



Bydgoszcz, dnia 12 sierpnia 2016 r.

WOO.4240.448.2016.KŚ.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 ze zm.), dalej ustawa o oś, § 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 Pruszcz z dnia 20 maja 2016 r. (wpływ: 23.05.2016 r.), znak: BUD.BOŚiGK.6220.1.4.2016, po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną: 5 sierpnia 2016 r.), złożonego przez Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu, reprezentowany przez Pana Artura Kamińskiego LAPIS z siedzibą w Bydgoszczy,

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia pn.: „Włączenie północno – zachodniej części Powiatu Świeckiego do planowanego węzła w Zbrachlinie przy drodze ekspresowej S-5 wchodzącej w skład korytarza TEN-T”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Pruszcz, pismem z dnia 20 maja 2016 r. (wpływ: 23.05.2016 r.), znak: BUD.BOŚiGK.6220.1.4.2016, 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: 5 sierpnia 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 miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy o oś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

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

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gmin Lniano, Świekatowo i Pruszcz.

Łączna długość dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy wyniesie ok. 22,390 km. Początek opracowania znajduje się w miejscowości Błędzim w miejscu skrzyżowania drogi powiatowej nr 1240C Błędzim – Łowin z drogą wojewódzką nr 240. Dalej droga biegnie poprzez miejscowości Tuszyny, Szewno, Stażki, Łaszewo do miejscowości Łowin i tu łączy się z przebudowywanym drugim odcinkiem, tj. drogą nr 1266C. Droga powiatowa nr 1240C Błędzim – Łowin na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 240 do okolic miejscowości Szewno biegnie pośród lasów, dalej od Szewna do miejscowości Łowin droga przebiega pośród pól uprawnych i zabudowy zagrodowej.

W miejscowości Łowin droga nr 1240C Błędzim – Łowin łączy się z drugą z przebudowywanych dróg, tj. drogą powiatową nr 1266C oraz drogą nr 56 – Serock – Łowin – Zbrachlin. Od tego miejsca droga biegnie poprzez miejscowości Pruszcz i Wałdowo aż do miejscowości Zbrachlin i kończy się w sąsiedztwie skrzyżowania drogi powiatowej nr 1266C z drogą krajową nr 5, w miejscu planowanego zakończenia węzła Zbrachlin (planowany węzeł w ramach budowy drogi ekspresowej S-5). Droga powiatowa nr 1266C

oraz droga nr 56 – Serock – Łowin – Zbrachlin biegnie pośród pól uprawnych i zabudowy zagrodowej za wyjątkiem miejscowości Pruszcz, gdzie w sąsiedztwie dominuje zabudowa mieszkaniowa i handlowo-usługowa.

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia istnieją obecnie drogi powiatowe klasy technicznej Z (zbiorcza) o nawierzchni bitumicznej, z obustronnie występującymi poboczami gruntowymi. Na terenach zabudowanych miejscowości istnieją chodniki przewidziane do przebudowy. W ramach przedsięwzięcia drogi powiatowe zyskają szerszą nawierzchnię jezdni, wyprofilowane pobocza, chodniki, perony, zatoki autobusowe i postojowe w większych miejscowościach. Dodatkowo w ramach przedsięwzięcia zaplanowano przebudowę skrzyżowań oraz budowę trzech rond w miejscowościach Szewno, Łowin i Pruszcz.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nawierzchnia jezdni uzyska normatywną szerokość oraz właściwy stan techniczny. Realizacja zadania znacznie poprawi komfort użytkowania. Ponadto wykonanie nowej szerszej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Przebudowę dróg powiatowych zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- a) długość odcinka ok. 22,39 km,
- b) klasa drogi Z (zbiorcza),
- c) kategoria ruchu – KR 3,
- d) prędkość projektowa 50-60 km/h,
- e) szerokość jezdni 6,0 m,
- f) projektowana szerokość pobocza 1,0 m,
- g) projektowana szerokość chodników 1,5 i 2,0 m.

Przebudowa dróg będzie polegała na wykonaniu:

- a) zatok autobusowych,
- b) remontu jezdni na całym odcinku inwestycji z uwzględnieniem poszerzenia do wymaganej szerokości jezdni,
- c) remontu istniejących chodników w miejscowościach Łowin i Pruszcz oraz budowie nowych chodników w miejscowościach Łowin, Pruszcz i Wałdowo,
- d) remontu zjazdów,
- e) przebudowy skrzyżowań w Szewni, Łowinie i Pruszczu na skrzyżowania typu rondo,
- f) oznakowania poziomego i pionowego całego odcinka oraz zabezpieczenia skarp barierami energochłonnymi,

g) kanalizacji deszczowej w Pruszczu.

Po realizacji inwestycji nie przewiduje się zmiany struktury rodzajowej ruchu pojazdów. Projekt przebudowy omawianych dróg powiatowych pozostaje na poziomie kategorii ruchu KR3. Obecnie klasa techniczna dróg to klasa zbiorcza (Z). Po przebudowie dróg klasa techniczna również nie ulegnie zmianie.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych nastąpi poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych na pobocze drogi oraz do rowów przydrożnych. Nie planuje się połączenia rowów przydrożnych z rowami melioracyjnymi.

Przewidziano wykonanie sieci kanalizacyjnej deszczowej w Pruszczu (rondo). 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. Sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych będzie sprawny, bez wycieków paliwa, czy olejów. Czynności uzupełniania paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. 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. Prace należy przewidzieć w porze dziennej, tj. w godzinach od 7⁰⁰ do 20⁰⁰.

Podczas wykonywania zadania powstawać mogą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz komunalne. Wszystkie one będą gromadzone w wydzielonym miejscu, odpowiednio zabezpieczone, a następnie wywiezione i zagospodarowane 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.

W związku z charakterem zamierzenia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleby. Wzmocnienie konstrukcji drogi zwiększy płynność ruchu, w związku z czym generalnie zmniejszy się poziom hałasu, nastąpi również poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549). Eksploatacja ww. dróg nie będzie wymagała zaopatrzenia w wodę. Nie będzie też powodowała dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych. Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że jego realizacja i eksploatacji nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze Wisły.

Planowane zamierzenie realizowane będzie poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Celem planowanego przedsięwzięcia jest poprawa warunków ruchu kołowego układu komunikacyjnego istniejących dróg powiatowych nr 1240C i 1266C, mających znaczenie dla skomunikowania części powiatu Świeckiego z drogą ekspresową S-5 oraz lokalnego ruchu kołowego mieszkańców i dojazdu do użytków rolnych.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja zamierzenia dotyczy odcinków dróg powiatowych przebiegających pośród dominujących w krajobrazie pól uprawnych, rozproszonej zabudowy zagrodowej, zabudowy mieszkaniowej w obrębie miejscowości oraz na początkowym odcinku o długości około 3 km w sąsiedztwie zbiorowisk leśnych (drzewostanów gospodarczych).

Realizacja inwestycji wymaga usunięcia około 980 drzew przydrożnych, których skład gatunkowy oraz stan zachowania szczegółowo opisuje przedłożona inwentaryzacja dendrologiczna. Potrzeba wycinki drzew przydrożnych wynika z konieczności dostosowania parametrów dróg powiatowych do obowiązujących przepisów i parametrów z nich wynikających. W ramach planowanej przebudowy wykonana zostanie infrastruktura towarzysząca, usprawniająca ruch pieszo-rowerowy.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej ustalono:

- a) brak bezpośrednich przesłanek i śladów siedlisk bytowania pachnicy dębowej w obrębie drzew wskazanych do wycinki,
- b) obecność nielicznych i w złym stanie zachowania plech gatunków chronionych porostów, w tym odnożycy jesionowej, odnożycy kępkowej, odnożycy mączystej i wabnicy kielichowatej,

- c) nielicznych siedlisk lęgowych ptaków, w tym: dwóch gniazd sierpówki, jedno gniazdo zięby i jedną dziuplę zasiedloną przez szpaka,
- d) spośród zidentyfikowanych 39 dziupli w obrębie 30 drzew ustalono zasiedlenie jednej przez szpaka,
- e) brak miejsc masowej migracji płazów lub innych małych zwierząt,
- f) obecność korytarzy migracji o lokalnym znaczeniu dla płazów i małych zwierząt w ciągu istniejących cieków.

Występujące porosty nadrzewne (gatunki chronione) potwierdzono na niespełna 5 % drzew wskazanych do wycinki. Jednocześnie badania terenowe prowadzone w roku 2014 w obrębie sąsiadującej drogi nr 1036C Szumiąca – Klonowo – Stążki, potwierdziły obecność populacji porostów nadrzewnych w znacznie lepszym stanie zachowania gatunków chronionych, w tym odnoźnicy jesionowej, odnoźnicy kępkowej, odnoźnicy mączystej i wabnicy kielichowatej. Bezpośrednią przyczyną złego stanu zachowania porostów nadrzewnych w obrębie dróg powiatowych objętych projektem przebudowy jest znaczący ruch drogowy i zanieczyszczenie powietrza.

Uwzględniając przewidywaną skalę zniszczenia porostów wskutek prowadzonej wycinki drzew oraz obecność stosunkowo dobrze zachowanych populacji gatunków chronionych porostów w drzewostanach przydrożnych sąsiadujących dróg nie stwierdza się znacząco negatywnego wpływu analizowanej inwestycji względem analizowanej grupy organizmów.

Zgodnie z założeniami projektu wycince nie będą podlegać drzewostany leśne i śródpolne, posiadające szczególną wartość biocenotyczną dla zachowania bioróżnorodności.

Na obszarach leśnych przewidziano ograniczenie prędkości poruszania się pojazdów, co w istotny sposób przyczyni się do ograniczenia zagrożenia śmiertelności zwierząt.

Pomimo braku bezpośrednich stwierdzeń lub śladów bytowania pachnicy dębowej przewidziano wycinkę drzew prowadzić pod nadzorem przyrodniczym, celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia gatunku poprzez ewentualne przemieszczenie zasiedlonych kłód do lignarium na terenie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego.

Na przebiegu zidentyfikowano obecność 19 przepustów drogowych, w obrębie, których nie potwierdzono miejsc masowego rozrodu płazów lub ich migracji.

Dla zapewnienia drożności lokalnych korytarzy migracji płazów i małych zwierząt zaplanowano:

- a) oczyszczenie przepustów nie podlegających przebudowie,

- b) w obrębie przepustów P2 i P12, zlokalizowanych w przybliżonym kilometrze 3+704 i 15+542, zamontowanie jednostronnych półek przejazdowych, których szerokość minimalna powinna wynosić 50 cm,
- c) przy ewentualnej odbudowie przepustu P19 zlokalizowanego w przybliżonym km 21+874 (obiekt obecnie zasypany) wprowadzić urządzenie o minimalnej szerokości 1 m i wysokości 0,75 m.

W ramach rekompensaty za usunięty drzewostan przewidziano wykonać nasadzenia zastępcze w ilości minimum równoważącej skalę wycinki.

W celu wyeliminowania potencjalnego zagrożenia niszczenia lęgów ptasich wycinkę zaplanowano przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków w terminie jesienno - zimowym, bądź też w dowolnym terminie pod nadzorem specjalisty ornitologa w sposób wykluczający możliwość niszczenia lęgów i celowego płoszenia ptaków.

Zapleczu budowy, miejsca postoju maszyn i składowania materiałów, zaplanowano lokalizować poza terenami przyrodniczo wrażliwymi, w tym poza obszarami leśnymi, obrysem koron drzew, terenami podmokłymi i zawodnionymi, a prace ziemne w strefie brył korzeniowych drzew przewidziano prowadzić metodami ręcznymi, zabezpieczając pnie i korony drzew przed ewentualnym ich mechanicznym uszkodzeniem.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją (istniejące pasy dróg powiatowych), skalę i rodzaj przewidywanych robót oraz zakres zaproponowanych działań minimalizujących, nie przewiduje się aby planowane prace, wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody, krajobrazu i bioróżnorodności, a tym samym nie wymaga wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody.

W związku z obecnością gatunków chronionych porostów oraz siedlisk lęgowych chronionych gatunków ptaków, w stosunku do których obowiązują zakazy określone przez art. 51 i 52 ustawy o ochronie przyrody, przed planowaną wycinką należy uzyskać stosowne zezwolenie na ich zniszczenie w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Jednocześnie w trakcie prowadzonych prac, związanych z przebudową wskazanych wnioskami dróg powiatowych, obowiązują zasady humanitarnego traktowania zwierząt, w szczególności zakaz zabijania ich lub płoszenia, o którym mowa w art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o ochronie zwierząt (Dz. U. z 2015 r. poz. 266), w związku z art. 4 pkt 2 i art. 5 tej ustawy.

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 dróg 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 przedmiotowych drogach, 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 śródlądowych, obszary, na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

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
Główny Specjalista
Wydział Oceny Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Pruszcz
2. Pan Artur Kamiński – LAPIS, ul. Igrzyskowa 1/46, 85-796 Bydgoszcz
3. Powiatowy Zarząd Dróg, ul. Gen. Józefa Hallera 9, 86 - 100 w Świeciu
4. RDOŚ – a/a

Kontakt w sprawie z Panią Kariną Ścieszyńską pod numerem telefonu 052 506 56 66 wew. 6052

Główny specjalista

Karina Ścieszyńska

12.08.2016

Główny Specjalista

Anna Ścieszyńska-Sadowska

12.08.2016