



Bydgoszcz, dnia 6 lipca 2016 r.

WOO.4240.426.2016.JO.2

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3 i 4 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 j.t.), dalej ustawa ooś, § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 j.t.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Warlubie z dnia 16 maja 2016 r., znak: IGOŚ.II.6220.4.2016 (wpływ: 18.05.2016 r.), po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną: 23 czerwca 2016 r.), złożonego przez Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu z siedzibą przy ul. Hallera 9, w imieniu którego wystąpił Pan Maciej Wojnowski - Biuro Projektów Drogowych M STUDIO z siedzibą przy ul. Gen. W. Sikorskiego 1/17c w Świeciu

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1204C Jaszczerek-gr. woj.-Lipniki-Dąbrowa, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Warlubie, pismem z dnia 16 maja 2016 r., znak: IGOŚ.II.6220.4.2016 (wpływ: 18.05.2016 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną: 23 czerwca 2016 r.), stwierdzono, że jest to zamierzenie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „drogi o nawierzchni twardej

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

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy ooś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji, jej usytuowanie, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę oddziaływania.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1204C Jaszczerek – gr. woj. – Lipinki – Dąbrowa. Droga biegnie przez tereny leśne z wyłączeniem odcinka przebiegającego przez teren miejscowości Lipinki, gdzie dominuje zabudowa zagrodowa i mieszkalna. Długość odcinka objętego przebudową wyniesie około 15,100 km.

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia w chwili obecnej istnieje droga powiatowa o zniszczonej nawierzchni bitumicznej i poboczach gruntowych. Na terenie miejscowości Lipinki wzdłuż drogi zlokalizowane są chodniki i ciąg pieszorowerowy.

Budowę drogi zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- długość odcinka ok 15,100 km,
- klasa drogi L (lokalna),
- kategoria ruchu – KR 2,
- prędkość projektowa 60 km/h,
- szerokość jezdni 5,50 – 6,00 m z lokalnymi przewężeniami.

W ramach zadania planuje się wykonanie następujących prac:

- rozbiórka elementów dróg,
- przestawienie kolidujących słupów energetycznych,
- przebudowa istniejących przepustów,
- przebudowa istniejących skrzyżowań,

- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie korytowania,
- wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża,
- wykonanie warstwy odsączającej z piasku,
- wykonanie warstwy z gruntu stabilizowanego cementem $R_m=2,5\text{Mpa}$,
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm lub w innej technologii,
- wykonanie nawierzchni zjazdów z betonowej kostki brukowej,
- wykonanie nawierzchni chodnika lub ciągu pieszo-rowerowego z betonowej kostki brukowej,
- wykonanie nawierzchni jezdni i zjazdów z betonu asfaltowego,
- wykonanie przystanków autobusowych wraz z peronami,
- wykonanie obustronnych poboczy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu (w tym bariero-poręczy dla pieszych),
- wykonanie lub modernizacja oświetlenia ulicznego,
- regulacja istniejących zaworów wodociągowych, studni telekomunikacyjnych i kanalizacyjnych,
- wykonanie robót wykończeniowych.

W związku z charakterem zamierzenia, w czasie realizacji inwestycji będzie wykorzystywany sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączania silników spalinowych podczas dłuższych postojów. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt, a także reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. Ponadto może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych, uciążliwości te mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Warstwa humusu i gleby zdjęta w trakcie przebudowy zostanie zabezpieczona i wykorzystana do rekultywacji terenu po zakończeniu prac. Nadmiar kruszywa zostanie zebrany i odwieziony na plac wykonawcy z przeznaczeniem do ponownego wbudowania w drogi. Materiały pochodzące z rozbiórki (frezowania) istniejącej nawierzchni zostaną skierowane do wytwórni mas bitumicznych. Działanie takie zgodne jest z Wymaganiami

Technicznymi WT-2 2010 „Mieszanki mineralno-asfaltowe, Wymagania techniczne”, które oparte są na normie PN-EN 13108-8 Mieszanki mineralno-asfaltowe – Wymagania – część 8: Destrukt asfaltowy. Odpady komunalne będą segregowane i zbierane w szczelnych pojemnikach lub workach foliowych i skierowane na składowisko odpadów. Wszystkie odpady zagospodarowane zostaną zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.).

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować, jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

Nie przewiduje się realizacji wykopów, które byłyby sztucznie odwadniane i osuszane, co mogłoby mieć negatywny wpływ na istniejące warunki wodne.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane przeprowadzone będą w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności uzupełniania paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. W przypadku wystąpienia ewentualnych wycieków na terenie inwestycji miejsce wycieku zostanie zabezpieczone np. poprzez zastosowanie sorbentów, a następnie wezwane zostaną odpowiednie służby do usunięcia skutków awarii.

Podczas realizacji analizowanego zadania ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie przewiduje się generowania ścieków technologicznych.

Na etapie eksploatacji, nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia. Wody opadowe z jezdni chodników odprowadzone będą powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do gruntu, a na terenie miejscowości Lniano do wpustów kanalizacji deszczowej.

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej i jej uzupełnieniu rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gleby.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły. Z uwagi na rodzaj, zakres oraz lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja

i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętym Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549).

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w granicach:

- Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, w którym obowiązują uwarunkowania i zakazy określone uchwałą nr X/231/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2552) oraz przez art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651 ze zm.),
- obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, w którym obowiązują uwarunkowania i zakazy określone zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 1183).

W odniesieniu do obszaru Natura 2000 zastosowanie znajduje w szczególności art. 33 ww. ustawy o ochronie przyrody, w tym zakaz podejmowania działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na obszary sieci Natura 2000, w szczególności pogorszyć stan siedlisk, wpłynąć negatywnie na gatunki lub pogorszyć integralność obszaru, a także połączenia z innymi obszarami.

Realizacja planowanego zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogi powiatowej, przebiegającego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wolnostojącej i terenów leśnych.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja inwestycji wymaga usunięcia 99 drzew kolidujących z planowaną przebudową. Zgodnie z przesłanym uzupełnieniem z uwagi na przebieg trasy w sąsiedztwie terenów leśnych nie przewiduje się wykonania nasadzeń zastępczych. Jednocześnie w trakcie prowadzonych obserwacji nie potwierdzono obecności próchnowisk i aktywnych lęgów ptasich.

W drzewostanie wskazanym do wycinki potwierdzono obecność dwóch drzew dziuplastych (niezasiedlonych przez ptaki) oraz jedno drzewo nr 36 z plechą porostu odnożycy jesionowej – gatunku objętego ochroną.

W związku z obecnością potencjalnych siedlisk lęgowych ptaków w obrębie usuwanego drzewostanu przewidziano wycinkę wykonać poza okresem lęgowym, trwającego

od 1 marca do 31 sierpnia oraz wprowadzić 4 skrzynki lęgowe typu „B” za usunięcie 2 drzew dziuplastych.

Jednocześnie celem ograniczenia zagrożenia śmiertelności zwierząt wskutek kolizji z poruszającymi się pojazdami przewidziano (po konsultacjach z Nadleśnictwem Dąbrowa) wprowadzić na terenach leśnych oznakowanie pionowe ostrzegające o możliwości migracji zwierząt.

Zgodnie z przedłożonym wyjaśnieniem, projekt nie zakłada przebudowy przepustów, a jedynie ich oczyszczenie co przyczyni się do udroźnienia urządzeń dla migracji małych zwierząt.

Realizacja przedsięwzięcia nie będzie skutkować zagrożeniem niszczenia siedlisk zajmowanych przez gatunki ptaków będących przedmiotami ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009.

Jednocześnie zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

W wyniku prowadzonych prac nie przewiduje się zakłócenia walorów krajobrazowych terenu lub zajęcia powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk szczególnie dogodnych dla gatunków chronionych związanych terenami leśnymi, obszarami wodnymi, wodno – błotnymi i łąkami.

Jednocześnie realizacja projektu nie przyczyni się do pogorszenia stanu zachowania przedmiotów ochrony ww. ostoi oraz nie będzie powodować zjawiska barierowości.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, przyjęty zakres robót jej lokalizację oraz zakres działań minimalizujących, nie przewiduje się aby planowane prace, wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności, a tym samym nie wymaga wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody, w tym walorów przyrodniczych parku krajobrazowego.

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie terenu.

Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy obszar usytuowany jest, na niektórych odcinkach wzdłuż zabudowy, nie sposób przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego

oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy budową drogi a innymi planowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy sprzętu i maszyn w jednakowym czasie.

W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

Z informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący.

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź - zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały – deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie, na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródładowych, obszary, na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowskiej.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
Karina Ścieszyńska
Główna Specjalista
Wydział Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Warlubie ul. Dworcowa 15, 86-160 Warlubie
2. Pan Maciej Wojnowski Biuro Projektów Drogowych M STUDIO, ul. Gen. W. Sikorskiego 1/17c, 86-100 Świecie

Sprawę prowadzi: Justyna Ostrowska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6054, e-mail: jostrowska@rdos-bydgoszcz.pl