



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W SZCZECINIE**

Szczecin, dnia 31 lipca 2017 r.

WONS-OŚ.4260.15.2017.KK.6

**DECYZJA Nr 25 /2017  
o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. l), art. 75 ust. 6, art. 84 ust. 1, 1a i 2 oraz 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 2016 r. poz. 353 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku Prezydenta Miasta Świnoujście, złożonego za pośrednictwem Pani Katarzyny Bogusławskiej, z dnia 14.06.2017 r., uzupełnionego w dniach 19.06.2017 r., 21.06.2017 r. oraz 23.06.2017 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.:

**Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo –  
promowo – autobusowego w Świnoujściu**

- 1) stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania środowisko dla ww. przedsięwzięcia;**
- 2) określám następujące istotne warunki korzystania ze środowiska:**
  - a) realizować inwestycję pod nadzorem przyrodniczym, tj.: zapewnić nadzór specjalisty – ornitologa, celem kontrolowania przebiegu prowadzonych prac związanych z wycinką drzew i wskazania terminu oraz sposobu prowadzenia tych prac;
  - b) przed rozpoczęciem prac budowlanych, prowadzony nadzór przyrodniczy ma zweryfikować możliwość wystąpienia gatunków chronionych na drzewach planowanych do usunięcia, a w przypadku stwierdzenia ich występowania, inwestor zobowiązany jest do uzyskania stosownego zezwolenia na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;
  - c) celem ograniczenia emisji hałasu i pyłu na tereny zabudowy mieszkaniowej znajdującej się na południe od planowanego parkingu wielopoziomowego, w odległości ok. 5 m od granicy terenu objętego inwestycją (działka nr 15), należy wprowadzić nasadzenia drzew i krzewów, w wieku powyżej 5 lat, w sposób pozwalający na ograniczenie emisji hałasu i pyłu do środowiska, stosując gatunki

- rodzimego pochodzenia, zgodnie z ich wymogami siedliskowo – glebowymi, oraz stale kontrolować stan fitosanitarny wprowadzonej zieleni i w razie konieczności, jej uzupełniania,
- d) podczas realizacji inwestycji zapewnić zraszanie dróg i placu budowy w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody,
  - e) zachować ostrożność przy transporcie, załadunku i rozładunku materiałów o charakterze pylistym (np. zabezpieczać plandekami),
  - f) podczas realizacji inwestycji należy ogrodzić plac budowy płytami pełnymi o wysokości nie mniejszej niż 2 m, w celu ograniczenia emisji hałasu i pyłu ma najbliższą zabudowę mieszkaniową.

### UZASADNIENIE

Prezydent Miasta Świnoujście, za pośrednictwem Pani Katarzyny Bogusławskiej, w dniu 14.06.2017 r. złożył wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: **Budowa infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo – promowo – autobusowego w Świnoujściu**, który uzupełniony został w dniach: 19.06.2017 r. oraz 21.06.2017 r.

Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dołączono:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia;
- kopię pełnomocnictwa udzielonego Pani Katarzynie Bogusławskiej do występowania w imieniu Prezydenta Miasta Świnoujście przed organami administracji publicznej w sprawie uzyskania uzgodnień, zezwoleń, decyzji i opinii w postępowaniach administracyjnych związku z realizacją przedmiotowej inwestycji,
- kopię mapy ewidencyjnej poświadczonej przez właściwy organ obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmującej przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- wypis z rejestru gruntów obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- kopię wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W związku z faktem, iż w przesłanych materiałach stwierdzono braki formalnoprawne, tutejszy organ pismem z dnia 22.06.2017 r., znak: WONS.OŚ.4260.15.2017.KK.1 wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia wniosku o:

- oryginał pełnomocnictwa,
- oryginał wypisu i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu objętego inwestycją (Uchwała nr XXX/238/2016 Rady Miasta Świnoujście z dnia 15 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście – jednostka obszarowa V – rejon ulic: Dworcowej, Fińskiej, Duńskiej i Norberta Barlickiego),
- wykaz działek, na których jest planowane przedsięwzięcie oraz działek, na które przedsięwzięcie będzie oddziaływać,
- informację, czy teren inwestycyjny obejmuje działki nr 13/1 oraz 13/2 obręb Warszów 14.

Stosowne uzupełnienia otrzymano w dniu: 23.06.2017 r.

Z rozpoznania dokumentów dotyczących przedmiotowej sprawy wynika, że zgodnie z zapisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), inwestycja zakwalifikowana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 56. W związku z powyższym, zgodnie z art. 71 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.) - zwanej ustawą OOS, ww. inwestycja wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z wypisem z ewidencji gruntów oraz decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24.03.2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako tereny zamknięte, planowane przedsięwzięcie w obrębie działki nr 8/5, obręb Warszów, gmina Świnoujście, zlokalizowane jest na terenie zamkniętym. 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.

Dodatkowo z uwagi, iż wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego, tj. Gmina Miasto Świnoujście, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. 1) ustawy OOS, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, planowane przedsięwzięcie jest zgodne z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego - Uchwała nr XXX/238/2016 Rady Miasta Świnoujście z dnia 15 grudnia 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście – jednostka obszarowa V – rejon ulic: Dworcowej, Fińskiej, Duńskiej i Norberta Barlickiego.

Po skompletowaniu wniosku o wydanie decyzji środowiskowej, zgodnie z art. 61 § 4 i art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, zawiadomieniem z dnia 26.06.2017 r., znak: WONS.OŚ.4260.15.2017.KK.2 organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z zapisem w art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy OOS, pismem z dnia 26.06.2017 r., znak: WONS.OŚ.4260.15.2017.KK.3, zwrócono się o opinię do organów właściwej inspekcji sanitarnej, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, tj. do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu oraz Państwowego Powiatowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Świnoujściu (z uwagi, iż działki nr 1/1, 1/4, 1/5, 1/6, 1/8, 1/13, 2/2, 2/4, 2/5, 2/6, 2/7, 2/8, 2/9, 4/4, 5/2, 7/5, 8/5, 10, 45/1, 45/3, 45/4, 45/5, 49/2 obręb 14 M. Świnoujście, znajdują się w granicach portu morskiego). Ww. organy kolejno pismami: z dnia 27.06.2017 r. znak: PPS-NS-NZ-402/2374/23/MJ/2017 oraz z dnia 29.06.2017 r. znak: GS-N-NZ/4010/7/17, nie stwierdzili potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji. Ponieważ Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie jest organem prowadzącym postępowanie, zastosowanie ma art. 6 ustawy OOS, zgodnie, z którym wymogu uzgodnienia lub opiniowania nie stosuje się, jeżeli organ prowadzący postępowanie jest jednocześnie organem uzgadniającym lub opiniującym.

Analizując oddziaływanie przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska, w tym środowisko przyrodnicze przeanalizowano dodatkowo następujące dokumenty:

1. „Waloryzację przyrodniczą województwa zachodniopomorskiego” (BKP, Szczecin 2010).
2. Standardowy Formularz Danych (SDF) sporządzony dla obszaru Natura 2000 Wolin i Uznam PLB320019, w tym informacje dotyczące charakterystyki obszaru, środowiska przyrodniczego oraz identyfikacji zagrożeń.

Mając na uwadze uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy OÖŚ, oraz analizę przedłożonych dokumentów, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, postanowieniem z dnia 10.07.2017 r., znak: WONS-OŚ.4260.15.2017.KK.4 odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, uwzględniając opinię organów inspekcji sanitarnej.

Z uwagi na fakt odstąpienia od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, nie zaistniała konieczność przeprowadzenia postępowania z udziałem społeczeństwa.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a., przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawiadomieniem z dnia 10.07.2017 r., znak: WONS-OŚ.4260.15.2017.KK.5, powiadomiono strony o zebraniu wszystkich materiałów dowodowych w przedmiotowej sprawie i wyznaczeniu terminu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i możliwości wniesienia uwag lub zastrzeżeń w przedmiotowej sprawie w zakresie ochrony środowiska. Należy podkreślić, iż od stron postępowania nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski w przedmiotowej sprawie.

Wśród uwarunkowań, o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przesądziły następujące fakty.

#### **1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia.**

Planowana inwestycja polega na budowie infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo – promowo - autobusowego w Świnoujściu poprzez:

1. Budowę parkingu w rejonie położonym pomiędzy torami dworca kolejowego w Świnoujściu, ul. Barlickiego i ul. Okólną wraz z dojazdami.

Przewiduje się budowę parkingu terenowego oraz parkingu piętrowego – otwartego garażu wielopoziomowego, celem umożliwienia mieszkańcom i turystom pozostawienie samochodu po dojeździe do Świnoujścia bez konieczności przeprawiania się na drugą stronę Świny. (tzw. parking Park&Ride).

Parking terenowy wykonany zostanie z kostki betonowej fugowanej. Wjazd na teren parkingu będzie odbywał się od strony ul. Barlickiego oraz ul. Okólnej. Na terenie parkingu zlokalizowany zostanie biletomat a także stacja do ładowania samochodów elektrycznych. Wyznaczone zostały także miejsca lokalizacji stojaków rowerowych. Planuje się zagospodarowanie terenu parkingu zielenią urządzaną. Planowana jest następująca liczba miejsc parkingowych: dla autobusów - 5 sztuk, dla samochodów 113 sztuk oraz 8 stanowisk postojowych dla samochodów elektrycznych.

Parking piętrowy otwarty zbudowany zostanie w postaci garażu wielokondygnacyjnego w konstrukcji żelbetowej. Będzie to obiekt niepodpiwniczony

o 4 kondygnacjach. Parter obiektu przeznaczony zostanie na powierzchnie usługowe. Przewiduje się lokalizację myjni ręcznej dla samochodów. Mycie samochodów odbywać się będzie ręcznie przy pomocy urządzeń ciśnieniowych na wsięgniku. Ścieki powstające przy myciu pojazdów na płycie, będą podczyszczane i wprowadzane do miejskiej kanalizacji sanitarnej. Odpady z systemu podczyszczania (separatorów) będą usuwane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Na pozostałych trzech kondygnacjach nadziemnych przewidziano możliwość parkowania samochodów. Ostatnia (3) kondygnacja będzie wykonana jako stropodach. Z każdej kondygnacji wykonane zostanie odwodnienie liniowe wód deszczowych.

2. Przebudowę parkingów w rejonie ul. Dworcowej oraz zatoki postojowej przy ul. Nadbrzeżnej celem utworzenia parkingów tzw. K&R.

Przebudowa parkingów w rejonie ul. Dworcowej oraz zatoki postojowej przy ul. Nadbrzeżnej ma na celu wyeliminowanie „dzikiego” parkowania pojazdów w tym rejonie. Planowane jest również zagospodarowanie terenu elementami małej architektury (ławki, donice na drzewa) a także wprowadzenie zadaszeń/wiat. Dodatkowo na placu, w rejonie zajętych obecnie przez kwietniki, planuje się lokalizację kubaturowego obiektu z przeznaczeniem na punkt informacji turystycznej

3. Przebudowę infrastruktury drogowej służącej komunikacji miejskiej, PKS i busom oraz obsłudze pasażera, w tym budowa budynku PKS.

W ramach modernizacji terenu w rejonie dworca PKS planuje się budowę nowego parterowego budynku PKS o powierzchni zabudowy ok. 80 m<sup>2</sup>, jak również zagospodarowanie terenu poprzez wprowadzenie elementów małej architektury (kratki na drzewa, stojaki rowerowe, demontowalne wysepki bus).

4. Modernizację infrastruktury,

Planuje się przebudowę ciągów jezdnych, pieszych i rowerowych będących konsekwencją zaprojektowanych rozwiązań służących obsłudze węzła przesiadkowego (dróg, parkingów, zatok itd.), w tym budowa kładki dla pieszych mającej na celu bezkolizyjne połączenie terenu planowanych parkingów (terenowego i wielopiętrowego) z terenem dworców, przystanków i przeprawą promową.

Kładka wykonana zostanie w konstrukcji żelbetowej i wyposażona zostanie w windę umożliwiającą przemieszczanie się osób niepełnosprawnych. W ramach modernizacji infrastruktury terenów przyległych, remontom i przebudowie poddane zostaną lokalne drogi mające rozprowadzić ruch pojazdów samochodowych z parkingów. W ramach modernizacji sieci drogowej powiększona zostanie również sieć ścieżek rowerowych.

5. Budowę niezbędnej infrastruktury technicznej.

Powierzchnia objęta inwestycją wynosi ok. 40570 m<sup>2</sup>, w tym powierzchnia poszczególnych elementów inwestycji jest następująca:

- miejsc parkingowych na parkingu terenowym - ok. 1600 m<sup>2</sup>,
- parkingu wielopoziomowego:
  - parter wraz z rampą - ok. 1250 m<sup>2</sup>,
  - kondygnacje 1-3- ok. 5920 m<sup>2</sup>
- budynku PKS:



- powierzchnia zabudowy - ok. 80 m<sup>2</sup>,
- powierzchni utwardzonych:
  - nawierzchnia bitumiczna - ok. 5500 m<sup>2</sup>,
  - nawierzchnia z kostki - ok. 20280 m<sup>2</sup>,
- zieleni - ok. 4500 m<sup>2</sup>,
- kładki nad torami - ok. 1250 m<sup>2</sup>.

Obecnie teren objęty inwestycją stanowi jeden z najważniejszych węzłów transportowych i komunikacyjnych Świnoujścia. Pełni on bardzo ważną funkcję w związku z wyjątkowym układem przestrzennym miasta Świnoujście, którego centrum położone na wyspie Uznam nie posiada stałego lądowego połączenia z dzielnicami przemysłowymi i mieszkaniowymi zlokalizowanymi na wyspach Wolin i Karsibórz.

## **2. Usytuowanie przedsięwzięcia.**

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w prawobrzeżnej części miasta Świnoujście, w województwie zachodniopomorskim. Teren objęty przedsięwzięciem zlokalizowany jest pomiędzy ulicami: Nabrzeżną, Dworcową, Barlickiego i Okólną w Świnoujściu i obejmuje następujące działki nr: 1/1, 1/4, 1/5, 1/6, 1/8, 1/13, 2/2, 2/4, 2/5, 2/6, 2/7, 2/8, 2/9, 4/4, 5/2, 6/1, 6/2, 7/1, 7/3, 7/4, 7/5, 8/4, 8/5, 10, 11, 12, 13/1, 13/2, 14, 19/5, 19/6, 20, 21/1, 21/3, 22, 23, 44, 45/1, 45/3, 45/4, 45/5, 49/2, 63/1, 63/4, 63/6, 64/1 obręb Warszów 14, gmina Świnoujście.

Planowane przedsięwzięcie w obrębie działek nr 1/1, 1/4, 1/5, 1/6, 1/8, 1/13, 2/2, 2/4, 2/5, 2/6, 2/7, 2/8, 2/9, 4/4, 5/2, 7/5, 8/5, 10, 45/1, 45/3, 45/4, 45/5, 49/2 znajduje się w granicach portu morskiego w Świnoujściu.

Teren przedsięwzięcia graniczy:

- od północy: z morskimi drogami wewnętrznymi cieśniny Świny,
- od wschodu: z zabudowaniami przy ul. Norberta Barlickiego,
- od zachodu: na fragmencie z terenami portowymi, terenami kolei oraz terenami zieleni nieurządzonej,
- od południa: z terenami zabudowy usługowej, wielorodzinnej i jednorodzinnej.

Jak wynika z Waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego (BKP, 2010) przedsięwzięcie znajduje się poza granicami istniejących i proponowanych form ochrony przyrody oraz innych cennych obszarów przyrodniczych. Projekt zlokalizowany jest poza obszarami Natura 2000. Najbliżej położonym tego typu obszarem jest oddalonym o ok. 1 km od miejsca realizacji inwestycji obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Wolin i Uznam PLH320019. Obszar ten został wyznaczony w celu ochrony siedlisk przyrodniczych z Załącznika I do Dyrektywy Siedliskowej oraz siedlisk chronionych gatunków roślin i zwierząt z Załącznika II do ww. Dyrektywy.

Teren, na którym planowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie jest całkowicie zmieniony antropogenicznie. Większa część terenu użytkowana jest, jako ciągi komunikacyjne, parkingi. Teren nabrzeża jest wybetonowany, znajdują się tam pojedyncze drzewa i krzewy oraz niewielkie powierzchnie (otwory w terenach zabetonowanych), w których rosną pojedyncze drzewa. Na części terenu niewybetonowanego, która stanowi ubity grunt, występuje na niewielkiej powierzchni roślinność ruderalna.

W obszarze opracowania nie ma obiektów, ani stanowisk dokumentacyjnych będących pod ochroną archeologiczną – konserwatorską.

Dodatkowo planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza granicami stref ochronnych dla ujęć wód podziemnych.

Obszar objęty inwestycją stanowi typowy krajobraz przekształcony i ukształtowany pod wpływem działalności człowieka. Teren ten poddany jest bardzo silnej antropopresji z uwagi na lokalizację przeprawy promowej Świnoujście Warszów, dworca kolejowego jak również działalność portową.

### **3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania.**

Jak wynika z analizy przeprowadzonej w przedłożonej KIP, zagrożenia dla poszczególnych komponentów środowiska pojawić się mogą 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 zarówno pod względem uwarunkowań przyrodniczych, gospodarki odpadami, gospodarki wodno - ściekowej, a także emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu oraz do środowiska.

Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia (KIP), podczas realizacji przedsięwzięcia wystąpi okresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza. Źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza będą silniki pojazdów i maszyn budowlanych, uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne (będące źródłem pylenia) i prace związane z układaniem poszczególnych elementów inwestycji (będące źródłem lokalnej uciążliwości związanej z niezorganizowaną i zorganizowaną emisją pyłu oraz węglowodorów). Dodatkowo wzrost czasowego zapylenia może powodować przemieszczanie się mas ziemi podczas wykonywania robót realizacyjnych. Emisja ta ma charakter czasowy i lokalny. Niemniej jednak celem ograniczenia emisji pyłów do środowiska podczas realizacji przedsięwzięcia, nałożono na inwestora obowiązek przykrywania materiałów sypkich podczas transportu, jak również zapewnienia zraszania dróg i placu budowy w czasie wysokich temperatur oraz wietrznej, suchej pogody.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza będą silniki pojazdów poruszających się po drodze. Biorąc pod uwagę, iż celem inwestycji jest m.in. wyeliminowanie „dzikich” miejsc parkingowych, należy przypuszczać iż realizacja inwestycji nie spowoduje pogorszenia obecnego stanu powietrza w tym rejonie.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wytworzone zostaną odpady, sklasyfikowane według załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1923). Będą to m.in. opakowania z papieru i tektury (kod 15 01 01), opakowania z drewna (kod 15 01 03), zmieszane odpady opakowaniowe (kod 15 01 06), gruz ceglany (kod 17 01 02), odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów (kod 17 01 01), zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 170106 (kod 17 01 07), inne niewymienione odpady (kod 17 01 82), tworzywa sztuczne (kod 17 02 03), mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01 (kod 17 03 02), żelazo i stal (kod 17 04 05), mieszaniny metali (kod 17 04 07), kable inne niż wymienione w 17 04 10 (kod 17 04 11), gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 (kod 17 05 04), niesegregowane odpady komunalne (kod 20 03 01).

Faza eksploatacji będzie wiązała się z powstawaniem minimalnej ilości odpadów. Będą to głównie odpady komunalne m.in. opakowania z papieru i tektury (kod 15 01 01), opakowania z tworzyw sztucznych (kod 15 01 02), opakowania wielomateriałowe (kod 15 01 05), zmieszane odpady opakowaniowe (kod 15 01 06), opakowania ze szkła (kod 15 01 07), zmieszane odpady komunalne (kod 20 03 01), zużyte urządzenia inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 13 (kod 16 02 14). Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji będą magazynowane selektywnie, w odpowiednich pojemnikach, w wyznaczonych miejscach, w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu środowiska, a następnie będą przekazywane uprawnionym podmiotom do zagospodarowania zgodnie z przepisami.

Powstające na etapie realizacji inwestycji ścieki bytowe będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych typu toi-toi, a następnie odbierane przez specjalistyczne firmy.

Na etapie eksploatacji inwestycji ścieki bytowe z parkingu wielopoziomowego i budynku PKS odprowadzane będą do istniejącej kanalizacji sanitarnej zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Świnoujściu.

Ścieki deszczowe również odprowadzane będą zgodnie z warunkami technicznymi wydanymi przez Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Świnoujściu. Planowane jest odprowadzanie wód opadowych i deszczowych w następujący sposób:

- z parkingu wielopoziomowego do istniejącej kanalizacji deszczowej w ul. Barlickiego,
- z parkingu terenowego, powierzchniowo, za pomocą drenów francuskich,
- z przebudowywanych powierzchni w rejonie dworca PKS, m.in. parkingów i dróg, w dotychczasowy sposób, do sieci kanalizacyjnej, poprzez zastosowanie nowych wpustów deszczowych i wykorzystanie istniejących, zastosowane zostaną odwodnienia liniowe,
- z dróg i parkingów, powierzchniowo, za pomocą drenów francuskich,
- z nowobudowanego budynku PKS do istniejącej kanalizacji poprzez nowe wpusty deszczowe.

Ścieki powstające podczas mycia pojazdów na terenie parkingu piętrowego, będą wstępnie podczyszczane w specjalny urządzeniach i następnie wprowadzane do miejskiej kanalizacji sanitarnej.

Zgodnie z KIP, podczas realizacji przedsięwzięcia źródłem hałasu dla tych terenów będą prace budowlane oraz ruch pojazdów przyjeżdżających na teren budowy i prowadzących rozładunek materiałów. O poziomie i uciążliwości emitowanego hałasu, decydować będzie typ i jakość używanego sprzętu oraz czas jego pracy. Należy zaznaczyć, że podczas realizacji tego typu inwestycji urządzenia nie będą pracować równocześnie, a podczas pracy zmieniać się będzie ich obciążenie. Emisja hałasu będzie związana z miejscem realizacji przedsięwzięcia i będzie przesuwac się wraz z postępami prac budowlanych. Po zakończeniu budowy uciążliwość związana z hałasem ustanie.

Na terenie planowanej inwestycji brak jest terenów chronionych akustycznie na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r. poz.112).

Najbliższymi terenami podlegającymi ochronie akustycznej jest zabudowa jednorodzinna granicząca od strony południowej z obszarem opracowania (budynek na działce nr 63/2 przy



ul. Okólnej) oraz znajdująca się na południe od planowanego parkingu wielopoziomowego, w odległości ok. 5 m od granicy terenu objętego inwestycją (działka nr 15). Natomiast w odległości około 25 m od granicy wschodniej obszaru objętego inwestycją, na terenie którego zaplanowano budowę parkingu wielopoziomowego, wzdłuż ul. Barlickiego, znajduje się zabudowa wielorodzinna z usługami.

W celu minimalizacji negatywnych oddziaływań na środowisko, inwestor zobowiązał się do wprowadzenia następujących działań ograniczających emisję hałasu podczas prowadzenia prac budowlanych m.in.: graniczenie powierzchni placu budowy do niezbędnego minimum, zawężenie czasu wykonywania prac związanych z użyciem maszyn i urządzeń emitujących hałas wyłącznie do pory dziennej (za wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej jak np. wylewanie fundamentów), zastosowanie wysokosprawnych, nowoczesnych maszyn i urządzeń, wyłączanie nieużywanych urządzeń i maszyn budowlanych, ogrodzenie placu budowy płytami pełnymi o wysokości nie mniejszej niż 2 m, zlokalizowanie zaplecza budowy w oddaleniu od terenów chronionych akustycznie. Dodatkowo, jak wynika z załącznika graficznego przedstawiającego planowane zagospodarowanie terenu, zabudowa znajdująca się na południe od planowanego parkingu wielopoziomowego (działka nr 15), zostanie oddzielona od terenu objętego inwestycją pasem zieleni, który pełnił będzie również rolę ekranu akustycznego. Niemniej jednak aby zaplanowane nasadzenie spełniały powyższą rolę nałożono na inwestora obowiązek wprowadzenie nasadzeń drzew i krzewów, w wieku powyżej 5 lat, stosując gatunki rodzimego pochodzenia, zgodnie z ich wymogami siedliskowo – glebowymi oraz stałego kontrolowania stanu fitosanitarnego wprowadzonej zieleni i w razie konieczności, jej uzupełniania. Planowane nasadzenia będą również ograniczały emisję pyłu na najbliższe tereny zabudowy mieszkaniowej.

Mając powyższe na uwadze, należy przypuszczać, iż planowana inwestycja nie będzie stanowić źródła ponadnormatywnej emisji hałasu do środowiska.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, inwestycja może również wywrzeć wpływ na środowisko przyrodnicze.

Zgodnie z zapisami w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz z ogólnie dostępnych danych, przedsięwzięcie znajduje się poza granicami istniejących i proponowanych form ochrony przyrody oraz innych cennych obszarów przyrodniczych. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest oddalony o ok. 1 km od miejsca realizacji inwestycji obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Wolin i Uznam PLH320019.

Obszar analizowanego przedsięwzięcia to teren mocno zurbanizowany i zmieniony antropogenicznie. Część terenu w rejonie przeprawy promowej oraz dworca PKP, przystanku PKS i postoju busów jest w zasadzie całkowicie zajęta przez powierzchnie nieprzepuszczalne (asfalt, płyty betonowe). Udział zieleni w analizowanym terenie jest minimalny, głównie występują pojedyncze drzewa, które rosną w gabionach czy na klombie w rejonie dworca.

W związku z budową parkingu terenowego i wielopoziomowego, konieczna jest wycinka głównie takich drzew jak klony, olsze, wierzby i brzozy brodawkowatej. Ich wiek nie przekracza w większości 60 lat a granicznym okresem pochodzenia starszych zadrzewień w tym terenie jest wiek 70-80 lat dla rosnących tam wiązów i dębów. Kilkanaście drzew jest w złym stanie technicznym, są mocno ugałęzione, krzywe z deformacją strzały oraz konfiguracji statycznej grożącej niekontrolowanymi wykrotami oraz wiatrolomami. Z KIP wynika, iż teren

na którym jest planowana ww. wycinka drzew w przeszłości stanowił sad, o czym świadczy obecność wielu drzew owocowych. Jak wynika z ogólnie dostępnych danych ww. drzewa nie stanowią siedlisk przyrodniczych, dla których powołuje się obszary Natura 2000.

Zgodnie z KIP, drzewa i krzewy nie przeznaczone do wycinki, a które znajdują się w bliskim sąsiedztwie prowadzonych robót budowlanych będą zabezpieczone przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi.

Na terenie objętym inwestycją nie stwierdzono innych gatunków chronionych roślin oraz zwierząt. W stosunku do chronionych gatunków ptaków, inwestor zobowiązał się do przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym tej grupy zwierząt, tj. poza okresem od 15 marca do 15 sierpnia. Niemniej jednak jest możliwe przeprowadzenie powyższej czynności w tym okresie pod warunkiem wykluczenia przez nadzór ornitologiczny miejsc występowania oraz rozrodu chronionych gatunków ptaków a w przypadku ich wystąpienia, uzyskania stosownych zezwoleń, zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Z uwagi, iż obszar inwestycji zlokalizowany jest w zurbanizowanej części miasta Świnoujścia, co wpływa na występowanie stałej, całorocznej antropopresji i występowania czynników płoszących, nie przewiduje się również wpływu na pozostałe gatunki zwierząt.

Na podstawie informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w tym zobowiązanie się inwestora do przestrzegania zasad dotyczących wykonywania prac w pobliżu drzew i krzewów, należy stwierdzić, że inwestycja nie spowoduje znacznego zniszczenia środowiska przyrodniczego podczas prowadzenia prac ziemnych.

W ocenie tutejszego organu przy uwzględnieniu zakresu prac objętych inwestycją, stwierdza się, iż realizacja inwestycji nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska przyrodniczego. Analiza nie wykazała znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia w odniesieniu do siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony został zaprojektowany ww. obszar Natura 2000, a co za tym idzie nie spowoduje wystąpienia skumulowanego wpływu na ten obszar.

Mając powyższe na uwadze, tutejszy organ nie zaliczył przedmiotowego przedsięwzięcia do przedsięwzięć mogących znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000.

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. Zgodnie z *Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. z 2016 r., poz.1967), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest na terenie jednolitej części wód powierzchniowych przejściowych: Zalew Szczeciński o kodzie PLTWIWB8, której stan ekologiczny określono jako zły. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest osiągnięcie co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i dobrego stanu chemicznego, a także zapobieganie pogorszeniu się jego potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego.

Teren lokalizacji przedsięwzięcia znajduje się w granicach jednolitej części wód podziemnych PLGW60001 (JPWd nr 1), zagrożonej osiągnięciu celów środowiskowych. Powyższe wynika z nadmiernego poboru wód z ujęć wód podziemnych przy ograniczonych zasobach oraz ascenzji wód słonych. Celem środowiskowym dla tej części wód jest:

- zapobieganie lub ograniczanie wprowadzania do nich zanieczyszczeń;
- zapobieganie pogorszeniu oraz poprawa ich stanu;
- ochrona i podejmowanie działań naprawczych, a także zapewnianie równowagi między poborem a zasilaniem tych wód, tak aby osiągnąć ich dobry stan.

Teren objęty inwestycją nie znajduje się na terenie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Realizacja przedsięwzięcia w planowanym zakresie i przy założonych technologiach (w tym odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z parkingu wielopoziomowego, przebudowywanych powierzchni w rejonie dworca PKS oraz z nowobudowanego budynku PKS do istniejącej kanalizacji deszczowej, z pozostałych powierzchni za pomocą drenów francuskich do gruntu), nie spowoduje negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne. W szczególności nie spowoduje powstania zagrożeń dla stanu jakości wód ww. jednolitych częściach wód. W związku z powyższym oraz mając na uwadze zobowiązanie się inwestora do przestrzegania podczas prowadzonych prac, warunków uniemożliwiających zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego realizacja zamierzonej inwestycji nie doprowadzi do pogorszenia stanu wód i ekosystemów od wody zależnych, a co za tym idzie nie będzie zagrażała w osiągnięciu celów środowiskowych.

Faza realizacji nie wpłynie na jakość i dynamikę ilości przepływu wód z uwagi na to, że zabroniony będzie zrzut ścieków z fazy realizacji do wód powierzchniowych oraz nie nastąpi ich zanieczyszczenie podczas prowadzenia prac. Do wód powierzchniowych nie będą wprowadzane żadne zanieczyszczenia, uzupełnianie paliw oraz innych płynów eksploatacyjnych odbywać się będzie poza placem budowy, teren budowy zostanie zabezpieczony przed możliwością ewentualnych wycieków z samochodów czy maszyn budowlanych, plac budowy zlokalizowany zostanie w odległości przynajmniej 50 m od Ujścia Świny. Można, zatem uznać, że cele środowiskowe nie są zagrożone przez planowaną inwestycję. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać na wody powierzchniowe.

W fazie eksploatacji inwestycji przewidziano przyłączenie planowanych obiektów do kanalizacji sanitarnej a odprowadzanie wód deszczowych uzgodnione zostanie z właściwym organem administracji.

Realizacja przedsięwzięcia w planowanym zakresie i przy zastosowanych działaniach ograniczających negatywny wpływ na środowisko gruntowo-wodne m.in. wyposażenie placu budowy w okresowo opróżniane, przenośne kabiny sanitarne, magazynowanie powstających odpadów w specjalistycznych pojemnikach, a następnie przekazywanie ich na podstawie umów przedsiębiorcom posiadającym stosowne zezwolenia na ich ewentualne ponowne zastosowania (odzysk i recykling) lub unieszkodliwienie, zapewnienie na placu budowy substancji do ewentualnego neutralizowania wycieków z maszyn i urządzeń, nie spowoduje negatywnego oddziaływania na wody powierzchniowe i podziemne. W szczególności nie spowoduje powstania zagrożeń dla stanu jakości ww. jednolitych częściach wód. W związku z powyższym oraz mając na uwadze zobowiązanie się inwestora do przestrzegania podczas prowadzonych prac, warunków uniemożliwiających zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego realizacja zamierzonej inwestycji nie doprowadzi do pogorszenia stanu wód i ekosystemów od wody zależnych, a co za tym idzie nie będzie zagrażała w osiągnięciu celów środowiskowych.

Podsumowując budowa i eksploatacja przedmiotowej inwestycji nie wpłynie ujemnie na środowisko wodne i gruntowe a tym samym na cele wskazane w Planie Gospodarowania Wodami na obszarze Dorzecza Odry.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia oraz w jego bezpośrednim zasięgu oddziaływania nie występują żadne zabytki chronione na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

Przedmiotowa inwestycja nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia awarii w rozumieniu art. 248 Prawa ochrony środowiska.

Biorąc pod uwagę, lokalizację inwestycji na terenie przekształconym i ukształtowanym pod wpływem działalności człowieka jak również wkomponowanie inwestycji w istniejącą infrastrukturę tej części miasta, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na krajobraz. Nie przewiduje się również negatywnego wpływu na klimat. W związku z lokalizacją planowanego przedsięwzięcia w bezpośrednim sąsiedztwie Świny i bliskości Morza Bałtyckiego dla analizowanego terenu mogą wystąpić zdarzenia związane z siłami natury, głównie związane z silnym wiatrem północnym od morza i możliwością wystąpienia powodzi. Zgodnie z KIP, planowane przedsięwzięcie nie będzie wprowadzało działań związanych z wykonywaniem robót oraz czynności utrudniających ochronę przed powodzią lub zwiększających zagrożenie powodziowe.

Przeanalizowano również oddziaływanie skumulowane przedsięwzięcia z istniejącymi i planowanymi inwestycjami, zlokalizowanymi w sąsiedztwie, na poszczególne komponenty środowiska.

Realizacja inwestycji w całości realizuje zapotrzebowanie tej części miasta Świnoujście na budowę infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo – promowo - autobusowego w Świnoujściu, jak również w całości wypełnia założenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Realizacja inwestycji ma na celu sprawne skomunikowanie wyspy Uznam z dzielnicami przemysłowymi i mieszkaniowymi zlokalizowanymi na wyspach Wolin i Karsibórz. W związku z czym nie przewiduje się kumulowania negatywnych oddziaływań.

Analizując przedłożone dokumenty nie stwierdzono możliwości znaczącego transgranicznego oddziaływania na środowisko. Wynika to z charakteru przedsięwzięcia oraz lokalizacji w całości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Teren inwestycji, zlokalizowany jest na terenie Miasta Świnoujście, w odległości ok. 7 km od granicy z Republiką Federalną Niemiec, co wyklucza możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski, zarówno na etapie realizacji, eksploatacji, jak i ewentualnej likwidacji.

W związku z powyższym nie przewiduje się wystąpienia potencjalnego, znaczącego, transgranicznego oddziaływania na środowisko i przeprowadzania postępowania w tym zakresie.

Możliwość nałożenia warunków w niniejszej decyzji odstępującej od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko wynika z art. 84 ust. 1a ustawy OOS.

W wyniku przeprowadzonej analizy, inwestor wybrał wariant najkorzystniejszy dla środowiska, którego realizacja spowoduje najmniejszą ingerencję w środowisko. Planowane do wykorzystania materiały, jak również przyjęta technologia jest bezpieczna dla środowiska



naturalnego i przy prawidłowym jej przebiegu (postępowanie zgodne z przepisami prawa, stosowanie najnowszych dostępnych i uzasadnionych ekonomicznie technik oraz prawidłowej organizacji prac budowlanych) nie wpłynie negatywnie na środowisko przyrodnicze i nie będzie oddziaływać negatywnie na tereny zlokalizowane w sąsiedztwie inwestycji.

Przedłożone materiały dotyczące planowanego przedsięwzięcia oraz dane na temat elementów środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, pozwoliły ocenić w sposób wystarczający jego oddziaływanie na środowisko, w tym na środowisko przyrodnicze. W związku z powyższym uwzględniając rodzaj, zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz warunki użytkowania terenu w fazie realizacji uznaje się, iż planowana inwestycja nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000.

Niniejsza decyzja została wydana m.in. w oparciu o następujące przepisy:

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257) stwierdzającego załatwienie sprawy przez organ administracji publicznej poprzez wydanie decyzji,
- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. 1, art. 75 ust. 6, ustawy OOS, stwierdzający konieczność uzyskania decyzji środowiskowej dla przedsięwzięcia wraz ze wskazaniem organu właściwego do wydania przedmiotowej decyzji,
- art. 84 ust. 1, 1a i 2 stanowiący, że w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz może określić istotne warunki lub wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, ponadto decyzja posiada załącznik stanowiący charakterystykę przedsięwzięcia,
- art. 85 ustawy OOS, określający, że w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (...) powinno zawierać informacje o uwarunkowaniach, o których mowa w art. 63 ust. 1.

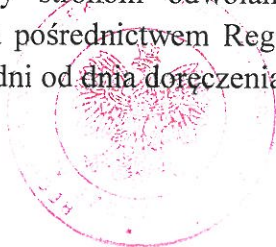
Biorąc powyższe pod uwagę niniejszą decyzję wydano bez przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i orzeczono jak w sentencji.

Niniejsza decyzja podlega zwolnieniu z opłaty skarbowej, zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2016 r., por. 1827 ze zm.)

Integralną częścią decyzji jest załącznik - Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy OOS.

#### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie  
2017-07-31  
Radosław Przegorzał



Otrzymują:

1. Gmina Miasto Świnoujście za pośrednictwem pełnomocnika – Pani Katarzyny Bogusławskiej, Compono Sp. zo.o., ul. Bohaterów Warszawy 21, 70-372 Szczecin
2. Gmina Miasto Świnoujście, 72-600 Świnoujście, ul. Wojska Polskiego 1/5 - ePUAP
3. Skarb Państwa-Prezydent Miasta Świnoujście, 72-600 Świnoujście, ul. Wojska Polskiego 1/5- ePUAP
4. Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o., ul. Szczecińska 76, 72-400 Kamień Pomorski-ZPO
5. Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna, ul. Szczęśliwicka 62, 02-237 Warszawa-ZPO
6. ENEA Operator Sp. z o. o., ul. Strzeszyńska 58, 60-479 Poznań-ZPO
7. Żegluga Świnoujścia, ul. Wybrzeże Władysława IV 12, 72-600 Świnoujście-ZPO
8. Cap Roman, Świnoujście - ZPO
9. Gajewski Kamil, Świnoujście- ZPO

### **Charakterystyka przedsięwzięcia**

Planowana inwestycja polega na budowie infrastruktury związanej z modernizacją węzła przesiadkowego kolejowo – promowo - autobusowego w Świnoujściu poprzez:

1. Budowę parkingu w rejonie położonym pomiędzy torami dworca kolejowego w Świnoujściu, ul. Barlickiego i ul. Okólną wraz z dojazdami.  
Przewiduje się budowę parkingu terenowego oraz parkingu piętrowego – otwartego garażu wielopoziomowego, celem umożliwienia mieszkańcom i turystom pozostawienie samochodu po dojeździe do Świnoujścia bez konieczności przeprawiania się na drugą stronę Świny. (tzw. parking Park&Ride).  
Parking terenowy wykonany zostanie z kostki betonowej fugowanej. Wjazd na teren parkingu będzie odbywała się od strony ul. Barlickiego oraz ul. Okólnej. Na terenie parkingu zlokalizowany zostanie biletomat a także stacja do ładowania samochodów elektrycznych. Wyznaczone zostały także miejsca lokalizacji stojaków rowerowych. Planuje się zagospodarowanie terenu parkingu zielenią urządzaną. Planowana jest następująca liczba miejsc parkingowych: dla autobusów - 5 sztuk, dla samochodów 113 sztuk oraz 8 stanowisk postojowych dla samochodów elektrycznych.  
Parking piętrowy otwarty zbudowany zostanie w postaci garażu wielokondygnacyjnego w konstrukcji żelbetowej. Będzie to obiekt niepodpiwniczony o 4 kondygnacjach. Parter obiektu przeznaczony zostanie na powierzchnie usługowe. Przewiduje się lokalizację myjni ręcznej dla samochodów. Mycie samochodów odbywać się będzie ręcznie przy pomocy urządzeń ciśnieniowych na wysięgniku. Ścieki powstające przy myciu pojazdów na płycie, będą podczyszczane i wprowadzane do miejskiej kanalizacji sanitarnej. Odpady z systemu podczyszczania (separatorów) będą usuwane zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. Na pozostałych trzech kondygnacjach nadziemnych przewidziano możliwość parkowania samochodów. Ostatnia (3) kondygnacja będzie wykonana jako stropodach. Z każdej kondygnacji wykonane zostanie odwodnienie liniowe wód deszczowych.
2. Przebudowę parkingów w rejonie ul. Dworcowej oraz zatoki postojowej przy ul. Nadbrzeżnej celem utworzenia parkingów tzw. K&R.  
Przebudowa parkingów w rejonie ul. Dworcowej oraz zatoki postojowej przy ul. Nadbrzeżnej ma na celu wyeliminowanie „dzikiego” parkowania pojazdów w tym rejonie. Planowane jest również zagospodarowanie terenu elementami małej architektury (ławki, donice na drzewa) a także wprowadzenie zadaszeń/wiat. Dodatkowo na placu, w rejonie zajęty obecnie przez kwietniki, planuje się lokalizację kubaturowego obiektu z przeznaczeniem na punkt informacji turystycznej.
3. Przebudowę infrastruktury drogowej służącej komunikacji miejskiej, PKS i busom oraz obsłudze pasażera, w tym budowa budynku PKS.

W ramach modernizacji terenu w rejonie dworca PKS planuje się budowę nowego parterowego budynku PKS o powierzchni zabudowy ok. 80 m<sup>2</sup>, jak również zagospodarowanie terenu poprzez wprowadzenie elementów małej architektury (kratki na drzewa, stojaki rowerowe, demontowalne wysepki bus).

4. Modernizację infrastruktury,

Planuje się przebudowę ciągów jezdnych, pieszych i rowerowych będących konsekwencją zaprojektowanych rozwiązań służących obsłudze węzła przesiadkowego (dróg, parkingów, zatok itd.), w tym budowa kładki dla pieszych mającej na celu bezkolizyjne połączenie terenu planowanych parkingów (terenowego i wielopiętrowego) z terenem dworców, przystanków i przeprawą promową.

Kładka wykonana zostanie w konstrukcji żelbetowej i wyposażona zostanie w windę umożliwiającą przemieszczanie się osób niepełnosprawnych. W ramach modernizacji infrastruktury terenów przyległych, remontom i przebudowie poddane zostaną lokalne drogi mające rozprowadzić ruch pojazdów samochodowych z parkingów. W ramach modernizacji sieci drogowej powiększona zostanie również sieć ścieżek rowerowych.

5. Budowę niezbędnej infrastruktury technicznej.

Powierzchnia objęta inwestycją wynosi ok. 40570 m<sup>2</sup>, w tym powierzchnia poszczególnych elementów inwestycji jest następująca:

- miejsc parkingowych na parkingu terenowym - ok. 1600 m<sup>2</sup>,
- parkingu wielopoziomowego:
  - parter wraz z rampą - ok. 1250 m<sup>2</sup>,
  - kondygnacje 1-3- ok. 5920 m<sup>2</sup>
- budynku PKS:
  - powierzchnia zabudowy - ok. 80 m<sup>2</sup>
- powierzchni utwardzonych:
  - nawierzchnia bitumiczna - ok. 5500 m<sup>2</sup>
  - nawierzchnia z kostki - ok. 20280 m<sup>2</sup>
- zieleni - ok. 4500 m<sup>2</sup>
- kładki nad torami - ok. 1250 m<sup>2</sup>.

Obecnie teren objęty inwestycją stanowi jeden z najważniejszych węzłów transportowych i komunikacyjnych Świnoujścia. Pełni on bardzo ważną funkcję w związku z wyjątkowym układem przestrzennym miasta Świnoujście, którego centrum położone na wyspie Uznam nie posiada stałego lądowego połączenia z dzielnicami przemysłowymi i mieszkaniowymi zlokalizowanymi na wyspach Wolin i Karsibórz.



REGIONALNY DYŚCYPLINARNY  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Szczecinie 2017-07-31

*Radosław Wąrzagorczyk*