z *Nymphaeion* i *Potamion* (kod siedliska: 3150), nizinne i podgórskie rzeki ze zbiorowiskami włosieniczników (kod siedliska: 3260), zalewane muliste brzegi rzek (kod siedliska: 3270), zmiennowilgotne łąki trzęslicowe ze związku *Molinion* (kod siedliska: 6410), ziołorośla górskie *Adenostylion alliariae* i ziołorośla nadrzeczne *Convolvuletalia sepium* (kod siedliska: 6430) i łąki selemnicowe ze związku *Cnidion dubii* (kod siedliska: 6440). Olbrzymie powierzchnie zajmują łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (kod siedliska 91E0). Liczne są również rzadkie i zagrożone gatunki zwierząt, w tym 17 gatunków z Załącznika II Dyrektywy Rady 92/43/EWG. Ze starorzeczami związany jest zatoczek łamliwy, traszka grzebieniasta, kumak nizinny, a dane archiwalne wskazują na występowanie żółwia błotnego (obecnie populacja z oceną D). Ichtyofauna reprezentowana jest przez trzy gatunki z Dyrektywy Siedliskowej: kiełba białopłetwego, bolenia i kożę. Wśród ssaków przedmiotami ochrony w obszarze są: nocek duży i nocek łydkowłosy, bóbr, wydra oraz wilk.
- Obszar Dolina Dolnej Odry PLB320003 obejmuje fragment doliny rzeki Odry, w części pokrywa się z granicami ww. obszaru Natura 2000 Dolna Odra i jest to bardzo ważny teren szczególnie dla ptaków wodno-błotnych w okresie łęgowym, wędrówkowym i zimowiskowym. Na obszarze tym występują co najmniej 43 gatunki ptaków z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej oraz 14 gatunków z Polskiej Czerwonej Księgi. W okresie łęgowym obszar zasiedla co najmniej 1% populacji krajowej następujących gatunków ptaków: bąk, błotniak łąkowy i gęgawa. W okresie wędrówek występuje co najmniej 1% populacji szlaku wędrówkowego następujących gatunków ptaków: gęś zbożowa oraz gęś białoczelna. W stosunkowo wysokim zagęszczeniu występują również: łabędź krzykliwy, czajka i siewka złota. Podczas jesiennego zlotowiska żurawie występują w ilości do 5 000 osobników. Obok ww. gatunków, przedmiotem ochrony w tym obszarze są również m.in. takie gatunki ptaków i ich siedliska jak: zimorodek, rybitwa czarna, rybitwa rzeczna, rybitwa białoczelna, bączek, bielaczek,

czapla biała, bocian czarny, kania czarna, kania ruda, bielik, błotniak stawowy, rybołów, derkacz, puchacz, płomykówka, kormoran czarny, orlik krzykliwy.

Ze względu na konieczność dokładnego przeanalizowania oddziaływania inwestycji na poszczególne komponenty środowiska przyrodniczego, na terenie objętym inwestycją oraz w jego sąsiedztwie, dla potrzeb raportu została wykonana inwentaryzacja przyrodnicza pod kątem występowania gatunków roślin i zwierząt oraz siedlisk z załącznika I i II Dyrektywy Siedliskowej oraz Dyrektywy Ptasiej, a także innych gatunków roślin i zwierząt podlegających ochronie.

W stosunku do szaty roślinnej, teren objęty inwestycją oraz jego sąsiedztwo obejmuje:

- uregulowany fragment doliny i koryta rzeki Odry Wschodniej (Regalicy), o utwardzonych brzegach, z występującymi pojedynczymi okazami rzęsy drobnej *Lemna minor* oraz spirodeli wielokorzeniowej *Spirodela polyrhiza*, na brzegu - z występującymi gatunkami szuwarowymi i innymi związanymi ze środowiskiem wodno-błotnym, takimi jak: pojedyncze okazy trzciny pospolitej *Phragmites australis*, rdest szczawiolistny *Persicaria lapathifolia*, mozga trzcinowata *Phalaris arundinacea*, pałka szerokolistna *Typha lapathifolia*, kielisznik zaroślowy *Calystegia sepium* i chmiel zwyczajny *Humulus lupulus*.
- teren trwałych użytków zielonych, z których część intensywnie użytkowana, posiada ubogi skład gatunkowy roślin, natomiast na części terenu nieużytkowanego rolniczo występują niewielkie populacje kocanek piaszkowych *Helichrysum arenarium*;
- niewielkie fragmenty obszarów leśnych, naturalnych i sztucznych. Do naturalnych (częściowo) należy zaliczyć lasy, rosnące na południe od ulicy Floriana Krygiera do rzeki Odry, po obu stronach toru kolejowego; od strony wschodniej są to głównie olsy z małymi fragmentami łęgów olszowych, przy czym łęgi wykształciły się w dolnej części nasypów kolejowych, a olsy na najniższych terenach, gdzie przez długi okres woda stagnuje ponad powierzchnią gruntu; po drugiej stronie toru kolejowego rosną lasy, których drzewostan zdominowany jest przez dąb szypułkowy *Quercus robur*, brzozę brodawkowatą *Betula pendula*, duży udział ma też sosna pospolita *Pinus sylvestris*. Ten fragment zadrzewień ma charakter kwaśnego lasu brzozowo-dębowego zespół *Betulo-Quercetum*. W miejscach otwartych, z dostępem dużej ilości światła słonecznego rozprzestrzenił się inwazyjny gatunek – nawłóć kanadyjska *Solidago canadensis*. Ten fragment zadrzewień ma charakter kwaśnego lasu brzozowo-dębowego zespół *Betulo-Quercetum*. Niewielki fragment terenu leśnego znajduje się po drugiej stronie Odry, w rejonie ulicy Pabianickiej, jest to całkowicie sztuczny las, budowany przez nasadzenia i wtórne odrosty robinii akacjowej *Robinia pseudoaccacia*;
- obszary zurbanizowane obejmujące tereny: kolejowe, zabudowane obiektami budowlanymi, drogami i inne; tereny te porośnięte są przez mało wartościową roślinność ruderalną, związaną z terenami zdegradowanymi, silnie przekształconymi; nie tworzą one naturalnych zespołów roślinnych, a swoim składem miejscami nawiązują do łąk świeżych; brak jest tu gatunków rzadkich oraz zagrożonych wyginięciem, a spośród gatunków chronionych stwierdzono jedynie występowanie kocanek piaszkowych (w obrębie drogi gruntowej i na poboczu drogi).

Analizując realizację inwestycji w kontekście siedlisk przyrodniczych stanowiących przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Dolna Odra PLH320037, zgodnie z przedłożonymi dokumentami, na lewym brzegu rzeki Regalica w północnej części terenu objętego inwentaryzacją przyrodniczą wykonaną na potrzeby raportu, znajdują się dwa fragmenty płatów siedlisk przyrodniczych, takie jak:

- 91E0 - Łęgi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródłiskowe) zlokalizowane na działce nr 8 obręb 1114 Szczecin, u podnóża nasypów kolejowych, częściowo również na skarpach nasypów, po ich prawej stronie; w drzewostanie dominuje olsza czarna *Alnus glutinosa* w wieku około 90-ciu lat, w podszyciu leszczyna pospolita *Corylus avellana* i czeremcha pospolita *Prunus padus*, w runie zaś pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, czartawa pospolita *Circaea lutetiana*, niecierpek pospolity *Impatiens noli-tangere* i inne; stan tego siedliska oceniono jako niezadawalający - U1, z uwagi na znaczny stopień olsowienia – wkraczanie gatunków szuwarowych (głównie trzciny pospolitej *Phragmites australis* oraz turzyc ze związku *Magnocaricion*) oraz niedostateczną ilość martwego drewna i pojawiające się gatunki obce dla siedliska;
- 9190 - pomorski kwaśny las brzoźowo-dębowy (*Betulo-Quercetum*), zlokalizowane na działce nr 8 obręb 1114 Szczecin, po lewej stronie nasypu kolejowego; w drzewostanie dominuje dąb szypułkowy *Quercus robur*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, duży udział ma też sosna pospolita *Pinus sylvestris*; w runie dominują różne gatunki traw, głównie śmiatek pogięty *Deschampsia flexuosa* oraz miejscami jeżyny – popielica *Rubus caesius* i inne; miejscami duży udział ma skrzyp zimowy *Equisetum hiemale*; stan tego siedliska oceniono jako zły - U2, z uwagi na znaczny udział sosny pospolitej *Pinus sylvestris*, obecność gatunków obcych i inwazyjnych oraz bardzo małą ilość martwego drewna, jak również ubogi skład gatunkowy runa.

Jak wynika z przedłożonych materiałów, podczas etapu realizacji przedsięwzięcia, przewiduje się, iż zniszczeniu ulegnie jedynie fragment siedliska 91E0 na powierzchni około 860 m² (wzdłuż istniejącego nasypu kolejowego), co stanowi ok. 0,004 % całkowitej powierzchni siedliska w ostoii. Niemniej jednak z uwagi, iż większość prac prowadzona będzie w obrębie toru kolejowego przewiduje się, iż straty w siedlisku będą znacznie mniejsze. Biorąc pod uwagę niezadawalający stan zachowania tego siedliska oraz fakt, iż spodziewany ubytek tego siedliska podczas prac będzie niewielki w stosunku do zasobów występujących w obszarze Natura 2000 Dolna Odra należy uznać, że oddziaływanie inwestycji na siedlisko 91E0 będzie nieistotne. Ponadto celem zabezpieczenia części siedliska zlokalizowanego w sąsiedztwie robót budowlanych, nieobjętych pracami inwestycyjnymi, nałożono na inwestora obowiązek wykonania ogrodzenia tymczasowego (np. z siatki leśnej) zabezpieczającego przed ingerencją maszyn budowlanych w płaty siedliska, jak również prowadzenia prac w sąsiedztwie tego siedliska przy udziale nadzoru przyrodniczego, który ewentualnie wskaże, w razie konieczności, dodatkowe działania zabezpieczające siedlisko przyrodnicze.

Mając na uwadze, iż w toku prac projektowych dokonano uszczegółowienia zakresu prac na odcinku od przyczółka nr 2 do ulicy Floriana Krygiera, nie przewiduje się ingerencji w siedlisko przyrodnicze 9190. Niemniej jednak zobowiązano inwestora do zastosowania tymczasowego ogrodzenia zabezpieczającego płaty tego siedliska podczas prowadzonych prac. po wykonaniu niezbędnej wycinki drzew na nasypie i u jego podnóża.

W związku z powyższym nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na ww. przedmioty ochrony w obszarze Natura 2000 Dolna Odra. Inwestycja nie koliduje z gatunkami chronionych roślin znajdujących się w załączniku II Dyrektywy Siedliskowej.

Kolejnym elementem środowiska przyrodniczego zagrożonym ze strony inwestycji są ryby.

Podczas zebranych materiałów dot. składu gatunkowego i struktury ichtiofauny w rzece Regalica, w tym przy uwzględnieniu badań terenowych wykonanych przy zastosowaniu metody elektropołów ustalono, iż teren objęty inwestycją może stanowić dogodne siedliska dla chronionych gatunków ryb, w tym gatunków z załącznika do Dyrektywy Siedliskowej, takich

jak: boleń, koza, kiełb białopłetwy i różanka, oraz ważne miejsce podczas wędrówek tarłowych dla minoga rzecznego i łososia.

Zgodnie z przedłożonymi materiałami, w trakcie prowadzonych prac związanych z usuwaniem starych i posadowieniem nowych podpór, w wyniku zjawiska resuspensji osadów dennych wzrośnie okresowo ilość zawieszin oraz substancji biogenicznych, co w konsekwencji doprowadzi do wzrostu mętności i spadku przeźroczystości oraz pogorszenia warunków tlenowych. Zjawisko to może mieć istotny, negatywny wpływ na bytującą w obrębie akwenu ichtiofaunę. Podczas wystąpienia ponadnaturalnego zmętnienia wody możliwe jest ograniczenie, bądź zaprzestanie żerowania większości gatunków ryb, co może wpłynąć na obniżenie ich kondycji i stanu zdrowotnego. Biorąc pod uwagę, iż rzeka Regalica stanowi korytarz migracyjny dla łososia, troci wędrownej, minoga rzecznego i kilku innych gatunków ryb, zmętnienie wody w trakcie migracji tarłowych, może całkowicie zaburzając orientację sensoryczną uniemożliwić migrantom dotarcie na tarliska. Ponadto realizacja inwestycji poprzez konieczność usunięcia warstwy namulów w miejscu usunięcia z dna rzeki starych prześel oraz posadowienia nowych, może spowodować uszczuplenie bazy pokarmowej gatunków ryb odżywiających się organizmami bentosowymi. Jednakże uwzględniając niewielką powierzchnię objętą planowanymi pracami w stosunku do szerokości rzeki i wielkości przepływu na tym odcinku Regalicy, jak również szybkiego rozproszenia się powstałej zawiesziny, nie przewiduje się negatywnych skutków dla środowiska. Poza tym z uwagi, iż rzeka Regalica na odcinku objętym inwestycją jest znacznie przekształcona pod względem hydrotechnicznym (zabudowa brzegów oraz profil koryta), nie przewiduje się występowania atrakcyjnych dla ryb miejsc tarliskowych, a co za tym idzie wyklucza się też przypadkowe zamulenie tarlisk podczas prac budowlanych. Niemniej jednak mając na względzie zakres inwestycji oraz zagrożenia jakie z niego wynikają, celem ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na ww. grupę zwierząt inwestor zaproponował następujące działania:

- prowadzenie prac w korycie rzeki obejmujące wbijanie ścianek szczelnych oraz palowanie poza okresem wędrówek gatunków anadromicznych oraz ich tarła, tj. poza okresem od początku marca do końca lipca oraz poza okresem od początku października do końca grudnia;
- prowadzenie prac w strefie brzegowej rzeki Regalica obejmujących przygotowanie placu budowy na lewym brzegu rzeki w rejonie planowanego przyczółka poza okresem tarła ryb fitofilnych, zasiedlających rosnące zanurzone i pływające hydrofity, tj. poza okresem od początku maja do końca lipca;
- przeprowadzenia odłowów ryb metodą elektropołów w rejonie planowanych prac związanych z wbijaniem ścianek szczelnych oraz w strefie brzegowej w rejonie planowanych przyczółków przy udziale ichtiologa, celem usunięcia z zagrożonego miejsca ryby o małych rozmiarach, w tym takich gatunków chronionych jak koza, różanka i kiełb białopłetwy zasiedlających rosnące zanurzone i pływające hydrofity, natomiast w przypadku wystąpienia ryb wewnątrz obudowy ścianek szczelnych należy je odłowić i następnie uwolnić do rzeki Regalica.

Dodatkowo, celem ograniczenia skutków zniszczenia potencjalnych siedlisk ichtiofauny przy usuwaniu i budowie podpór oraz wbijaniu ścianek szczelnych, autorzy raportu zaproponowali, w miejscach po zlikwidowanych podporach oraz w otoczeniu dna zajętego przez nowe podpory np. wysypać żwir wymieszany kamieniami, celem utworzenia potencjalnego siedliska dla gatunków ryb litofilnych.

Powyższe działania zostały uwzględnione w rozstrzygnięciu niniejszej decyzji.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, przeprowadzone badania inwentaryzacyjne na potrzeby raportu wskazują, iż inwestycja nie będzie miała wpływu na pozostałe gatunki zwierząt stanowiące przedmiot ochrony w obszarze Natura 2000 Dolna Odra.

W odniesieniu do zapisów w PZO dla ostoi siedliskowej Dolna Odra PLH320037, do głównych zagrożeń dla przedmiotów ochrony, mogą być zagrożone ze strony inwestycji są: dla siedliska przyrodniczego 91E0 oraz 9190 - m.in. spowodowana przez człowieka zmiana stosunków wodnych (J02) oraz obce gatunki inwazyjne I01; dla ryb (bolenia, kozy, kielba białopłetwego) - zmniejszenie lub utrata określonych cech siedliska (J03.01), zanieczyszczenie wód powierzchniowych (H01). W ocenie organu realizacja przedmiotowej inwestycji przy obecnych założeniach technicznych oraz działań minimalizujących negatywny wpływ na środowisko uwzględniających m.in.: zabezpieczenie płatów siedlisk, zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie prac realizacyjnych, prowadzenie prac przy udziale nadzoru przyrodniczego oraz poza okresem migracji i tarła ryb, utworzenia potencjalnego siedliska dla gatunków ryb litofilnych, zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem go substancjami ropopochodnymi, nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na stan zachowania przedmiotów ochrony w ww. obszarze Natura 2000, jak również na spójność i integralność tego obszaru.

Biorąc powyższe pod uwagę, zastosowane działania minimalizujące, jak również zasięg oddziaływania inwestycji, realizacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie stanu ochrony siedliska 9190 jak i 91E0 ani pozostałych przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Dolna Odra, nie przewiduje się zatem, aby w wyniku realizacji inwestycji zaburzona została integralność tego obszaru.

W stosunku do kolejnego obszaru Natura 2000 ostoi ptasiej Dolina Dolnej Odry PLB320003 w granicach którego będzie realizowane planowane przedsięwzięcie stwierdza się, co następuje.

Zgodnie z załącznikami graficznymi do materiałów podstawowych planu zadań ochronnych Doliny Dolnej Odry PLB320003, miejsce realizacji inwestycji nie stanowi dogodnego miejsca dla bytowania dla gatunków ptaków będących przedmiotem ochrony w ww. obszarze Natura 2000.

Zgodnie z wynikami badań inwentaryzacyjnych w zakresie gatunków chronionych ptaków, na obszarze objętym inwestycją odnotowano obecność 65 gatunków ptaków, spośród których: 56 gatunków uznano za lęgowe lub prawdopodobnie lęgowe; 9 gatunków uznano za niełęgowe. Wśród stwierdzonych gatunków lęgowych najcenniejszym jest dzięcioł czarny, gniazdujący i żerujący w wilgotnych lasach w północnej części badanego obszaru oraz gąsiorek gniazdujący na łąkach przy Kanale Ceglany. Na moście kolejowym nad rzeką Reglicą w lipcu obserwowano prawdopodobnie lęgową pliszkę siwą *Motacilla alba* (pojedyncze ptaki przebywające w odpowiednim miejscu lęgowym) oraz grzywacza *Columba palumbus* (para tokujących i kopulujących ptaków). Ponadto na górnej konstrukcji mostu odnotowano dwa gniazda bez ptaków, najprawdopodobniej gniazda wron siwych *Corvus cornix*. Podczas kontroli przeprowadzonej w lipcu odnotowano zaledwie 9 gatunków niełgowych. Obok trzmielojada *Pernis apivorus*, obserwowanego nad lasem w północnej części terenu badań, resztę ptaków niełgowych odnotowano na Regalicy przy moście kolejowym i były to takie gatunki jak: śmieszka *Chroicocephalus ridibundus*, mewa srebrzysta *Larus argentatus*, mewa siwa *Larus canus*, krzyżówka *Anas platyrhynchos* oraz łabędzie nieme *Cygnus olor*. Zaobserwowano również kormorana. Ponadto obszar objęty inwestycją z uwagi na jego lokalizację w dolinie rzeki Odra wykorzystywany jest zarówno przez ptaki migrujące w okresie przelotów wiosennych i jesiennych oraz przez ptaki koczujące i przemieszczające się lokalnie. Pośród stwierdzonych ww. gatunków, przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Dolina Dolnej Odry są: krzyżówka, kormoran, łabędź niemy.

W stosunku do stwierdzonych gatunków ptaków na etapie realizacji inwestycji zidentyfikowano następujące zagrożenia: zajęcie terenu pod inwestycję, mechaniczne niszczenie siedlisk, w tym: wycinka drzew i krzewów (w przypadku ptaków gniazdujących i żerujących na

drzewach i krzewach), zanieczyszczenie biotopów - utrata bądź zmniejszenie potencjalnych miejsc żerowania, drgania podłoża i hałas na etapie realizacji prac budowlanych skutkujące płoszeniem ptaków i tworzeniem efektu barierowego, przypadkowa śmiertelność. W związku z realizacją inwestycji dojdzie do kolizji z fragmentem terenu leśnego, na powierzchni 0,38 ha, położonego po lewej stronie linii kolejowej, zlokalizowanego na działce ewid. nr 414 obręb 1114. Gatunkiem dominującym w tym drzewostanie jest topola kanadyjska z domieszką olszy czarnej oraz wierzby białej. Zgodnie z raportem, w związku z planowanymi pracami, w tym m.in. koniecznością wycinki drzew na potrzeby zmiany przebiegu układu torowego dojdzie do bezpośredniego zniszczenia stanowisk bytowania części gatunków chronionych gniazdujących na drzewach. W związku z tym mając na uwadze ochronę lokalnej populacji gatunków ptaków, planowaną wycinkę drzew należy przeprowadzić poza okresem lęgowym tej grupy zwierząt. Niemniej jednak możliwe jest przeprowadzenie powyższej czynności w ww. okresie ochronnym w przypadku braku możliwości dostosowania wycinki do okresu ochronnego ze względów technologicznych, jednakże pod warunkiem wykluczenia przez nadzór przyrodniczy miejsc występowania oraz rozrodu chronionych gatunków ptaków, a w przypadku ich stwierdzenia, uzyskania stosownych w tym zakresie zezwoleń, zgodnie z ustawą o ochronie przyrody. Drzewa objęte wycinką mogą być również zasiedlone przez chronione gatunki roślin i zwierząt nie stwierdzonych podczas prowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej na potrzeby raportu, co powinno zostać ponownie zweryfikowane przez nadzór przyrodniczy przed realizacją przedsięwzięcia. Nadzór ornitologiczny, winien również poddać kontroli most objęty rozbiórką celem wykluczenia występowania w jego obrębie gniazd chronionych gatunków ptaków. Ponadto z uwagi na kolizje inwestycji z gatunkami drzew i krzewów, w tym terenem leśnym, inwestor w ramach działań minimalizujących zaproponował rozwieszenie 8 budek lęgowych typu D dla większych dziuplaków, na odcinku przebiegającym przez tereny leśne od lewego przyczółka do ul. Floriana Krygiera oraz budek lęgowych typu B na drzewach w otoczeniu planowanej inwestycji w rejonie osiedla Żydowce. Powyższe działanie zostało uwzględnione w niniejszej decyzji, przy czym organ dodatkowo wskazał również na konieczność zawieszenia budek lęgowych typu A, przy zachowaniu odpowiedniej odległości pomiędzy budkami. Celem oceny skuteczności zastosowanych działań nałożono na inwestora obowiązek kontrolowania stanu technicznego i sanitarnego zamontowanych skrzynek.

Podczas eksploatacji inwestycji, hałas związany z ruchem pociągów nie zmieni się w stosunku do stanu obecnego. Nowy most zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie istniejącego obiektu, nie będzie nową przeszkodą dla ptaków. Przeloty migracyjne ptaków odbywają się najczęściej na znacznych wysokościach, zazwyczaj ponad 100 m, w związku z czym nowy most kolejowy na Regalicy nie będzie przeszkodą dla przelotnych ptaków.

W odniesieniu do zapisów planu zadań ochronnych dla ww. ostoi ptasiej Dolina Dolnej Odry, wśród zidentyfikowanych istniejących i potencjalnych zagrożeń dla przedmiotów ochrony występujących na terenie oraz w sąsiedztwie inwestycji oraz mogących potencjalnie występować (w tym m.in. krzyżówka, łabędź niemy, kormoran), a mogących wynikać z realizacji inwestycji wymieniono m.in. zanieczyszczenia hałasem ze źródeł punktowych lub występujące nieregularnie H06.01.01 oraz zmniejszenie lub utratę określonych cech siedliska J03.01. Biorąc pod uwagę, iż miejsce realizacji inwestycji nie stanowi cennego miejsca dla bytowania ww. gatunków, w ocenie organu realizacja przedmiotowej inwestycji, nie spowoduje znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na stan zachowania przedmiotów ochrony w ww. obszarze Natura 2000, jak również na spójność i integralność tego obszaru.

Podsumowując, biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonych badań, zastosowanie działań ograniczających negatywny wpływ, nałożonych w niniejszej decyzji, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na stan zachowania przedmiotów

ochrony w ww. obszarach Natura 2000:ostoi ptasiej Dolina Dolnej Odry PLB320003 oraz obszarze mającym znaczenie dla Wspólnoty Dolna Odra PLH320037. Przedsięwzięcie nie zagrozi również spójności i integralności tych obszarów.

W stosunku do pozostałych chronionych gatunków zwierząt i roślin stwierdza się co następuje.

Przeprowadzona na potrzeby raportu inwentaryzacja przyrodnicza wykazała, iż podczas realizacji inwestycji może dojść do kolizji z następującymi gatunkami chronionych roślin naczyniowych oraz mchów, tj. kocankami piaskowymi *Helichrysum arenarium* na powierzchni ok. 3 m² (droga gruntowa stanowiąca przedłużenie ulicy Chocimskiej oraz działka nr 23/4 obręb 4142 Szczecin, pod linią elektroenergetyczna 110 kV), fałdownikiem nastroszonym *Rhytidiadelphus squarrosus* (działka nr 23/4 obręb 4142 Szczecin) na powierzchni ok. 12 m², rokitnikiem pospolitym *Pleurozium schreberi* (działka nr 23/4 obręb 4142 Szczecin) na powierzchni ok. 10 m² oraz mokradłoszką zaostroszoną na powierzchni ok. 0,25 m² (skraj olsu, na odcinku od ul. Floriana Krygiera do przyczółka mostu, gdzie będą prowadzone prace budowlane w związku z przesunięciem układu torowego). Należy wskazać, iż gatunki te są dość powszechne w skali lokalnej i ogólnopolskiej. Posiadają również swoje stanowiska poza terenem inwestycji, w związku z tym realizacja inwestycji nie wpłynie znacząco na uszczuplenie zasobów ich populacji. Biorąc pod uwagę, iż na obecnym etapie inwestycji brak jest ostatecznych ustaleń co do lokalizacji niektórych obiektów, w tym konstrukcji wsporczych, w pierwszej kolejności w miarę możliwości należy zabezpieczyć stanowiska ww. gatunków przed zniszczeniem, np. poprzez ich wygrodzenie, natomiast w przypadku konieczności ich zniszczenia uzyskać stosowne zezwolenia w tym zakresie. Powyższe działanie powinno należeć do zadań nadzoru przyrodniczego.

Ponadto, podczas etapu budowy inwestycji może dojść do zniszczenia 1 stanowiska gatunku zagrożonego w skali kraju, objętego ochroną ścisłą, tj. kotewki orzech wodny *Trapa natans* zlokalizowanego w wodach rzeki Regalicy, wzdłuż lewego jego brzegu. Zgodnie z raportem obszar inwestycji w rejonie mostu na zachodnim brzegu Regalicy jest potencjalnym siedliskiem występowania ww. gatunku rośliny. Natomiast zgodnie z zapisami Waloryzacji przyrodniczej miasta Szczecina (Szczecin, 2018 r.), w zasięgu planowanej inwestycji (w odległości 35 m na wschód od mostu), znajdują się pojedyncze osobniki kotewki, natomiast większy płat - budowany przez około 20 osobników, znajduje się w odległości około 115 m na północny wschód od północnego przęsła mostu kolejowego. Jak wynika z przedłożonych materiałów zniszczenie kilku-kilkunastu osobników kotewki pozostanie bez wpływu na stan zachowania tego gatunku. Większe oddziaływanie na etapie realizacji mogłoby mieć miejsce w związku ze zmianą parametrów fizykochemicznych wód. W trakcie prowadzonych prac związanych z usuwaniem starych i posadowieniem nowych podpór oraz krótko po ich zakończeniu w wyniku zjawiska resuspensji osadów dennych wzrośnie okresowo ilość zawiesin oraz substancji biogennych, co w konsekwencji doprowadzi do okresowego wzrostu mętności i spadku przeźroczystości oraz pogorszenia warunków tlenowych. Kotewka orzech wodny jest gatunkiem wymagającym czystych wód, może więc przejściowo nastąpić ograniczenie rozwoju roślin w strefie pozostającej pod wpływem zwiększonej zawartości zawiesin. Ocenia się jednak, że będzie to zjawisko czasowe, krótkotrwałe i niezmiennające w sposób trwały warunków siedliskowych w obrębie koryta rzeki. Z uwagi na niewielką powierzchnię zajęta na potrzeby prac budowlanych w stosunku do szerokości rzeki i wielkości przepływu na tym odcinku Regalicy, należy się spodziewać rozproszenia powstałej zawiesiny, bez negatywnych skutków dla środowiska przyrodniczego. Niemniej jednak celem ochrony stanowisk kotewki występujących powyżej istniejącego mostu i poniżej placu budowy projektowanego mostu, zobowiązano inwestora do wykonania ogrodzenia placu budowy w rejonie przyczółka na lewym

brzegu Regalicy dochodzącego do linii brzegowej. Powyższe działanie wyznaczy odcinek brzegu, na którym będą mogły np. cumować barki i powinno również należeć do obowiązków nadzoru przyrodniczego.

Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej na obszarze przedsięwzięcia nie odnotowano występowania chronionych gatunków płazów. Jedynie w obrębie wilgotnych lasów na lewym brzegu rzeki Regalica stwierdzono pojedyncze osobniki żaby trawnej *Rana temporaria*. Nie stwierdzono również potencjalnych siedlisk tej grupy organizmów. W sąsiedztwie inwestycji nie odnotowano również dogodnych miejsc żerowiskowych dla gatunków chronionych gadów. Niemniej jednak nie jest wykluczone, iż podczas prowadzonych prac, zostanie stwierdzona obecność tych gatunków. Celem ograniczenia negatywnego wpływu inwestycji na zwierzęta, zobowiązano inwestora do prowadzenia nadzoru przyrodniczego pod kątem obecności zwierząt (ze szczególnym uwzględnieniem płazów) i w miarę potrzeby zapewnienia ich bezpiecznego usuwania poza obszar objęty pracami. Działania powyższe należy realizować we współpracy z kierownictwem budowy. Powyższe rozwiązania należy również dostosować do pozostałych zwierząt, które mogą znaleźć się na placu budowy.

Przeprowadzone prace inwentaryzacyjne nie wykazały, aby teren objęty inwestycją był szczególnie wykorzystywany przez ssaki lądowe. Ponadto, z uwagi na skalę przedsięwzięcia jak również koncentrację prac na niewielkiej powierzchni stwierdza się, iż realizacja inwestycji nie spowoduje negatywnego oddziaływania na tą grupę zwierząt. Ponadto nie przewiduje się wystąpienia negatywnych oddziaływań na nietoperze. Most kolejowy w Podjuchach cechuje się obecnością litych betonowych podpór prześłu mostu oraz betonowych przyczółków, które z uwagi na swoją konstrukcję nie stanowią miejsc potencjalnego zimowania jak i miejsc potencjalnych kryjówek letnich nietoperzy. Wyjątkiem może być część przyczółka umiejscowionego na wschodnim brzegu rzeki, gdzie znajduje się obiekt, prawdopodobnie pełniący w przeszłości rolę schronu. Podczas przeprowadzonych kontroli dla potrzeb raportu nie stwierdzono kryjówek nietoperzy w ww. obiekcie. Niemniej jednak, przed wyburzeniem ww. opisanego schronu umiejscowionego na wschodnim brzegu rzeki Regalicy należy przeprowadzić przez nadzór przyrodniczy kontrolę niewielkich ubytków pod stropem obiektu oraz rur wentylacyjnych celem wykluczenia obecności nietoperzy. Natomiast w przypadku ich stwierdzenia zastosować odpowiednie działania minimalizujące, w tym uzyskać stosowne zezwolenia co należało będzie na zadań nadzoru przyrodniczego. W zakresie zadrzewień planowanych do usunięcia, brak jest drzew stanowiących potencjalne miejsca bytowania ww. ssaków.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie otuliny Szczecińskiego Parku Krajobrazowego "Puszcza Bukowa". Rozporządzeniem Nr 113/2006 Wojewody Zachodniopomorskiego z dnia 22 sierpnia 2006 r. ustanowiono Plan ochrony dla Szczecińskiego Parku Krajobrazowego "Puszcza Bukowa". W planie tym, jako cele w zakresie ochrony przyrody parku krajobrazowego, wskazano ochronę zasobów przyrody nieożywionej, ochronę i poprawę jakości powietrza, ochronę zasobów i ekosystemów wodnych i bagiennych, ochronę i kształtowanie ekosystemów leśnych, nieleśnych oraz ochronę bioróżnorodności. Ustalono także cele z zakresu ochrony krajobrazu, ochrony walorów kulturowych, gospodarczych, społecznych i socjalnych. W planie ochrony zawarto zalecenia dotyczące także otuliny parku. W zakresie celów ochrony przyrody zalecono ochronę bioróżnorodności (rozumianej jako dążenie do zachowania lub odtworzenia możliwie dużej różnorodności charakterystycznego dla Parku świata roślinnego, grzybów i zwierząt, zakodowanej w postaci informacji genetycznej gatunków rzadkich i pospolitych wraz z ochroną różnorodności populacji poszczególnych gatunków) poprzez ochronę i rozbudowę korytarzy ekologicznych, mających kluczowe znaczenie dla wymiany genowej i zachowania powiązań ekologicznych w parku i otulinie. Z analizy przeprowadzonej w

raporcie wynika, iż realizacja inwestycji nie stanowi zagrożenia dla celów ochrony dla ww. obszaru chronionego. Dodatkowo należy wskazać, iż w zaleceniach ochronnych z planu ochrony wskazano na promowanie turystyki kwalifikowanej na obszarze Parku, z jednoczesnym tworzeniem alternatyw dla ruchu spacerowego i wypoczynku krótkotrwałego na terenie otuliny. Działania zmierzające do udostępnienia do zwiedzania zabytkowego przęsła zwodzonego, które zostanie zachowane i zrewitalizowane po rozbiórce mostu wpisują się w zaleceniach planu ochrony Parku.

Biorąc pod uwagę analizy poprowadzone w ramach prowadzonego postępowania w kontekście oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego należy wskazać, iż przy zastosowaniu szeregu warunków nałożonych w niniejszej decyzji przedmiotowa inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na chronione gatunki roślin i zwierząt.

Powyższe analizy wykazały również brak wpływu na strukturę oraz integralność i spójność obszarów Natura 2000, jak i występowania skumulowanego wpływu.

Dodatkowo zminimalizowanie strat w środowisku przyrodniczym zostanie zapewnione przez prowadzony nadzór przyrodniczy, wykonany przez wykwalifikowanych specjalistów w tym zakresie, którzy udokumentują oraz dokonają właściwej weryfikacji uwarunkowań lokalnych oraz zaproponują skuteczne działania minimalizujące adekwatne do miejsca realizacji. Należy nadmienić, iż celem prowadzenia nadzoru przyrodniczego jest kontrola przebiegu prowadzonych prac, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności wprowadzania rozwiązań dotyczących ochrony elementów środowiska przyrodniczego oraz konieczności wskazania terminu i sposobu prowadzenia tych prac w odniesieniu do stanowisk chronionych gatunków oraz siedlisk przyrodniczych.

W trakcie niniejszego postępowania, przeanalizowano także zgodność planowanej realizacji inwestycji z ustaleniami Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE (RDW) z dnia 23 października 2000 r., która zobowiązuje państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych w myśl zasady zrównoważonego rozwoju.

Planowana inwestycja będzie realizowana na obszarze dorzecza Odry. Zadanie to nie zostało ujęte w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie aktualizacji Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. 2016 poz. 1967), zwanego dalej „aPGW”, jako mogące zagrażać osiągnięciu celów środowiskowych. Natomiast zostało uwzględnione w Planie Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Odry, przyjętym w drodze Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie przyjęcia Planu Zarządzania Ryzykiem Powodziowym dla obszaru dorzecza Odry (Dz. U. 2016 poz. 1938) jako inwestycja strategiczna.

Zgodnie z aktualnie obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967), teren inwestycyjny znajduje się w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych JCWP Odra od Odry Zachodniej do Parnicy o kodzie PLRW6000211971. Przedmiotowa część wód wyznaczona została jako silnie zmieniona, zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych o złym stanie. Celem środowiskowym dla tej JCWP jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny. Dla JCWP PLRW6000211971 określono odstępstwo czasowe od osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 4.4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Termin osiągnięcia dobrego stanu został wyznaczony na 2027 r. Przedmiotowa JCWP stanowi obszar przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 1614 z późn. zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. Dodatkowo JCWP jest przeznaczona do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia

ludności w wodę przeznaczoną do spożycia oraz została wyznaczona do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych.

Ponadto teren inwestycji znajduje się na obszarze następujących jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) tj.: GW60004 oraz GW60023. Celem środowiskowym dla tych części wód jest osiągnięcie dobrego stanu ilościowego i dobrego stanu chemicznego. Części tych wód są monitorowane, niezagrożone nieosiągnięciem ww. celów środowiskowych i są przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi.

Jak wynika z przedłożonych dokumentów, przedsięwzięcie związane jest z następującymi głównymi czynnikami oddziaływania na stan jednolitych części wód:

- okresowym wzrostem ilości zawiesin oraz substancji biogennych w wodach rzeki Regalica;
- punktową zmianą struktury brzegów w miejscach lokalizacji przyczółków nowego mostu;
- punktową zmianą struktury dna poprzez usunięcie podpór nurtowych istniejącego mostu oraz budowa nowych podpór;
- lokalna zmiana warunków prędkości w korycie będąca skutkiem usunięcia podpór nurtowych „starego” mostu;
- punktowa zmiana dynamiki przepływu wód w strefie brzegowej - zmiana szorstkości podłoża głównie na skutek usunięcia roślin i wykonania nowych przyczółków oraz usunięcia istniejących;
- zniszczeniem mikroform dna stanowiących potencjalne siedliska oraz miejsca żerowania ryb poprzez usunięcie podpór istniejącego mostu.

W ramach analiz wpływu przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, Inwestor przedstawił i przeanalizował aktualne dane monitoringowe w zakresie oceny stanu jednolitych części wód powierzchniowych (dane pochodzące z Państwowego Monitoringu Środowiska z 2018 r.) oraz jednolitych części wód podziemnych (dane pochodzące z PIG-PIB za 2016 r.).

Przewidywane oddziaływanie na biologiczne elementy oceny stanu/potencjału ekologicznego będzie wiązało się przede wszystkim z mechanicznym niszczeniem siedlisk oraz miejsc żerowania ryb głównie na etapie realizacji. Dodatkowo przedsięwzięcie będzie miało okresowy wpływ na pogorszenie miejsc bytowania makrofytów, makrobezkręgowców oraz fitoplanktonu. Rozbiórka i budowa nowego mostu spowoduje oddziaływania czasowe, nie zmieniające w sposób trwały warunków siedliskowych w obrębie rzeki. Prace w ramach przedsięwzięcia nie będą realizowane w okresie tarła ryb, kiedy wrażliwość ichtiofauny na dopływ zawiesiny jest największa. Przewidywane oddziaływania mogą wiązać się z zakłóceniem przebiegu migracji w czasie prowadzenia robót w korycie rzeki Regalicy. Będzie to jednak oddziaływanie umiarkowane, krótkookresowe i odwracalne.

Wpływ na warunki hydromorfologiczne związany będzie głównie z punktową ingerencją w strukturę koryta i brzegów rzeki oraz pośrednio wiązać się będzie ze zmianą dynamiki przepływu wód w korycie. Przedsięwzięcie będzie wpływać miejscowo na zmianę struktury brzegów oraz zmianę przebiegu procesów korytowych w rejonie nowych filarów mostu. Ze względu na odcinkowy charakter prac w korycie rzeki Regalicy nie przewiduje się pogorszenia stanu hydromorfologicznego w całej zlewni JCWP.

Ze względu na czasowy charakter prac, oddziaływania na wskaźniki fizykochemiczne wystąpią przede wszystkim na etapie realizacji inwestycji i będą ograniczone do czasu wykonywania prac ziemnych w korycie. W ramach przedsięwzięcia Inwestor nie przewiduje wykonania bagrowania

towarzyszącego, obejmującego całą szerokość koryta na dłuższym odcinku, którego wykonanie spowodowałoby dodatkowy wzrost zawiesiny w wodzie. Likwidacja fundamentów filarów starego mostu spowoduje zmacenie osadów dennych i uruchomienie zdeponowanych tam związków i substancji organicznej, azotanów, fosforanów oraz metali ciężkich. Prace będą prowadzone na niewielkiej powierzchni w stosunku do całej szerokości rzeki oraz wielkości przepływu, co spowoduje szybsze rozproszenie powstałej zawiesiny bez znaczącego trwałego oddziaływania.

Biorąc pod uwagę powyższe nie prognozuje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na osiągnięcie celów środowiskowych ustalonych dla JCWP (PLRW6000211971) w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Inwestycja nie generuje trwałych zmian na stan hydromorfologiczny, ciągłość biologiczną oraz hydromorfologiczną JCWP, a oddziaływania uznać można za krótkookresowe oraz przemijające.

Przedsięwzięcie nie stanowi zagrożenia dla celów środowiskowych innych najbliższych części wód tj.: Jeziora Dąbie (LW90329) oraz JCWP Odra od Parnicy do Ujścia (RW6000211999). Biorąc pod uwagę niewielką skalę oraz technologię wykonywania prac w korycie rzeki oceniono, iż realizacja przedsięwzięcia nie będzie negatywnie oddziaływała na ich stan.

Dodatkowo jak wynika z przedłożonych dokumentów, realizacja przedsięwzięcia nie przewiduje trwałej zmiany stosunków wodnych wód podziemnych objętych przedsięwzięciem w czasie realizacji oraz eksploatacji. Ponadto, zagrożenia związane z wystąpieniem ewentualnych awarii (wyciek paliwa i substancji ropopochodnych do wód gruntowych) zostaną wyeliminowane poprzez przestrzeganie warunków, o których mowa w sentencji niniejszej decyzji.

Mając na uwadze charakter przedsięwzięcia oraz sposób jej realizacji, jak również nałożenie na inwestora szeregu warunków uniemożliwiających zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego, uwzględniających zachowanie dobrego stanu/potencjału wód, takich jak: wykonywanie prac w korycie rzeki obejmujących wbijanie ścianek szczelnych oraz palowanie poza okresem wędrówek gatunków anadromicznych oraz ich tarła; prowadzeniem prac w strefie brzegowej cieku związanych z przygotowaniem placu budowy na lewym brzegu rzeki w rejonie planowanego przyczółka poza okresem tarła, tj. poza okresem od początku maja do końca lipca; ograniczenie do minimum terenu zajętego pod plac budowy; odpowiedniego zabezpieczenia miejsc magazynowania odpadów niebezpiecznych przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego (np. geomembraną); wykonanie remontu podpór na zabytkowym prześle objętym ochroną konserwatorską w osłonie ścianek szczelnych; odpowiednie segregowanie i magazynowanie odpadów w wydzielonym miejscu, umożliwiającym regularny ich odbiór przez uprawnione podmioty; zabezpieczenie (przykrycie) materiałów sypkich podczas transportu oraz składowania na zapleczu budowy, realizacja zamierzonej inwestycji nie wpłynie negatywnie na stan jednolitych części wód (podziemnych i powierzchniowych), w tym nie doprowadzi do pogorszenia stanu wód i ekosystemów od wód zależnych, a co za tym idzie nie będzie zagrażała osiągnięciu celów środowiskowych określonych zgodnie z aktualnie obowiązującym Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967). Powyższe potwierdza również stanowisko organu współuczestniczącego w postępowaniu, tj. Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wyrażone w postanowieniu z dnia 18.10.2019 r., znak: DOK.DOK2.9751.5.1.2019.PK, PW: 101781 uzgadniającym realizację ww. przedsięwzięcia.

W trakcie realizacji, eksploatacji oraz likwidacji przedsięwzięcia wystąpi okresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza. Dla potrzeb raportu wykonano analizę rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu podczas realizacji inwestycji uwzględniającą takie źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza jak: maszyny budowlane obsługujące plac budowy, pojazdy ciężarowe oraz pojazdy lekkie i ciężkie obsługujące plac budowy. Dokonane zgodnie metodyką

określoną w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 roku w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 16, poz. 87) obliczenia wykazały, iż realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje pogorszenia stanu jakości powietrza atmosferycznego. W odniesieniu do etapu eksploatacji inwestycji, również nie przewiduje się wpływu zmodernizowanej linii kolejowej na powietrze atmosferyczne. Pełna elektryfikacja linii wiąże się z brakiem emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. Natomiast mogąca ewentualnie wystąpić emisja pyłów, powstająca podczas pracy/biegu pociągów i pochodząca z tarcia kół o szyny, okładzin hamulcowych i zużywania się elementów składu pociągów, w ocenie autorów raportu jest nieistotna w zakresie wpływu na ten element środowiska. W celu ograniczenia emisji gazów i pyłów do środowiska, inwestor wykona wszelkie prace przy użyciu wyłącznie nowoczesnego, sprawnego technicznie sprzętu, ograniczy czas pracy silników na najwyższych obrotach oraz prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, zastosuje niezbędne środki techniczne i organizacyjne w celu prawidłowego utrzymania dróg dojazdowych w trakcie transportu materiałów budowlanych, jak również podczas prowadzenia prac budowlanych.

W związku z powyższym, etap realizacji i eksploatacji inwestycji wiązał się będzie z oddziaływaniem lokalnym, krótkotrwałym, które ustanie wraz z zakończeniem prac.

Realizacja inwestycji, jej dalsza eksploatacja, jak również likwidacja może się wiązać z wytwarzaniem odpadów należących do grupy: 08, 15, 17, 16 i 20 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014, poz. 1923). W fazie realizacji inwestycji powstaną znaczne ilości odpadów, które zasadniczo należy podzielić na trzy główne grupy: gruz rozbiórkowy – beton, cegła, kruszywo ceramiczne, grunt; odpady z budowy dróg i torów – odpady nawierzchni asfaltowej lub betonowej, złom stalowy, kostka brukowa i krawężniki, tłuczeń, piasek, żwir oraz odpady z placu budowy – papier, tektura, tworzywa sztuczne, metal, farby, lakiery. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się powstawania znacznych ilości odpadów. W wyniku eksploatacji mostu powstawać będą przede wszystkim odpady związane z funkcjonowaniem obiektów i urządzeń zapewniających sprawne funkcjonowanie linii kolejowej. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, powstające odpady zbierane będą w sposób selektywny, magazynowane w miejscach do tego przystosowanych, a następnie przekazywane wyspecjalizowanym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia. Niemniej jednak należy wskazać, aby odpady takie jak: gleba i ziemia (17 05 04), które będą tymczasowo składowane na terenie budowy, w pierwszej kolejności poddane zostaną odzyskowi poprzez jego odpowiednie zagospodarowanie w miejscu lokalizacji inwestycji.

Zagadnieniami poddanymi wnikliwej analizie w niniejszym postępowaniu były również skutki realizacji inwestycji w zakresie wpływu emisji hałasu na tereny chronione akustycznie.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami, teren objęty inwestycją, w zakresie przebudowy istniejącego układu torowego zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej (wielorodzinnej i jednorodzinnej), zlokalizowanej wzdłuż ulicy Metalowej, Szklanej, Dmowskiego oraz Chocimskiej. Przedmiotowe przedsięwzięcie uwagi na swój charakter może powodować lokalne uciążliwości. Stan aktualny klimatu akustycznego w rejonie planowanej do modernizacji linii kolejowej określono na podstawie stanu torowiska i mostu oraz na podstawie mapy akustycznej Szczecina z 2014 r. Stan techniczny mostu określono na niedostateczny, co skutkuje zwiększoną emisją hałasu do środowiska.

W trakcie demontażu istniejącego mostu oraz budowy nowego mogą wystąpić okresowo oddziaływania akustyczne i vibracyjne związane z prowadzeniem prac maszyn napędzanych silnikami spalinowymi, takimi jak: pociągi techniczne, dźwigi, ładowarki, sprężarki itp. W celu

minimalizacji poziomów emitowanego hałasu, zobowiązano inwestora do następujących działań:

- prowadzić wszelkie prace w sąsiedztwie terenów podlegających ochronie przed hałasem w porze dnia, przy czym możliwe jest wykonanie prac w porze nocnej jeśli ich konieczność jest wymuszona względami technologicznymi,
- przewidzieć lokalizację dróg dojazdowych do placu budowy, bazy obsługi planowanego przedsięwzięcia i miejsc gromadzenia sprzętu w rejonie najmniejszej uciążliwości dla ludzi,
- jako drogi dojazdowe do miejsc wykonywania prac należy wykorzystać istniejące drogi gruntowe, zlokalizowane na terenie osiedla Podjuchy oraz planowaną drogę technologiczną łączącą strefę przyczółka nr 2 z ul. Floriana Krygiera (DK 31);
- wyłączać zbędne, nieużywane w danym momencie urządzenia, maszyny i narzędzia emitujące hałas,
- unikać nakładania się i piętrzenia oddziaływań o jednym charakterze, np. jednoczesna praca agregatów, koparek i pojazdów transportowych.
- miejsca za przyczółkami mostu wykorzystać jako tymczasowe place składowe i magazynowe.

Dodatkowo należy wskazać, że place budowy mostu, stanowiące najistotniejsze źródło hałasu w fazie realizacji inwestycji, zlokalizowane będą za przyczółkami mostu, w znacznej odległości od najbliższych terenów chronionych (najbliższa zabudowa znajduje się w odległości ok. 150-200 m od przyczółka nr 1 i ok. 400 m od przyczółka nr 2 w rejonie ul. Torowej i Opałowej). Ponadto nasyp kolejowy, w rejonie którego zlokalizowany zostanie ww. plac budowy stanowić będzie naturalną barierę ograniczającą oddziaływania akustyczne w fazie realizacji przedsięwzięcia.

W związku z tym, etap realizacji inwestycji wiązał się będzie z oddziaływaniem lokalnym, krótkotrwałym, które ustanie wraz z zakończeniem tego etapu.

Przeprowadzona na potrzeby raportu analiza oddziaływania akustycznego dla stanu istniejącego (rok 2018) i dla horyzontu czasowego po zrealizowaniu inwestycji (rok 2025) wykazała brak przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Podkreślić należy, że planowana do zastosowania technologia torowiska na odcinku mostowym i torowym charakteryzuje się zmniejszoną emisją hałasu do środowiska i spowoduje spadek emisji hałasu w stosunku do stanu istniejącego.

Brak wpływu realizacji inwestycji na zlokalizowaną w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowę mieszkaniową, przy zastosowaniu działań minimalizujących negatywny wpływ potwierdza również stanowisko organów współuczestniczących w postępowaniu, tj. Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni, wyrażone w piśmie z dnia 14.08.2019 r. oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, wyrażone w piśmie z dnia 20.08.2019 r., znak: PS.NZ.401.0129.2019. Biorąc pod uwagę, iż Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Szczecinie zaopiniował pozytywnie realizację inwestycji pod warunkiem zastosowania dodatkowych działań podczas etapu budowy inwestycji, jako dodatkowe działania organ wskazał na konieczność zastosowania niezbędnych środków technicznych i organizacyjnych w celu utrzymania dróg dojazdowych w czystości w trakcie transportu materiałów budowlanych i prowadzenia prac budowlanych, zraszania wodą plac budowy w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody oraz zastosowania w przypadku konieczności przenośnych ekranów akustycznych.

Biorąc pod uwagę wyniki przeprowadzonych analiz w zakresie emisji hałasu należy stwierdzić, iż nie ma konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym

mowa w art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska.

W niniejszym postępowaniu przeanalizowano również zagadnienie związane z oddziaływaniem skumulowanym. Zagadnienie oddziaływań skumulowanych rozważono w szczególności z uwzględnieniem zadań realizowanych na Odrze w ramach Projektu Ochrony Przeciwpowodziowej w Dorzeczu Odry i Wisły:

- 1B.3 etap I - Budowa bazy postojowo-cumowniczej dla lodołamaczy;
- 1 B.4a - Poprawa przepływu wód powodziowych w okresie zimowym z Jeziora Dąbie;
- 1B.4b - Bagrowanie przekopu Klucz-Ustowo.

Dodatkowo, przeanalizowano przedsięwzięcia dotyczące:

- przebudowy stacji Szczecin Podjuchy;
- budowy parkingu P&R przy stacji Szczecin Podjuchy.

Dla „Budowy bazy postojowo-cumowniczej” została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z informacją pozyskaną od Inwestora, realizacja prac planowana jest dla ww. zadania w okresie od stycznia 2020 r. do grudnia 2021 r. Teren, na którym powstanie baza lodołamaczy, leży w odległości ok. 300-350 m od przedmiotowego przedsięwzięcia. Skumulowanie oddziaływań z inwestycją będącą przedmiotem sprawy może zaistnieć w przypadku realizacji obydwu zadań w tym samym czasie, powodując wzrost ilości zawiesiny w wodach rzeki Regalicy. Niemniej jednak oddziaływania będą miały charakter tymczasowy i ustąpią z chwilą zakończenia robót. Podobny rodzaj oddziaływań może mieć miejsce w przypadku realizacji przedsięwzięcia pn: „Bagrowanie przekopu Klucz- Ustowo.” Dla zadania dokonano zgłoszenia w trybie art. 118 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, do którego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie nie wniósł sprzeciwu i nie nałożył ograniczeń czasowych wykonywania tych prac. Prace na Kanale Klucz-Ustowo planuje się przeprowadzić w okresie od października 2019 r. do czerwca 2021 r. Kumulowanie oddziaływań w zakresie wzrostu zawiesiny mogłoby mieć miejsce w przypadku realizacji prac w ramach przedsięwzięć w tym samym czasie. Oddziaływania te ustąpiłyby z chwilą zaprzestania prac. Według informacji przedstawionych przez Inwestora, realizacja prac w ramach zadania poprawy przepływu wód powodziowych w okresie zimowym z Jeziora Dąbie planowana jest w latach 2020-2022. Jezioro Dąbie zlokalizowane jest w odległości ok. 8 km w dół rzeki od projektowanego mostu. Biorąc pod uwagę lokalizację inwestycji, oceniono, że nie wystąpi istotna kumulacja oddziaływania przedsięwzięcia będącego przedmiotem sprawy z działaniami prowadzonymi w obrębie Jeziora Dąbie. Biorąc pod uwagę specyfikę prac, znaczące negatywne skumulowane oddziaływania na stan wód nie wystąpią także w związku z przebudową stacji Podjuchy oraz budową parkingu P&R.

W świetle przedstawionych powyżej analiz należy przypuszczać iż na etapie eksploatacji inwestycji nie wystąpią oddziaływania skumulowane mogące prowadzić do negatywnego oddziaływania na elementy środowiska. Powyższe potwierdza również stanowisko organu współuczestniczącego w postępowaniu, tj. Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wyrażone w postanowieniu z dnia 18.10.2019 r., znak: DOK.DOK2.9751.5.1.2019.PK, PW: 101781 uzgadniającym realizację ww. przedsięwzięcia.

W kontekście oddziaływań skumulowanych w zakresie emisji hałasu na tereny chronione akustycznie podczas oceny oddziaływania skumulowanego uwzględniono łączne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia z następującymi inwestycjami i istniejącymi obiektami:

- przebudową stacji Szczecin Podjuchy w ramach zadania p.n. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351”;
- przebudową mostu Gryfitów w ciągu drogi krajowej nr 31 (na północ od inwestycji);

- przebudową istniejącego układu drogowego w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia, tj. ul. Metalowej i ul. Floriana Krygiera – droga krajowa nr 31.

W ww. analizie wykorzystano opracowanie pn. "Wyciąg ze Studium Wykonalności "Szczecińska Kolej Metropolitalna" Etap VII Uszczegółowienie analiz dla wybranej opcji modernizacji linii, Tom I, Obiekty dla ruchu pasażerskiego (aktualizacja/ stan na 16.10.2017 r.). Z przeprowadzonej analizy oddziaływania skumulowanego wynika, że dominujące źródło hałasu stanowi istniejący układ drogowy w sąsiedztwie inwestycji, tj. droga krajowa nr 31 i to ona jest przyczyną przekroczeń dopuszczalnych norm w środowisku.

W niniejszym postępowaniu przeanalizowano również wpływ inwestycji na dobra materialne. Dobra to wszystkie środki, które mogą być wykorzystane, bezpośrednio lub pośrednio, do zaspokojenia potrzeb ludzkich. Należy wskazać, iż przedsięwzięcie dotyczy budowy nowego mostu kolejowego, rozbiórki obiektu istniejącego i przebudowy odcinków linii kolejowej na dojazdach do mostu. Wykonanie planowanego zakresu prac nie będzie wymagało wykonywania wyburzeń budynków mieszkalnych. Planowane wyburzenia dotyczą jedynie altany i garażu blaszanego. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia i oddaniu do użytku nowego mostu odtworzony zostanie układ komunikacyjny ul. Szklanej, zapewniając podobny jak obecnie dostęp do obiektów i terenów położonych pomiędzy linią kolejową a rzeką Regalica. W związku z tym oddziaływania na dobra materialne związane z eksploatacją linii kolejowej nie ulegną istotnej zmianie względem stanu obecnego.

W niniejszym postępowaniu analizie poddano również oddziaływania związane z możliwością wystąpienia poważnej awarii. Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska poważną awarią jest zdarzenie, w szczególności emisja, pożar lub eksplozja, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia, zdrowia ludzi lub środowiska, lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Ze względu na charakter przedmiotowego przedsięwzięcia, nie istnieje ryzyko wystąpienia poważnej awarii. Ponadto na etapie eksploatacji inwestycji cyklicznie wykonywane prace konserwacyjne będą zapobiegały powstaniu awarii.

Charakter prac prowadzonych w ramach realizacji planowanego przedsięwzięcia nie będzie miał wpływu na klimat, a występujące oddziaływania nie będą istotne z punktu widzenia dostosowania do zmian klimatu. Charakter oddziaływań przedmiotowej inwestycji na emisję gazów cieplarnianych będzie chwilowy, o stosunkowo niewielkim natężeniu, występujący jedynie na etapie budowy. Podczas analizy określenia możliwości pojawienia się zjawisk powodujących katastrofę naturalną w związku z realizacją inwestycji, autorzy raportu wzięli pod uwagę głównie jej usytuowanie (określenie możliwości narażenia na dany czynnik sił natury). Z analizy tej wynika, iż w związku z realizacją inwestycji mogą wystąpić następujące zagrożenia naturalnymi zdarzeniami ekstremalnymi, tj.: powódzie, ekstremalne opady, silne wiatry, burze oraz zjawiska lodowe na rzece. Teren planowanej inwestycji znajduje się częściowo w obszarze zalewowym, dotyczy to jednak wyłącznie infrastruktury mostowej. Infrastruktura kolejowa zlokalizowana jest poza strefami zalewu. Prawidłowe zaprojektowanie mostu oraz elementów infrastruktury kolejowej, zgodnie z obowiązującymi przepisami powoduje, iż obiekty wynikające z realizacji inwestycji będą odporne na oddziaływania ww. czynników, takich jak: burze, deszcze nawałne, silne wiatry. Konstrukcja nowego mostu zwiększy jego odporność na zjawiska lodowe w porównaniu z obiektem obecnym 5 przęsłowym – poprzez zastosowanie nowych podpór o zwiększonej masywności i zmniejszenie ich ilości w nurcie rzeki. Zwiększenie prześwitu pod mostem zwiększy również dodatkowo odporność w przypadku wystąpienia powodzi, jak również zwiększy odporność w odniesieniu do zagrożeń związanych z tworzeniem się zatorów lodowych – poprzez poprawę warunków pracy dla lodołamaczy. Ponadto obiekt należy użytkować w

sposób zgodny z jego przeznaczeniem i wymaganiami ochrony środowiska oraz utrzymywać w należytych stanie technicznym i estetycznym, nie dopuszczając do nadmiernego pogorszenia jego właściwości użytkowych i sprawności technicznej. Przy spełnieniu powyższych zaleceń ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej oceniono jako niewielkie. Z uwagi na lokalizację inwestycji nie zidentyfikowano istotnego zagrożenia pozostałymi czynnikami ryzyka klimatycznego. Lokalizacja infrastruktury objętej przedsięwzięciem nie dotyczy terenów, gdzie występuje zagrożenie zjawiskami naturalnymi, takimi jak pożary naturalne czy osuwiska.

W związku z faktem, iż realizacja inwestycji dotyczy rozbiórki istniejącego mostu oraz budowy w jego miejscu (nieznacznie odsuniętego) nowego obiektu mostowego, wraz z dostosowaniem istniejącej infrastruktury kolejowej i drogowej, nie przewiduje się negatywnego wpływu na krajobraz.

W ramach prac związanych z rozbiórką mostu zaplanowano zachowanie i zabezpieczenie objętego ochroną konserwatorską podnoszonego przęsła mostu. Zgodnie z założeniami Koncepcji Programowo-Przestrzennej wstępnie założono wykonanie następujących prac przewidzianych dla części obiektu istniejącego, wpisanego do rejestru zabytków:

- demontaż nawierzchni torowej;
- zabezpieczenie mechanizmu podnoszenia (zablokowanie przęsła w pozycji opuszczonej);
- zabudowę pomostu przęseł elementami drewnianymi;
- podwyższenie istniejących oraz montaż nowych balustrad;
- zabudowę elementów małej architektury (ławki, tablica pamiątkowa);
- remont podpór;
- wykonanie dojść do obiektu od strony nastawni SJ-2;

Ponadto planowane jest przesunięcie podłużne przęsła zwodzonego w strefę przyczółku nr 2. Szczegółowy zakres prac zostanie ustalony w Programie Prac Konserwatorskich. Biorąc pod uwagę zakres prac budowlanych, sposób prowadzenia robót oraz fakt, iż część zwodzona mostu objęta ochroną konserwatorską zostanie w odpowiedni sposób zabezpieczona, nie przewiduje się negatywnego wpływu przedmiotowego przedsięwzięcia na niniejszy obiekt zabytkowy. Inwestycja nie będzie również stanowiła zagrożenia dla innych budynków objętych ochroną konserwatorską i ujętych w gminnej ewidencji zabytków, zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji, w tym willi zabytkowej zlokalizowanej przy ul. Metalowej, w sąsiedztwie stacji PKP Podjuchy. Zagadnienia związane z obowiązkami inwestora w kwestii ochrony zabytków reguluje ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Analizując przedłożone dokumenty nie stwierdzono możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Wynika to z charakteru przedsięwzięcia oraz jego lokalizacji w stosunku do granicy z Niemcami. Biorąc pod uwagę niewielki, ograniczony w większości przypadków do szerokości pasa technologicznego zasięg oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko oraz fakt, że inwestycja zlokalizowana jest w odległości około ok. 12,5 km na wschód od granicy polsko-niemieckiej stwierdza się, iż realizacja inwestycji nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W przeprowadzonym postępowaniu analizowano wpływ całego przedsięwzięcia na środowisko, zwracając głównie uwagę na środowisko gruntowo-wodne, ludzi, klimat akustyczny, zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, środowisko przyrodnicze, w tym obszary Natura 2000. W oparciu o informacje zawarte w ww. dokumentacji zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia zapewniające ochronę środowiska. W celu kontroli realizacji tych działań w fazie realizacji i eksploatacji, w niniejszej decyzji określono zalecenia do monitoringu poinwestycyjnego w związku z art. 82 ust. 1 pkt 2 ppkt c ustawy OOS.

Po analizie przedłożonych dokumentów środowiskowych, nie ujawniły się przesłanki wskazujące na zobowiązanie do przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 poz. 2081 ze zm.).

Jednym z obligatoryjnych elementów raportu o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko jest analiza wariantowa. W ramach prac koncepcyjnych analizie poddano rozwiązania projektowe w wariantowaniu wysokości prześwitu obiektu mostowego powyżej poziomu WWŻ, jak również dokonano wariantowania konstrukcji samego mostu. Wysokościowe rozwiązanie było analizowane z uwagi na fakt, iż most w stanie istniejącym utrudnia i niejednokrotnie wstrzymuje akcję lodołamania lub spływ lodu w kluczowych momentach akcji. Podczas tej analizy uwzględniono następujące warianty w zależności od wysokości prześwitu:

- Wariant 1 zapewniający minimalny prześwit pionowy pod przęsłem żeglownym powyżej wielkiej wody żeglownej (WWŻ) o wysokości 5,25 m, umożliwiający odpowiednią pracę lodołamaczy w okresie zimowym i jednocześnie spełniającym wymagania stawiane śródlądowym drogom wodnym klasy Vb;
- Wariant 2 zapewniający minimalny prześwit pionowym pod przęsłem żeglownym powyżej WWŻ na poziomie 6,20 m, umożliwiający prowadzenie zimowej akcji lodołamania, jednocześnie prześwit ten odpowiada obecnemu prześwitowi części zwodzonej istniejącego obiektu i nie powoduje pogorszenia istniejących parametrów żeglugowych);
- Wariant 3 zapewniający minimalny prześwit pionowy pod przęsłem żeglownym powyżej WWŻ na poziomie 7,00 m, umożliwiający skuteczną możliwość prowadzenia akcji lodołamania, przy jednoczesnym spełnieniu najwyższych parametrów stawianych śródlądowym drogom wodnym (dla statków przewożących kontenery w trzech warstwach).

Dodatkowo obiekt mostowy kolejowy został zróżnicowany w sześciu podwariantach (koncepcjach), mających układ 3-przęsłowy: koncepcja 1 – przęsła łukowe z jazdą dołem, koncepcja 2 – kratownica o pasach równoległych, koncepcja 3 – kratownica o pasie górnym zakrzywionym, koncepcja 4 – kratownica o zmiennej wysokości, koncepcja 5 – kratownica o polach nieregularnych, koncepcja 6 – kratownica o polach załamanych. Wykonane w ramach raportu analizy wykazały, iż wariantem najkorzystniejszym pod względem środowiskowym jest wariant zapewniający prześwit pionowy pod przęsłem żeglownym powyżej WWŻ na poziomie 6,20 m. Wybrany wariant zapewnia optymalne warunki przepływu, podwyższa bezpieczeństwo prowadzenia żeglugi pod mostem oraz optymalizuje trasę prowadzenia jednostek pływających. Jak wynika z przedłożonych dokumentów, nie przewiduje się wariantowania lokalizacyjnego nowego mostu ze względu na konieczność dowiązania do istniejącego przebiegu linii kolejowej oraz do innych elementów infrastruktury.

Podstawą do rozstrzygnięcia sprawy była ocena całego materiału dowodowego zgromadzonego w toku postępowania, czym organ spełnił warunki art. 75 § 1, 77 § 1 i art. 80 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego.

W ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz na obszary Natura 2000 określono, analizowano oraz oceniono zagadnienia wskazane w art. 62 ustawy OOS, w tym m. in.:

- bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia na środowisko, ludzi, dobra materialne

i zabytki,

- możliwość oraz sposoby zapobiegania i zmniejszania negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,
- skumulowane oddziaływanie przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami.

Niniejszą decyzję wydano w oparciu przepisy 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 uwzględniając:

- wyniki opinii i uzgodnień: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie, Wojskowego Ośrodka Medycyny Prewencyjnej w Gdyni oraz Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, wyniki postępowania z udziałem społeczeństwa, zgodnie z zapisami art. 80 ustawy OOS,
- zakres merytoryczny i formalny, jaki powinien zostać określony w decyzji, zgodnie z art. 82 i 85 ustawy OOS.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Integralną część decyzji stanowi załącznik - Charakterystyka przedsięwzięcia.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska złożone za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. Zgodnie z art. 127 Kodeksu postępowania administracyjnego, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania, strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec 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 i prawomocna, co oznacza, iż brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Wnioskodawca dokonał opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji w kwocie 205 zł zgodnie z obowiązującą ustawą z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 z późn. zm.).



z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania
na Środowisko i Naprawy Szkód w Środowisku
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie
10.01.2020
Anna Czyżowicz

Otrzymują:

1. P. Pani Krystyna Araszkiewicz pełnomocnik RZGW PGW WP
Sweco Consulting Sp. z o.o.
Ul. I. Łyskowskiego 16
71-641 Szczecin
2. Pozostałe strony za pośrednictwem obwieszczenia, zgodnie z art. 49 oraz art. 10 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
w Szczecinie, ul. Wincentego Pola 6
71-342 Szczecin
2. Wojskowy Ośrodek Medycyny Prewencyjnej, 81-103 Gdynia 3
3. Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej
ul. Nowy Świat 6/12, 00-400 Warszawa

Charakterystyka przedsięwzięcia

Planowana inwestycja polega na częściowej rozbiórce istniejącego mostu kolejowego zlokalizowanego w km 733,7 rzeki Regalicy w Szczecinie oraz budowie nowego mostu pod nowym układem kolejowym wraz z infrastrukturą towarzyszącą. Nowy obiekt mostowy zostanie odsunięty od istniejącego obiektu o ok. 30 m w dół rzeki Regalicy (stan istniejący - km 349,120 km w ciągu linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny, stan projektowy 349,152 km). Inwestycja zlokalizowana jest na terenie miasta Szczecin w dzielnicy Prawobrzeże, osiedle Podjuchy.

Celem inwestycji jest zapewnienie właściwego prześwitu (podwyższenie mostu nad poziomem najwyższej wody żeglownej WWŻ) do prowadzenia skutecznej akcji lodołamania przy użyciu lodołamaczy. Most w istniejącym stanie utrudnia i niejednokrotnie wstrzymuje prowadzenie osłony przeciwlodowej oraz żeglugę lodołamaczy biorących udział w akcji lodołamania. Wstrzymuje on spływ lodu w kluczowych momentach akcji, odcinając lodołamacze stacjonujące poniżej mostu od obszaru prowadzenia lodołamania na Odrze jednocześnie zatrzymując krę lodową na filarach.

Most objęty rozbiórką jest mostem zwodzonym, zlokalizowanym w ciągu linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny, w km 349,120 (stacja Szczecin Podjuchy), nad korytem rzeki Regalicy (w km 733,7 rzeki). Jest to obiekt 5-przęsłowy, gdzie czwarte przęsło (część zwodziona) znajduje się przy zachodnim brzegu rzeki Regalicy, powstały w roku 1936, zastępując wcześniejszy, wybudowany w roku 1877. Planowana jest rozbiórka trzech stałych przęseł istniejącego mostu kolejowego wraz z podporami. Czwarte podnoszone przęsło mostu wpisane jest do rejestru zabytków (decyzja o nr L.dz.DZ-4140/47/O/K/2008/2009), w związku z tym zostanie zachowane i zabezpieczone podczas prowadzonych prac. Prace budowlane związane z istniejącym mostem obejmują również demontaż nawierzchni torowej, zabezpieczenie mechanizmu podnoszenia w pozycji opuszczonej, zabudowę pomostu elementami drewnianymi, montaż elementów wyposażenia, remont podpór, wykonanie dojeżdż od strony nastawni, jak również pozostałe prace ustalone w Programie Prac Konserwatorskich. Obecnie przeznaczony do rozbiórki przyczółek posadowiony jest na palach drewnianych i betonowych, natomiast filary nurtowe posadowione są pośrednio na warstwie narzutu kamiennego wzmocnionego palami drewnianymi. Rozbiórka planowana jest wraz z częścią posadowienia pośredniego do poziomu dna koryta rzeki w osłonie ścianek szczelnych. W związku z rozbiórką mostu planowana jest rozbiórka dwóch istniejących przepustów w km 347+147 oraz 347+408 linii 273 (dawne przejścia do zakładu Wiskord oraz przepustu służącego do odwodnienia torowiska) oraz budowa nowego przepustu w km ok. 347+408 w formie żelbetowej ramy służącej do odprowadzenia drenażu w miejscu rozebranego istniejącego przepustu.

Budowa nowego mostu na Regalicy obejmuje w szczególności: budowę dwóch przyczółków masywnych, wspólnych pod tory kolejowe, posadowionych pośrednio na wielkośrednicowych palach wierconych; budowę dwóch filarów masywnych, okutych krawędziowo (zabezpieczenie przed pochodem kry lodowej), posadowionych pośrednio na wielkośrednicowych palach wierconych, budowę trzyprzęsłowych ciągłych kratownicowych konstrukcji nośnych, odrębnych dla każdego toru, z jezdnią zamkniętą w formie płyty ortotropowej. Na obiekcie mostowym oraz na dojazdach do obiektu zaplanowano budowę toru bezстыkowego. Standardy konstrukcyjne nawierzchni będą określone jak dla torów klasy 0. Słupy trakcyjne montowane będą do wsporników stalowych, wykształconych na przęsłach. Przewidziano budowę na obiekcie torów nr 1, nr 2 w nowym przebiegu w planie:

- tory na obiekcie w prostej,
- tory nr 1, nr 2 w poziomie.

Konstrukcja mostu wsparta zostanie na dwóch podporach skrajnych (przyczółki P1, P2) oraz na dwóch podporach pośrednich (filary F1, F2). Podpory te będą wspólne pod przęsła w obu torach.

Odwodnienie obiektu zaprojektowano poprzez kolektory mostowe z odprowadzeniem do rzeki Regalicy. W ramach obiektu zaprojektowano również drenaż w obrębie płyt przejściowych.

Przebudowa obiektu pociąga za sobą konieczność dostosowania infrastruktury kolejowej w obrębie dojazdów do obiektu. Ze względu na bliskość stacji kolejowej Szczecin Podjuchy oraz konieczność dostosowania rozwiązań w planie i profilu do prowadzonych równolegle inwestycji, tj.: przebudowy stacji Szczecin Podjuchy w ramach zadania p.n. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” oraz budowy parkingu P&R realizowanego przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w partnerstwie z Miastem Szczecin, zakres robót obejmuje znaczny odcinek linii kolejowej nr 273 oraz linii nr 428. W związku z powyższym, planowana jest przebudowa infrastruktury stacji kolejowej Szczecin Podjuchy przy zapewnieniu bieżącej obsługi podróżnych p.o. Szczecin Żydowce i peronu nr 2, jak również utrzymanie obsługi bocznicy PBH Odra oraz rampy przy torze nr 7 wraz z dojazdem do rampy. Docelowo wykonana zostanie dwutorowa przeprawa mostowa. Ponadto, z uwagi na podniesienie niwelety toru na obiekcie mostowym do wskazanych wartości z dobudową drugiego toru, planowana jest przebudowa układu torowego stacji Szczecin Podjuchy. Zaprojektowano stację kolejową, międzywęzłową, z trzema torami głównymi zasadniczymi, trzema torami głównymi dodatkowymi nr 4, 6 i 8 i torami stacyjnymi bocznymi. Długości użyteczne torów głównych zasadniczych nr 1, 2 i 3 oraz głównych dodatkowych pozwolą na przyjęcie pociągów długości max. 750 m. Zaplanowano budowę jednego peronu dwukrawędziowego pomiędzy torami 1 i 2 o długości użytecznej 400 m i wysokości 0,76 m oraz peronu jednokrawędziowego przy torze nr 3 o długości 150 m. Szerokość peronu dwukrawędziowego wynosić będzie min. 3,50 m. Dojście do peronu dwukrawędziowego nastąpi poprzez dojście dwupoziomowe. W ramach inwestycji planuje się również przebudowę przejazdów kolejowo-drogowych w km 347,057 linii kolejowej nr 273 i w km 6,228 linii kolejowej nr 428. W ramach inwestycji przewiduje się demontaż wszystkich istniejących konstrukcji wsporczych stalowych i betonowych. Jako nowe konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej przewiduje się zastosować słupy trakcyjne stalowe posadowione na fundamentach palowych. Przebiegająca przez nowo budowany most sieć trakcyjna podwieszona będzie na konstrukcjach wsporczych, mocowanych do konstrukcji mostu. W zakresie ochrony przeciwporażeniowej, wszystkie konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej przewidziano uszynić z zastosowaniem systemu uszynienia grupowego w układzie otwartym. Wszystkie elementy metalowe znajdujące się w strefie oddziaływania sieci trakcyjnej w tym nowobudowany most na rzece Regalicy przewiduje się uszynić poprzez ogranicznik niskonapięciowy. W ramach przebudowy sieci trakcyjnej, na podstawie warunków uzyskanych z PKP Energetyka S.A. oraz „Porozumienia w sprawie usuwania kolizji elementów sieci elektroenergetycznej PKP Energetyka S.A. z zamierzeniami inwestycyjnymi PKP PLK S.A.”, nastąpi również przebudowa kabiny sekcyjnej Szczecin Podjuchy oraz przebudowa sterowania odłącznikami trakcyjnymi na st. Szczecin Podjuchy.

W związku z dostosowaniem infrastruktury kolejowej do nowoprojektowanego mostu, przewiduje się rozbiórkę dwóch budynków nastawni S_j i S_{j1} na stacji Szczecin Podjuchy i budowę nowego budynku nastawni (jako budynku parterowego, niepodpiwniczonego, o powierzchni zabudowy około 282 m², wyposażonego w instalacje wodno-kanalizacyjne, centralnego ogrzewania, wentylację mechaniczną i klimatyzację oraz instalację elektryczną i teletechniczną) wraz z zagospodarowaniem terenu, drogą dojazdową, miejscami postojowymi dla samochodów osobowych i przyłączami technicznymi do sieci uzbrojenia terenu.

Ze względu na rozwiązania nowoprojektowanego mostu oraz celem zapewnienia dojazdu do kompleksu wojskowego nr 1926 oraz przyległych posesji, planowana jest przebudowa drogi wewnętrznej – ulicy Szkolnej na długości około 280 m (docelowo jako jednojezdniowej,

dwupasowej, o nawierzchni bitumicznej i zasadniczej szerokości 5,0 m z obustronnymi poboczeniami), zlokalizowanej pod jednym z przęseł istniejącego mostu kolejowego w km ok. 349, jak również budowa nowego wiaduktu kolejowego w ciągu linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny nad ulicą Szkolną, w postaci jednoprzęsłowej żelbetowej ramy otwartej, posadowionej na palach wielkośrednicowych.

Dodatkowo celem zmniejszenia zasięgu nasypu kolejowego przewiduje się budowę muru oporowego w formie monolitycznych żelbetowych konstrukcji płytowo-kątowych zwieńczonych gzymsem:

- obustronnego pomiędzy skrajną podporą nowego mostu kolejowego na rzece Regalicy, a nowym wiaduktem kolejowym nad przebudowywaną ul. Szklaną,
- jednostronnego wzdłuż toru nr 1 linii kolejowej nr 273 w sąsiedztwie linii kolejowej nr 428.

W celu bezkolizyjnego przeprowadzenia ruchu pieszego pomiędzy peronami 1 i 2 na stacji Podjuchy, zaprojektowano przejście podziemne w postaci żelbetowej ramy, z windami dla osób niepełnosprawnych, umożliwiające komunikację z węzłem przesiadkowym.

W związku z przebudową stacji Szczecin Podjuchy zachodzi konieczność odtworzenia zasilania istniejących odbiorów energetycznych oraz nowoprojektowanych urządzeń energetycznych: elektryczne ogrzewanie rozjazdów, oświetlenie peronów, oświetlenie przejścia podziemnego, oświetlenie terenów kolejowych oraz zasilanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK).

Ponadto w ramach przedsięwzięcia przewiduje się:

- przebudowę sieci energetycznej,
- przebudowę sieci teletechnicznej,
- przebudowę sieci wodociągowej,
- przebudowę sieci gazowej,
- przebudowę sieci kanalizacji deszczowej,
- budowę kanalizacji deszczowej w rejonie obiektu mostowego,
- budowę odwodnienia torowiska i peronów,
- budowę przyłączy wodno-kanalizacyjnych,
- budowę dróg dojazdowych do terenów zamkniętych (drogi serwisowe).

W ramach prac związanych z rozbiórką mostu zaplanowano zachowanie i zabezpieczenie objętego ochroną konserwatorską podnoszonego przęsła mostu. Zgodnie z założeniami Koncepcji Programowo-Przestrzennej wstępnie założono wykonanie następujących prac, przewidzianych dla części obiektu istniejącego, wpisanego do rejestru zabytków:

- demontaż nawierzchni torowej;
- zabezpieczenie mechanizmu podnoszenia (zablokowanie przęsła w pozycji opuszczonej);
- zabudowa pomostu przęseł elementami drewnianymi;
- podwyższenie istniejących oraz montaż nowych balustrad;
- zabudowa elementów małej architektury (ławki, tablica pamiątkowa);
- remont podpór;
- wykonanie dojść do obiektu od strony nastawni SJ-2;

Ponadto planowane jest przesunięcie podłużne przęsła zwodzonego w strefę przyczółku nr 2.



z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA
Naczelnik Wydziału Ocen Oddziaływania
na Środowisko i Naprawy Szkód w Środowisku
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie
10.01.2020
Anna Czyżowicz

