

Załącznik 7: Streszczenie.

Tematem „Raportu...” jest oddziaływanie na środowisko przedsięwzięcia polegającego na *przebudowie drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko (etap II)*. Inwestorem planowanej inwestycji jest:

Powiat Świecki - Powiatowy Zarząd Dróg
ul. Gen. Józefa Hallera 9
86-100 Świecie

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* przedmiotowe przedsięwzięcie kwalifikowane jest, jako:

- § 3 ust. 1, pkt 60: *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.*

Zgodnie z przedstawioną kwalifikacją inwestycja jest zaliczana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu art. 59, ustawy z dnia 03 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*, gdzie przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko nie jest obowiązkowe.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia.

Opracowanie niniejsze zawiera informacje o środowisku oraz analizuje uciążliwości w poszczególnych elementach środowiska wynikające ze stanu istniejącego i przewidywanej budowy, w tym oddziaływania na podłoże i wody podziemne, powietrze atmosferyczne, świat roślinny i zwierzęcy oraz siedziby ludzkie znajdujące się w sąsiedztwie planowanej inwestycji.

Przedsięwzięcie polegające na „*Przebudowie drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko. Etap II*”, będzie przeprowadzone w istniejącym śladzie na następujących działkach o nr ewidencyjnych: obręb ewidencyjny 0002 Przechowo, jednostka ewidencyjna Świecie-Miasto:

- ark. 8: 375/5;

- ark. 10: 373/7;

- ark. 11: 387/2, 387/3, 2886, 2887, 3377/16;

- ark. 12: 231, 232/1, 232/2, 232/3, 237/3, 238, 239, 240/1, 242/1, 243/10, 243/11, 243/5, 243/6, 243/7, 243/9, 244, 245;

- ark. 13: 1/2, 246/4, 247/4, 247/5, 248/4, 249/2, 249/4, 249/5, 251;

- ark. 17: 388/3, 422/3, 423/10, 423/21, 423/22;

- ark. 18: 421/2;

- ark. 19: 28/1, 28/2, 275, 276, 277, 278, 279/1, 279/2, 279/4, 279/5, 281/2, 281/3, 282, 284, 285/1, 285/3, 285/4, 288/1, 288/4, 289/1, 289/4, 289/5, 289/6, 290/2, 290/3, 292/2, 293, 294/1, 294/2, 317/1, 317/2, 326/10, 389/2, 389/4, 3379;

- ark. 20: 16/1, 16/2, 17/2, 18/10, 18/5, 18/7, 18/9, 23/2, 24/2, 25/2, 26/2, 253/5, 253/6, 254/3, 254/4, 255/10, 255/11, 255/12, 255/13, 255/14, 256/5, 257/8, 257/9, 258/2, 259, 260/2, 260/4, 261/3, 261/5, 262/1, 264, 265/7, 266, 267, 268/1, 268/3, 269, 270/1, 271/3, 272/2, 273/6, 273/7, 273/8, 2654/12, 2770;

- ark. 21: 61/2, 62/3, 62/4, 2654/6, 2681;

- ark. 23: 46/4, 46/9, 2776, 2777/1, 2777/2, 2778;

- ark. 24: 27/3, 27/4, 31/1, 37/2, 41/2, 41/10, 43, 2779, 2864.

Długość łączna przebudowywanych ulic tj. Wojska Polskiego, Tucholskiej, Chełmińskiej, Fabrycznej, Krótkiej, Sportowej, Kwiatowej, Słonecznej, Wodnej, Malinowej, Różanej i łącznika do ul. Bzowej wynosi około 2200 m.

Istniejący układ drogowy stanowi dojazd do zabudowy jedno- i wielorodzinnej oraz zakładów w miejscowości Świecie, jak również poprzez przyległe drogi (tj. drogę krajową nr 91 i drogi powiatowe nr 1286C; nr 1260C) stanowiące tranzyt do innych miejscowości. Nawierzchnia istniejących dróg jest bitumiczna, wieloletnia o licznych spękaniach i nierównościach, natomiast na odcinku projektowanego wlotu na ul. Armii Krajowej występuje nasyp kolejowy wraz z podbudową z tłuczni (teren byłego torowiska kolejowego).

Na terenie inwestycji znajdują się:

- obiekt mostowy nad rzeką Wda (zadanie nie obejmuje jego przebudowy);
- dwie kładki dla pieszych nad rzeką Wda (do przebudowy w ramach zadania);
- przystanki komunikacji zbiorowej przy ulicy Wojska Polskiego;
- chodniki oraz ciągi pieszo-rowerowe przy ulicy Wojska Polskiego i ulicy Wodnej.

Istniejące zjazdy na posesje z drogi powiatowej są utwardzone.

Omawiana inwestycja polega na przebudowie drogi o łącznej długości ok. 2200 m. Należy zaznaczyć, że przedmiotowa inwestycja w przeważającym stopniu przebiegać będzie po istniejącym śladzie. Zatem analizowane zamierzenie nie będzie wiązało się z fragmentacją oraz utratą siedlisk (w tym na przerwanie ciągłości korytarzy ekologicznych). Ponadto planowana inwestycja nie spowoduje utraty cennych siedlisk przyrodniczych.

Ze względu na niewielki zakres inwestycji (przebudowa istniejącej drogi o dł. 2200 m), nie przewiduje się nadmiernej eksploatacji zasobów naturalnych oraz ich niewłaściwego wykorzystania.

Nieznaczny poziom emisji zanieczyszczeń (występujący wyłącznie na etapie realizacji inwestycji) nie spowoduje zagrożenia dla utrzymania różnorodności biologicznej.

W ramach kompensacji za wycinkę drzew i krzewów zostaną nasadzone gatunki roślin rodzimych występujące naturalnie w otoczeniu inwestycji. Ze względu na specyficzne warunki występujące na terenach urbanistycznych należy zwrócić szczególną uwagę na odporność roślin na niekorzystne czynniki takie jak: silne zanieczyszczenie powietrza, susza, mróz, zasolenie gleby oraz uszkodzenia mechaniczne. Należy zaznaczyć, że do środowiska nie będą wprowadzane gatunki obce, nie powstanie zatem ich nowe źródło, z którego mogłyby się rozprzestrzeniać.

Ze względu na niewielką skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się wpływu inwestycji na zmianę klimatu.

Wobec powyższego należy jednoznacznie stwierdzić, że bioróżnorodność na obszarze, przez który będzie przebiegać oceniana droga, nie będzie zagrożona.

Planowane zamierzenie inwestycyjne znajduje się na terenie miasta Świecie. Swoim zakresem obejmuje ulicę Wojska Polskiego, Tucholską, Chełmińską, Fabryczną, Krótką, Sportową, Słoneczną, Wodną, Malinową, Różaną oraz łącznik do ul. Bzowej. Łączna długość przebudowywanych dróg wynosi ok. 2200 m. Realizacja zadania przebiegać będzie w większości po istniejącej trasie drogi. Przystępując do oceny wpływu przedsięwzięcia na ochronę przyrody oraz krajobrazu, przeprowadzono analizę położenia przedsięwzięcia względem istniejących powierzchniowych form ochrony przyrody (zgodnie z *geoserwis.gdos.gov.pl*).

Wzrost temperatury globalnej może sprzyjać wzrostowi intensywności i częstotliwości wielu zjawisk klimatycznych i pochodnych, do których należą ekstremalne zjawiska pogodowe, w tym m.in. tornada, grad, fale upałów, ulewy i burze. Brak jest jednak wystarczających dowodów na to, by rozstrzygnąć, czy istnieją trendy w odniesieniu do takich zjawisk w skali lokalnej. Klimat naszej planety od milionów lat podlega ciągłym ewolucjom, nie jest to zmiana z dnia na dzień, w związku z czym Inwestor będzie miał możliwość dostosowania obiektu do zmieniających się warunków klimatycznych.

Do rozwiązań wpływających na ochronę środowiska, pod kątem zmian klimatu, na etapie realizacji zadania, planowane są do zastosowania:

- odpowiednia technologia robót i organizacja prac, gwarantująca wytrzymałość struktur drogowych przy obecnych temperaturach;
- odpowiednie wyznaczenie zaplecza budowy oraz zabezpieczenie przed przesiąkaniem zanieczyszczeń np. podczas długotrwałych opadów deszczu czy nawałnic;
- odpowiednie składowanie materiałów, zlokalizowanych na terenie zaplecza budowy (okrycia przy pomocy plandek, kontenerów, zbiorników, czy nawet śmietników – odpady wytwarzane przez robotników pracujących przy budowie), zapewniające jak najmniejsze zanieczyszczenie terenu w wypadku silnych wiatrów;

- wykorzystywania sprzętu wyłącznie sprawnego technicznie (ograniczenie emisji spalin).

W toku prowadzonych badań wskazano, że bardzo ważne z punktu widzenia transportu drogowego jest podejście do problemu zmian klimatu w kontekście adaptacji do zmian, a nie przyczyn ich powstawania. Określono czynniki mające istotny wpływ na funkcjonowanie infrastruktury transportowej:

- wiatr – intensywne porywy wiatru, wyładowania atmosferyczne, które mogą powodować przerwy w ruchu pojazdów;
- opady atmosferyczne – intensywne opady deszczu, podtopienia, podmycia, które mogą przyczyniać się do powstania przerwy w funkcjonowaniu dróg. Przeciwdziałanie skutkom realizowane jest poprzez sprawny system odwodnienia;
- niska temperatura otoczenia – bardzo niska temperatura, przemarzanie gruntu, gołoledź, których istnienie może powodować przerwy w funkcjonowaniu dróg, eliminowane przez prawidłowe, zimowe utrzymanie dróg.

Analizowane w niniejszym „Raporcie...” przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, eksploatacji, jak i likwidacji, nie będzie miało wpływu na oddziaływania pomiędzy poszczególnymi elementami środowiska.

Przebudowywane ulice oraz posadowione ronda służyć będą potrzebom głównie lokalnym (tak jak obecnie). Nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu drogowego po przebudowie ulic oraz budowie trzech rond.

Obecnie pojazdy poruszają się po drogach o starej nawierzchni bitumicznej. Liczne spękania, nierówności i zastoiska wody zwiększają ryzyko awarii pojazdów i tym samym wywierają negatywny wpływ na stan środowiska. Realizacja zadania sprowadzająca się w głównej mierze do wykonania równej i szerokiej nawierzchni jezdni i uregulowania gospodarki wód opadowych i roztopowych z pewnością wpłyną na ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko i najbliższe otoczenie.

Z informacji otrzymanych z Urzędu Miejskiego w Świeciu wynika, że dla analizowanego obszaru oraz jego bezpośredniego sąsiedztwa nie zostały wydane decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji związanych z rozbudową, przebudową, budową dróg, jak również nie są prowadzone postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tożsamyh przedsięwzięć. Powyższe wyklucza możliwość kumulowania się oddziaływań.

Projektowane przedsięwzięcie łączy się z innymi drogami (gminnymi, powiatową i krajową) o nawierzchni bitumicznej, które składają się na lokalną sieć drogową powiązaną funkcjonalnie.

Wody opadowe i roztopowe z remontowanego odcinka drogi powiatowej będą odprowadzane po wcześniejszym oczyszczaniu do miejskiej sieci kanalizacji deszczowej oraz do otwartego zbiornika retencyjnego. Realizacja zadania przyczyni się do poprawy warunków jezdnych drogi, co spowoduje zmniejszenie zużycia paliw potrzebnych do zasilania silników pojazdów w związku z czym zmniejszy się emisja substancji do powietrza oraz rozprzestrzenianie się hałasu w środowisku. Remont drogi

powiatowej wpłynie pozytywnie na odczucia społeczne mieszkańców Świecia.

Na podstawie przeprowadzonej analizy nie stwierdzono możliwości negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszarów podlegających ochronie, nie zachodzi potrzeba podejmowania działań mających na celu przyrodniczą kompensację tych oddziaływań. Wskazać należy również, że na terenie inwestycji nie występują cenne przyrodniczo gatunki flory i fauny, w tym siedliska chronione. Zadanie inwestycyjne realizowane jest w całości w ciągu eksploatowanej drogi powiatowej.

Wariant zerowy związany jest z zaniechaniem realizacji inwestycji, skutkiem czego będzie użytkowanie terenu jak obecnie – droga powiatowa w słabym stanie technicznym. Przyjęcie wariantu zerowego nie spowoduje powstania znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko. Brak znacząco negatywnego oddziaływania na środowisko nie będzie jednak związany również z realizacją inwestycji co zostanie wykazane w toku opracowania. Drogi wchodzące w skład inwestycji posiadają nawierzchnię z betonu asfaltowego. Występują w ich ciągu liczne spękania i nierówności. W przypadku niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji należy liczyć się ze stałym pogarszaniem się stanu technicznego dróg, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza - pojazdy poruszające się po starej, nierównej, uszkodzonej nawierzchni często hamują i przyśpieszają. Ponadto pojazdy poruszające się po takich drogach narażone są na ryzyko częstszych awarii, a tym samym wzrasta ryzyko zanieczyszczenia środowiska. Nie bez znaczenia w omawianej sytuacji jest także czynnik społeczny - użytkownicy dróg tj. mieszkańcy miasta Świecie i okolic domagają się nowych i bezpiecznych systemów drogowych.

Wariant inwestorski wraz z rozwiązaniami chroniącymi środowisko został szczegółowo opisany w „*Raporcie...*”.

Wariant alternatywny zakłada budowę skrzyżowania nierównorzędnego z sygnalizacją świetlną w ramach ulicy Bydgoskiej, Chełmińskiej oraz drogi dojazdowej do DK91. W wariantcie inwestycyjnym w miejscu skrzyżowania planowana jest budowa ronda. Taki rodzaj skrzyżowania powoduje dalszy zasięg oddziaływania inwestycji a tym samym odsunięcie izofon od osi drogi, które widoczne jest na mapach zasięgów inwestycji.

Jak wynika z opisów i analiz dla wariantów, każdy z nich jest możliwy do realizacji z zachowaniem obowiązujących norm chroniących środowisko. Jednakże, po szczegółowym przeanalizowaniu parametrów w obu wariantach uznano, że wariantem najkorzystniejszym z punktu widzenia ochrony środowiska będzie realizacja inwestycji, w której droga krajowa i przebudowywana droga powiatowa połączone byłyby ze sobą połączeniem klasycznym wyposażonym w sygnalizację świetlną. Co do zasady oddziaływanie na jakość powietrza oraz na klimat akustyczny jest mniejsze w sytuacji płynnego ruchu pojazdów mającego miejsce przy skrzyżowaniach o ruchu okrężnym. Sygnalizacja świetlna powoduje, że uprzywilejowane są pojazdy poruszające się po drodze krajowej.