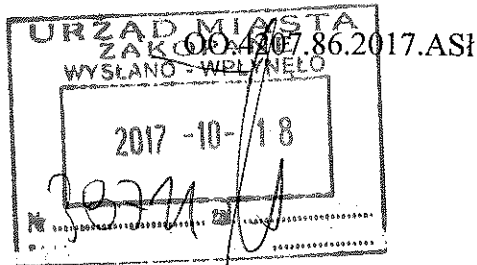




**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W KRAKOWIE**



Kraków, dnia 12.10.2017

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 § 1 oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 j.t.), w związku z art. 63 ust. 2 i ust. 2a, art. 65 ust. 1 i 3, art. 74 ust. 3 oraz art. 75 ust. 1 pkt. 1 lit. 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 2017 r., poz. 1405 j.t.) oraz § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt. 55 i 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 z dnia 7.07.2017 r. Burmistrza Zakopanego reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Edwarda Kumięę, ul. I Brygady 15, 33-300 Nowy Sącz zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Budowa Centrum Komunikacyjnego” w Zakopanem**

postanawiam

Stwierdzić brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: **„Budowa Centrum Komunikacyjnego” w Zakopanem.**

I. Określam warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

1. Prace związane z wycinką drzew i karczowaniem krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki w okresie lęgowym, prace te należy prowadzić pod ścisłym nadzorem przyrodniczym. W sytuacji występowania gatunków chronionych, gniazd ptasich lub budek lęgowych w obrębie drzew lub krzewów przeznaczonych do wycinki, prace należy wstrzymać w celu uzyskania decyzji derogacyjnej, zezwalającej na czynności podlegające zakazom w stosunku do gatunków objętych ochroną.
2. W projekcie architektonicznym należy uwzględnić warunkami Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w zakresie przebudowy zabytkowego budynku dworca.

Uzasadnienie

Burmistrz Zakopanego, działając przez pełnomocnika Pana Edwarda Kumięę, ul. I Brygady 15, 33-300 Nowy Sącz, wystąpił z wnioskiem z dnia 7.07.2017 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą: „**Budowa Centrum Komunikacyjnego**” w Zakopanem.

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne, kwalifikuje się do II grupy przedsięwzięć zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 55 i 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016, poz. 71).

Dla przedsięwzięć realizowanych na wniosek gminy, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit I ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 j.t.) właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Zawiadomieniem z dnia 31.07.2017 r. znak: OO.4207.86.2017.ASł Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie powiadomił strony o wszczęciu postępowania. Ponieważ liczba stron postępowania przekracza 20 w trybie art. 49 Kpa (Dz. U. z 2017 r. poz 1257 j.t.) ww. Zawiadomienie zostało wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Krakowie oraz na stronie internetowej (BIP) oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta w Zakopanem. RDOŚ równocześnie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Zakopanem, o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego ustalenia zakresu raportu. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Zakopanem w opinii znak: NZ-420-140-1/2017 z dnia 16.08.2017 r., zajął stanowisko o braku konieczności przeprowadzenia oceny i opracowania raportu w zakresie ochrony zdrowia i życia ludzi.

W wyniku screeningu, ze względu na przebudowę istniejącego i funkcjonującego dworca PKP i PKS, w celu poprawy komfortu i obsługi podróżnych oraz usprawnienia układu komunikacyjnego w rejonie dworca, po analizie zakresu i skali przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie niniejszym postanowieniem stwierdził brak obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, wzięto pod uwagę następujące uwarunkowania:

1. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie,

Przedsięwzięcie pn. „Budowa Centrum Komunikacyjnego” w Zakopanem, obejmuje:

- Budowę zintegrowanego centrum komunikacji kolejowej i autobusowej.
- Przebudowę budynku dworca kolejowego wraz z budową 3-poziomowego parkingu połączonego z budynkiem użyteczności publicznej o charakterze usługowym w celu dostosowania do nowych funkcji, związanych z obsługą ruchu pasażerskiego. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie zabytkowego zespołu dworca kolejowego oraz dworca autobusowego i na przyległym do nich układzie komunikacyjnym: Rondzie Armii Krajowej, ul. Smrekowej i ul. Szymony.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje działki:

233, 234/3, 234/4, 235/1, 236, 237/1, 237/2, 260/1, 260/3, 261/1, 261/3, 262, 268/1, 269/4, 270/16, 306/1, 310/1, 316/1, 317/3, 317/5, 317/6, 317/8, 317/11, 317/12, 390/1, 390/2, 390/3, 477, 480/3, 485, 486/1, 486/2, 486/3, 487, 517/1, 517/2, 529/1, 553/10, 554, 611, 612, 632, 1554/1, 1554/2 - obr.6.

Dworzec autobusowy dla komunikacji miejskiej i aglomeracyjnej, zlokalizowany jest wzdłuż budynku dworca kolejowego i budynku dawnej przychodni. Dworzec autokarowy, przeznaczony dla pojazdów komunikacji dalekobieżnej, znajduje się na północ od dworca autobusowego, z dojazdem z przebudowywanej ul. Szymony.

Przebudowa budynku dworca kolejowego wraz z budową parkingu (działki: 317/8, 317/12, 487). Inwestycja realizowana będzie w obrębie i w bezpośrednim otoczeniu zabytkowego zespołu dworca kolejowego w Zakopanem, wybudowanego w latach 1899-1901 i przebudowywanego kolejno w latach 1929, 1939 i 1962.

Budynek dworca w części piętrowy z użytkowym poddaszem, w części parterowy dotrwał do czasów współczesnych ze zmianami, które zaliczone są do nawarstwień historycznych ze względu na jednolitość stylu. Obiekt reprezentuje architekturę eklektyczną, charakterystyczną dla galicyjskich prowincji.

Budynek nowoprojektowanego, 3-kondygnacyjnego parkingu połączonego z budynkiem użyteczności publicznej o charakterze usługowym, zlokalizowany będzie w południowej części terenu wyznaczonego dla realizacji inwestycji – pomiędzy peronami dworca kolejowego a ulicą Smrekową. Wjazd na parking odbywał się będzie z ul. Smrekowej (na najwyższą kondygnację). Wejście do budynku usługowego od ul. Jagiellońskiej.

- b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,**

O kumulacji oddziaływań można mówić przy ocenie ruchu pojazdów drogowych, komunikacji kolejowej i transportu zbiorowego autobusowego. Następuje wtedy emisja zanieczyszczeń powietrza oraz zwiększone oddziaływanie akustyczne. Jednak zakres przedsięwzięcia nie jest bezpośrednio związany z ruchem pojazdów, jego zakres to przebudowa istniejących rozwiązań na poziomie dworzec PKS i PKP, a więc jego realizacja nie będzie powodować kumulowania oddziaływań.

- c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,**

W czasie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane będą następujące materiały i surowce: woda, energia elektryczna, paliwa do maszyn i urządzeń budowlanych, stal do konstrukcji stalowych, mieszanki betonowe dla konstrukcji betonowych, materiały do wykonania podbudów, masy bitumiczne lub kostka brukowa do wykonania nawierzchni, drewno i szkło.

Zakres prac dotyczy przebudowy obszaru zurbanizowanego, znacznie przekształconego.

Podstawowymi czynnikami mającymi wpływ na bioróżnorodność świata przyrody to: utrata i fragmentacja siedlisk, nadmierna eksploatacja i niewłaściwe wykorzystanie zasobów naturalnych, zanieczyszczenia, inwazyjne gatunki obce oraz zmiany klimatu. Na terenie realizacji inwestycji nie dojdzie do utraty i fragmentaryzacji siedlisk przyrodniczych, inwestycja nie zagraża utracie bioróżnorodności, gdyż zakres przedsięwzięcia dotyczy w nieznacznej części powierzchni biologicznie czynnej.

Przebudowa układu komunikacyjnego w obrębie zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego wymaga przeprowadzenia wycinki drzew: - dla realizacji przebudowy Ronda Armii Krajowej niezbędna jest wycinka drzew, kolidujących z projektowanym układem drogowym: należy wykarczować ok. 10 drzew;

- dla realizacji projektowanych zadaszeń przy bramie wejściowej na perony niezbędna jest wycinka ok. 16 drzew;

- dla realizacji przebudowy ul. Smrekowej niezbędna jest wycinka ok. 75 drzew;

- dla realizacji przebudowy ul. Szymony i dojazdu do dworca autokarów dalekobieżnych niezbędna jest wycinka ok. 13 drzew;

- dla realizacji projektowanych wiat na dworcu autobusowym niezbędna jest wycinka ok. 3 drzew.

Planowana wycinka drzew zrekompensowana będzie nasadzeniami na projektowanych terenach zieleni.

d) emisji i występowania innych uciążliwości,

Z rozbudową i eksploatacją Centrum Komunikacyjnego związana jest emisja energii w postaci hałasu, emisja zanieczyszczeń powietrza. Zarówno faza budowy jak i eksploatacji związana jest z wytwarzaniem odpadów.

Obiekty związane z obsługą dworca – budynek dworca, parkingi, tereny usług towarzyszących związane są z dużym ruchem użytkowników (podróżnych), jest to miejsce głośne, lecz hałas związany z ruchem pociągów, samochodów osobowych i busów, nie będzie nowym zjawiskiem w tym miejscu – dworzec jest obiektem istniejącym a jego przebudowa poprawi estetykę i funkcjonalność tego miejsca.

Emisja hałasu wzrośnie jedynie na ulicach Szymony i Smrekowej z powodu wzrostu natężenia ruchu pojazdów samochodowych. Nie mniej jednak wpływ hałasu drogowego na najbliższe tereny chronione akustycznie oszacowano tylko dla ul. Szymony, bowiem przy tej ulicy znajdują się tereny chronione (mieszkaniowo-usługowe), w tym przypadku są tereny mieszkaniowo-usługowe, dla których dopuszczalne poziomy hałasu drogowego wynoszą: pora dnia 65 dB, pora nocy 56 dB.

Wykonana w KIP analiza oddziaływań akustycznych wykazała, iż wytwarzany hałas nie przekroczy dopuszczalnych poziomów na terenach chronionych akustycznie, określonych rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Podobnie, emisja zanieczyszczeń powietrza nie powoduje przekroczeń stężeń dopuszczalnych poza terenem przedsięwzięcia.

Natomiast oddziaływanie ruchu pojazdów samochodowych po pozostałych drogach objętych przedsięwzięciem winno ulec korzystnemu ograniczeniu ze względu na pewne rozśrodkowanie ruchu oraz poprawę jego płynności i nawierzchni jezdni.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu

Eksploatacja przedsięwzięcia, po zakończeniu etapu budowy nie przyczyni się do ryzyka związanego ze zmianą klimatu. Przebudowa dworca, a jednocześnie trwające modernizacje linii kolejowych na terenie całego kraju zwiększają atrakcyjność komunikacji kolejowej, co może przełożyć się na mniejszy ruch samochodów osobowych, których zagęszczenie na ulicach Zakopanego jest szczególnie uciążliwe, a emisja spalin ma przełożenie na klimat i jego zmiany.

Przebudowa dworca przy właściwie prowadzonych pracach budowlanych nie będzie stanowić zagrożenia katastrofy budowlanej, nie jest związana z ryzykiem poważnej awarii oraz nie przyczyni się do pogłębienia zmian klimatu.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie,

Roboty budowlano-montażowe generują odpady, które muszą być usunięte, posegregowane i właściwie dla określonych grup i rodzajów składowane, zagospodarowane lub utylizowane.

Przewiduje się możliwość wystąpienia następujących odpadów w trakcie prac budowlanych:

- 17 01 01 Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów
- 17 01 03 Odpady innych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia
- 17 01 07 Zmieszane odpady z betonu, gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia inne niż wymienione w 17 01 06
- 17 02 Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych
- 17 02 01 Drewno
- 17 02 02 Szkło
- 17 02 03 Tworzywa sztuczne
- 17 04 Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali
- 17 04 05 Żelazo i stal
- 17 04 07 Mieszanki metali
- 17 09 Inne odpady z budowy, remontów i demontażu
- 17 09 04 Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03
- 20 Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie
- 20 03 Inne odpady komunalne.

Podmiotem odpowiedzialnym za prawidłowe gospodarowanie odpadami na etapie realizacji przedsięwzięcia w tym za przekazanie ich jednostkom uprawnionym do gospodarowania odpadami będzie firma budowlana (zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach).

Wszystkie odpady powstałe na etapie eksploatacji gromadzone będą w odpowiednich pojemnikach oraz specjalnie do tego przeznaczonych miejscach na terenie, do którego

Inwestor posiada tytuł prawny. W zależności od rodzaju odpadu będą one odbierane przez odbiorców mających wymagane prawem zezwolenia.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji,

Planowane przedsięwzięcie nie będzie samo w sobie stanowić źródła zanieczyszczenia, zakres obejmuje przebudowę istniejącego układu komunikacyjnego. Nowe zagospodarowanie dworca da możliwość pasażerom komfortowego spędzenia czasu przed lub po podróży, a jednocześnie stanie się miejscem, które stanowić będzie ważną wizytówkę miasta i regionu. Należy pamiętać, że stacja Zakopane to końcowa stacja kolejowa. Planowane jest znaczne zwiększenie roli budynków dworca kolejowego, ze względu na przewidywany wzrost ruchu pasażerskiego. Związane jest to m.in. z planowaną modernizacją linii kolejowej na trasie Kraków-Zakopane oraz uruchomieniem połączenia wahadłowego Nowy Targ-Zakopane.

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

Teren wyznaczony dla inwestycji jest niemal płaski wskutek nadsypania terenów niżej położonych nasypem kolejowym bądź drogowym dla wyrównania ich do poziomu, w części zboczowej stanowi zaś wcinę w naturalne zbocze Antałówki.

Miasto Zakopane położone jest u stóp Tatr, w Rowie Podtatrzańskim (Kotlina Zakopiańska), nad kilkoma potokami, których wody ostatecznie wpadają do rzeki Zakopianka dopływu Białego Dunajca. Jest najwyżej położonym miastem Polski. W granicach administracyjnych miasta znajduje się część Tatr chronionych jako Tatrzański Park Narodowy oraz obszar Natura 2000 Tatry – PLC 120001.

Teren ten bezpośrednio nie koliduje z formami ochrony przyrody, jednak atrakcyjne dla miłośników gór oraz przyrody miejsce wymaga dobrze dostosowanej infrastruktury drogowej i kolejowej. Przedsięwzięcie polega na budowie zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego, w celu poprawy komfortu podróżnych oraz odbudowy dworca – wizytówki miasta.

Ponadto, analizując usytuowanie przedsięwzięcia pod kątem zagrożenia dla środowiska uwzględniono:

a) występowanie obszarów wodno – błotnych, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek,

Na terenie przedsięwzięcia nie występują obszary wodno – błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) występowanie obszarów wybrzeży i środowisko morskie,

Inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami wybrzeży.

c) możliwe występowanie obszarów górskich lub leśnych,

Teren przedsięwzięcia jest obszarem górskim, Zakopane znajduje się u podnóża Tatr.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych,

Obszar przedsięwzięcia znajduje się w obszarze ochronny zbiornika wód podziemnych, ale nie zdiagnozowano zagrożeń dla ilości i jakości wód.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody,

Teren przedsięwzięcia położony jest poza terenami chronionymi na mocy ustawy o ochronie przyrody – Zakopane wyłączone jest z granic Południowomałopolskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest także poza obszarami Natura 2000 - w odległości ok. 3 km od granicy obszaru Natura 2000 - Tatry PLC120001. Obszar Natura 2000 Tatry PLC120001 stanowi jednocześnie obszar mający znaczenie dla Wspólnoty oraz Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków. Ponadto obszar Natura 2000 - Tatry w całości położony jest w granicach Tatrzańskiego Rezerwatu Biosfery.

Obszar ten został wyznaczony zarówno dla ochrony ptaków, jak i typów siedlisk przyrodniczych i gatunków roślin i zwierząt innych niż ptaki. Przedmiotami ochrony na tym obszarze są 32 typy siedlisk przyrodniczych, w tym 23 nieleśnych i 9 leśnych, 15 gatunków zwierząt, 6 gatunków roślin oraz 19 gatunków ptaków. Obszar ten jest jedyną w kraju ostoją dwóch ssaków o charakterze alpejskim, tzn. kozicy i świstaka – reprezentujących izolowane populacje tatrzańskie, a także najważniejszą w Polsce ostoją darniówki tatrzańskiej oraz ważną ostoją traszki karpackiej – oba gatunki są karpackimi endemitami. W Tatrach występuje również endemiczny dla Karpat chrząszcz sichrawa karpacka. Ponadto obszar ten stanowi ważną ostoję dla dużych drapieżników, takich jak niedźwiedź brunatny, wilk czy ryś oraz wielu gatunków nietoperzy. Obszar ma także bardzo duże znaczenie dla ochrony gatunków ptaków takich jak: płochacz halny, pomurnik, drozd obroźny oraz jest istotny ze względu na ochronę populacji kuraków leśnych (głuszca, cietrzewia i jarzabka), dzięcioła trójpalczastego, różnych gatunków sów, jak również nielicznych na tym obszarze ptaków drapieżnych takich jak: orzeł przedni, czy sokół wędrowny. Wśród najcenniejszych gatunków roślin występujących w Tatrach wymienić można warzuchę tatrzańską i sasanę słowacką, które mają tu swoje jedyne stanowiska na terenie Polski. Ponadto na obszarze tym występuje jedna z czterech bardziej istotnych populacji w kraju dzwonka piłkowanego. Obszar Tatry PLC120001 ma również szczególne znaczenie dla zachowania siedlisk przyrodniczych o charakterze wysokogórskim i górskim np. górskich borów świerkowych, reliktowych lasów sosnowych, zarośli kosodrzewiny, wysokogórskich muraw acydofilnych i

nawapiennych, oraz wyleżysk śnieżnych, a także nawapiennych i krzemianowych ścian skalnych, piargów i gołoborzy, rumowisk wapiennych i jaskiń.

Głównym zagrożeniem dla przyrody w/w ostoji jest silna presja turystyczna: penetracja terenu poza szlakami przyczyniająca się do niepokojenia zwierząt; nadmierna eksploracja speleologiczna niszcząca naturalne warunki mikroklimatyczne jaskiń oraz ich szatę naciekową. Negatywny wpływ na siedliska oraz gatunki chronione w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, może mieć także rozwój infrastruktury narciarskiej, turystycznej i rekreacyjnej.

Realizacja przedsięwzięcia nastąpi w miejscu silnie przekształconym i zurbanizowanym, ponadto ze względu na brak negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia - przebudowa istniejących obiektów dworca i realizacja Centrum Komunikacyjnego, usprawniającego ruch i obsługę podróżnych, jednak bez zmiany funkcji, nie wpłynie znacząco negatywnie na przedmiot i cel ochrony powyższego obszaru Natura 2000.

Inną kwestią jest zagadnienie, iż komunikacja PKP i PKS umożliwia niezmotoryzowanym turystom przemieszczanie się, a w konsekwencji odwiedzanie Tatr. Atrakcyjna komunikacja zbiorowa może zachęcić turystów do rezygnacji z podróży prywatnymi samochodami, co w ogólnym bilansie raczej nie będzie miało przełożenia na wzrost penetracji TPN przez turystów, a to właśnie wzmożona obecność człowieka na szlakach Tatrzańskiego Parku Narodowego stanowi zagrożenie dla właściwego funkcjonowania siedlisk i gatunków chronionych. Reasumując, przebudowa Centrum Komunikacyjnego może zachęcić podróżnych do zmiany sposobu przejazdu, jednak nie przełoży się na ruch turystyczny w Tatrach. Jednym z celów jest ograniczenie w mieście ruchu samochodów osobowych, które w weekendy oraz szczególnie w okresie lata i zimy stanowi dużą uciążliwość w zatłoczonym mieście.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia,

Zakres przedsięwzięcia związany z przebudową istniejącego układu komunikacji zbiorowej, po zakończeniu etapu budowy nie spowoduje wzrostu zanieczyszczeń, które mogłyby istotnie wpłynąć na pogorszenie stanu jakości środowiska.

Na terenie województwa małopolskiego występują przekroczenia dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń pyłu oraz benzo(a)piranu. W czasie eksploatacji emisja w/w zanieczyszczeń będzie marginalna i tym samym nie wpłynie na pogorszenie wartości dopuszczalnych. A przeprowadzone modyfikacje układu drogowego, dworca kolejowego i autobusowego mogą przyczynić się do zmniejszenia emisji z silników spalinowych poprzez usprawnienie ruchu pojazdów oraz zakładany wzrost udziału kolei i autobusów w komunikacji.

g) obszary, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,

Zespół dworca kolejowego przy ul. Chramcówki 35-35a, wpisany jest do rejestru zabytków nieruchomych Województwa Małopolskiego pod numerem A-698 z 07.06.1993 (nowy numer rejestrowy: A-1101/M) i ujęty w gminnej ewidencji zabytków Miasta Zakopane. Najstarszy obiekt dworca kolejowego został wzniesiony w latach 1899-1901.

Obiekty dworcowe zostały wymurowane z cegły, otynkowane i przekryte dwuspadowymi dachami krytymi dachówką ceramiczną i blachą. Kolejne przebudowy miały miejsce w latach 1929, 1939 i 1962.

Budynki dworca kolejowego usytuowane są kalenicowo, równolegle do torów, czyli osią podłużną na linii wschód-zachód. Zwrócone są frontem w kierunku peronów.

Konstrukcja poszczególnych budynków jest zróżnicowana, uzależniona od okresu powstania. Posadowienie na fundamentach z kamienia i betonowych, ściany murowane z cegły, z zewnątrz i wewnątrz tynkowane. Stropy drewniane i żelbetowe, posadzki cementowe wyłożone w najstarszej części barwionymi płytkami lastrykowymi oraz podłogi „białe”. Cały zespół wzniesiony na rzucie wydłużonego prostokąta. Kompleks najstarszych budynków składał się z dwóch jednopiętrowych budynków pokrytych dwoma dachami dwuspadowymi o krzyżujących się kalenicach na osi symetrii, z parterowym budynkiem stacyjnym przylegającym do budynku biurowego, nadbudowanym na początku lat 60 XX wieku piętem, które przykryto także dachem dwuspadowym. Ściany parteru podzielone poziomymi bruzdami, cokół kamienny, gzyms pośredni i bogatszy koronujący. Budynki, o dużych walorach architektonicznych i historycznych, wymagają obecnie pilnej renowacji. Budynek dworca PKP, w części piętrowy z użytkowym poddaszem, w części parterowy, dotrwał ze zmianami, które zaliczone są do nawarstwień historycznych ze względu na jednolitość stylu. Obiekt reprezentuje architekturę eklektyczną, charakterystyczną dla galicyjskich prowincji. Wieźba dachowa w najstarszej części płatwiowo-kleszczowa, stolcowa w części z lat 60 XX wieku. W piętrowej części budynku zachowano oryginalne schody kamienne (piaskowiec) z ozdobnymi metalowymi balustradami. Zachowane są też schody drewniane, zabiegowe, a w części nowo dobudowanej: żelbetowe. Drzwi płycinowe, okna w najstarszej części ościeżnicowe, w części nowej – skrzynkowe.

Dla prac budowlano-konserwatorskich przy budynku dworca wydano „Pozwolenie konserwatorskie Nr 42/2016 Małopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków z dnia 23 maja 2016 r. znak: OZNT.5142.45.2016.PL.

h) gęstość zaludnienia,

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w Zakopanem, które jest największym ośrodkiem miejskim w bezpośrednim otoczeniu Tatr o gęstości zaludnienia 327 os./km². Duży wpływ na gospodarkę miasta jak i warunki bycia ma intensywny ruch turystyczny, dodatkowo spotęgowany w okresach wakacji letnich i zimowych

i) obszary przylegające do jezior,

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza obszarami przylegającymi bezpośrednio do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej,

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na terenie uzdrowiska i obszarze ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe,

Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły planowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie JCWP Biały Dunajec (Zakopianka) od Młynisk do Potoku Olszyckiego (o kodzie europejskim PLRW20001214125), zaliczonej do silnie zmienionych części wód. Celem środowiskowym dla silnie zmienionych jednolitych części wód powierzchniowych jest ochrona tych wód oraz poprawa ich potencjału ekologicznego i stanu chemicznego, tak aby osiągnąć dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny

wód powierzchniowych, a także zapobieganie pogorszeniu ich potencjału ekologicznego oraz stanu chemicznego. Stan ww. JCWP określono jako zły. W przypadku tej JCWP osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone.

Uzgadniana inwestycja znajduje się również w obrębie JCWPd nr 165, dla której stan ilościowy i chemiczny określono jako dobry, a ryzyko nieosiągnięcia celu środowiskowego jako niezagrażone. Główne cele środowiskowe dla JCWPd to zapobieganie lub ograniczenie dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych, zapobieganie pogorszeniu ich stanu, zapewnienie równowagi między poborem, a zasilaniem wód podziemnych oraz podejmowanie działań ochronnych i naprawczych, aby osiągnąć ich dobry stan. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły stanowiącym załącznik do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r., w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. 2016 poz. 1911), celem środowiskowym dla JCWPd 165 jest utrzymanie dobrego stanu chemicznego, gdyż na mocy art.7 RDW wyznaczona jest jako obszar do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi.

Planowana inwestycja zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji inwestycji nie wpłynie na pogorszenie stanu ilościowego JCWPd jak również na pogorszenie jakości wód podziemnych. W przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia nie będą wytwarzane ścieki przemysłowe, a ścieki socjalno-bytowe oraz oczyszczone wody opadowe mogące zawierać substancje niebezpieczne dla środowiska wodnego, odprowadzane będą do gminnych urządzeń kanalizacyjnych. Zatem planowane rozwiązania techniczne i organizacyjne skutecznie eliminują negatywny wpływ przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne, a więc nie zagrażają osiągnięciu celów środowiskowych określonych dla JCW.

3. Rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać,

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje pogorszenia stanu środowiska w otoczeniu dworca PKP. Uciążliwości i niekorzystne oddziaływanie związane z funkcjonowaniem dworca występują obecnie i są przede wszystkim związane z intensywnym ruchem turystycznym w okolicy Tatr i Zakopanego.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze,

Lokalizacja przedsięwzięcia, jego parametry, wielkość emisji substancji i energii do środowiska wyklucza jakiegokolwiek jego oddziaływania transgraniczne.

c) charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania,

Podczas eksploatacji przebudowanego Centrum Komunikacyjnego nastąpi wzrost ruchu pojazdów na ul. Smrekowej i Szymona, ze względu na dojazd do 3- kondygnacyjnego parkingu. Jednak oceniając kompleksowo ruch pojazdów zostanie usprawniony, a usprawniony dostęp do dworca PKP i PKS przełoży się na większą atrakcyjność komunikacji zbiorowej. Co docelowo przełoży się na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania,

Po zakończeniu przebudowy dworca i jego otoczenia skala oddziaływań komunikacyjnych utrzymywać się będzie na poziomie dotychczasowym.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania,

Po zakończeniu przebudowy dworzec PKP i PKS dalej będą funkcjonować, natomiast zmieni się wizualny odbiór tych miejsc, oraz ułatwione i uatrakcyjnione będzie korzystanie przez podróżnych z tego miejsca (dostępny parking, wprowadzenie usług).

Inwestor nie zakłada likwidacji Centrum Komunikacyjnego, przedsięwzięcie ma na celu zachęcić mieszkańców i turystów do korzystania z komunikacji zbiorowej.

f) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem,

Planowana inwestycja nie będzie powodować kumulowania się oddziaływań w stosunku do przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia.

g) możliwości ograniczenia oddziaływania,

Rozwiązania bezpośrednio chroniące środowisko:

- Wody opadowe z terenów narażonych na zanieczyszczenie będą odprowadzane do gminnej kanalizacji opadowej po oczyszczeniu w separatorze substancji ropopochodnych i zawiesin.
- Ścieki z sanitariatów i z obsługi gastronomicznej odprowadzane będą do gminnych sieci kanalizacji sanitarnych, przy czym ścieki z obsługi gastronomicznej będą podczyszczane w separatorze tłuszczów.
- System grzewczy zasilany będzie energią geotermalną.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę drzew. W ramach rekompensaty Inwestor wprowadzi nasadzenia zastępcze.

Po zakończeniu prac teren robót zostanie uporządkowany.

W trakcie prowadzenia inwestycji odpady budowlane będą segregowane i składowane w wydzielonych miejscach oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą powstać w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i wywożone przez specjalistyczne przedsiębiorstwa zajmujące się ich utylizacją.

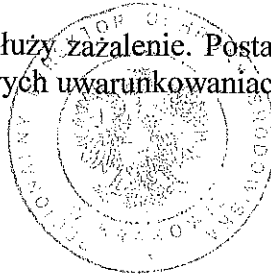
Dokonana analiza materiałów przedłożonych do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wykazała, iż znaczna większość uwarunkowań określonych w art. 63 ust 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko nie wystąpi w stosunku

do przedmiotowej inwestycji, a pozostałe będą miały znikomy wpływ. W związku z powyższym uznano, iż planowane przedsięwzięcie nie będzie w znaczący sposób oddziaływać na środowisko, wobec czego nie ma konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z powyższym postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie nie służy zażalenie. Postanowienie można zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



Regionalny
Dyrektor Ochrony Środowiska
w Krakowie
mgr Rafał Kostecki

Otrzymują:

1. Pełnomocnik Gminy Zakopane – Pan Edward Kumiega
2. Strony zawiadomione w trybie art. 49 Kpa
3. OO.ASl.a/a.