

Świecie, dnia 2013-07-15

ROŚIGK 6220.11.5.2013

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 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. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj.: Dz. U. 2013, poz. 267),

BURMISTRZ ŚWIECIA

po rozpatrzeniu wniosku:

Pana Adama Nadolnego

reprezentującego:

Mosty Gdańsk Sp. z o.o.
ul. Jaśminowy Stok 12a
80-177 Gdańsk

działającego z upoważnienia:

Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53
00-874 Warszawa

w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.:

**„ROZBUDOWA ESTAKADY I WĘZŁA W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 1 (91)
W M. PRZECHOWO WRAZ Z ODCINKIEM DROGI OD 139+000 DO KM 141+100
ORAZ ZWIĄZANYM Z DROGĄ PRZYLEGLYM UKŁADEM KOMUNIKACYJNYM”**

po uzyskaniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

p o s t a n a w i a :

**stwierdzić, że dla w. wym. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia
oceny oddziaływania na środowisko, przy spełnieniu projektowanych założeń
dotyczących ochrony poszczególnych elementów środowiska**

UZASADNIENIE

Pan Adam Nadolny, reprezentujący Mosty Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku, działający z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie, zwrócił się do Burmistrza Świecia z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w związku z rozbudową estakady wzdłuż ulicy Tucholskiej oraz odcinka drogi krajowej nr 1 (91) od km 139+000 do km 141+100 (klasa GP) wraz z przyległym układem komunikacyjnym. Rozbudowa jest konieczna, ze względu na zły stan techniczny estakady w ciągu w. wym. drogi krajowej, znajdującej się w kierunku południowym od skrzyżowania tej drogi z ulicą Bydgoską w Świeciu.

Celem przedsięwzięcia jest poprawa organizacji i bezpieczeństwa ruchu pomiędzy węzłami na skrzyżowaniu DK 91 z ulicą Bydgoską (węzeł Przechowo) a drogami dojazdowymi do początku węzła z drogą S5. Inwestycja objęła również rozbudowę węzła Przechowo oraz odcinka DK91 i dróg dojazdowych do początku węzła z drogą S5.

Roboty budowlane planuje się wykonać w II etapach:

Etap I – rozebranie obiektu istniejącego i wybudowanie nowego wraz z niezbędnym odcinkiem drogi krajowej (zakres przebudowy drogi krajowej będzie wynikał z przyjętych rozwiązań na estakadzie)

Etap II – wykonanie pozostałych robót drogowych na drodze krajowej i rozbudowę dróg lokalnych związaną ze zmianami przyjętymi na drodze krajowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie realizowane będzie na działkach ewidencyjnych o numerach: 377/2a, 377/3, 433/2, 378/2, 378/7, 433/5, 3369/9, 379/6, 379/7, 369/8, 369/9, 382/8, 382/6, 375/4, 375/5, 382/10, 382/9, 364/2, 3369/8, 385/19, 385/29, 366/6, 366/5, 366/4, 367/3, 367/5, 367/6, 367/7, 367/8, 367/11, 385/22, 385/36, 385/25, 385/27, 3377/11, 373/7, 3377/6, 385/6, 3377/5, 3377/4, 3377/7, 387/1, 3377/9, 3377/8, 388/1, 423/22, 423/5, 423/19, 423/4, 423/16, 424/1, 528, 527/6, 430/3, 3378/1, 430/2, 3378/4, 165/7, 166/13, 164/4, 173/2, 166/7, 175/6, 171/3, 175/7, 170/7, 170/8, 197/5, 198/1, 180/1, 198/4, 377/2, 121, 3378/5, 378/8, 27/4 (obręb Przechowo), gmina Świecie, powiat świecki.

Ocena zgodności analizowanej inwestycji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego nie jest konieczna z uwagi na fakt, iż przedmiotowe zamierzenie dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 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. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami), nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami w. wym. planu, jeżeli został on uchwalony.

Do wniosku o wydanie decyzji załączona została karta informacyjna przedsięwzięcia, a także wypisy z rejestru gruntów, wyrys z mapy ewidencyjnej, obejmujący teren, na którym nastąpi realizacja przedsięwzięcia wraz z terenem działek sąsiednich.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zamieszczony został w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Świeciu www.bip.um-swiecie.pl pod Nr 333/2013.

Z uwagi na fakt, iż liczba stron postępowania przekracza 20, zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj.: Dz. U. 2013, poz. 267)

oraz art. 74 ust. 3 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 (tj.: Dz. U. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami) informację o wszczęciu niniejszego postępowania w przedmiotowej sprawie oraz o zamieszczeniu wniosku w publicznie dostępnym wykazie - podano do publicznej wiadomości dnia 2013-05-22 drogą obwieszczenia Burmistrza Świecia na stronach www.bip.um-swiecie.pl (zakładka: decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach), na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Świeciu na tablicy ogłoszeń w miejscowości Kozłowo.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), przedmiotowe przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane (*drogi o nawierzchni twardej (...)*).

Zgodnie z art. 64 ust. 1 i 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. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami) - w dniu 2013-05-22 Burmistrz Świecia zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenia ewentualnego zakresu raportu OOS dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

W dniu 2013-06-06 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny wyraził opinię znak: N.NZ-4200-45/118/13 o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Dokument ten zarejestrowany został w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Świeciu www.bip.um-swiecie.pl pod Nr 352/2013.

W dniu 2013-06-10 do Burmistrza Świecia wpłynęło pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy znak: WOO.4240.468.2013.KŚ z dnia 2013-06-06 wzywające Wnioskodawcę do przekazania wyjaśnień informacji, zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, dotyczących m.in.:

- ochrony klimatu akustycznego, w tym:
 - wskazanie sposobu organizacji ruchu na etapie realizacji inwestycji,
 - podanie szczegółowych danych dotyczących prognozowanego natężenia ruchu komunikacyjnego,
 - wskazanie działań mających na celu ograniczenie oddziaływania wibracji,
- gospodarki odpadami, w tym:
 - podanie informacji nt. rodzajów szacowanych ilości odpadów, sposobu magazynowania, zagospodarowania na etapie eksploatacji inwestycji ze szczególnym uwzględnieniem odpadów zawierających azbest,
- ochrony przyrody, w tym:
 - podanie informacji dotyczących skali zniszczenia kocanek piaskowych, których siedlisko występowania znajduje się w zasięgu bezpośredniego oddziaływania inwestycji,
 - przedstawienie analizy wpływu inwestycji względem populacji kocanek piaskowych w skali regionu i kraju, w sytuacji konieczności zniszczenia siedliska ich występowania,

- przedstawienie analizy wpływu przedsięwzięcia względem populacji pawężnicy psiej w skali regionu i kraju, w sytuacji konieczności zniszczenia siedliska występowania gatunku,
- przedłożenie opinii właściwego nadleśnictwa w zakresie występowania szlaków migracji zwierząt w przebiegu planowanej inwestycji.

Niniejsze pismo zarejestrowane zostało w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Świeciu www.bip.um-swiecie.pl pod Nr 351/2013.

Po uzupełnieniu przez Wnioskodawcę wymaganych informacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał postanowienie znak: WOO.4240.468.2013.KŚ.2 z dnia 2013-07-09 wyrażające opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Niniejsze postanowienie zarejestrowane zostało w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym na stronach internetowych Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Świeciu www.bip.um-swiecie.pl pod Nr 380/2013.

Na podstawie art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (tj.: Dz. U. 2013, poz. 267), w związku z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227 ze zm.), Burmistrz Świecia dnia 2013-07-15 zawiadomił strony postępowania o wydaniu postanowienia przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy znak: WOO.4240.468.2013.KŚ.2 oraz o wyrażeniu opinii przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu znak: N.NZ-4200-45/118/13.

Odstąpienie od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko poprzedzone zostało dokładną analizą przesłanek, wynikających z art. 63 ust. 1 pkt 1 – 3) 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. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami).

Etap realizacji planowanego przedsięwzięcia polegać będzie na prowadzeniu prac budowlanych, związanych z rozbudową estakady wzdłuż ulicy Tucholskiej oraz odcinka drogi krajowej nr 1 (91) od km 139+000 do km 141+100 (klasa GP) wraz z przyległym układem komunikacyjnym, zgodnie z założeniami przyjętymi w preferowanym wariantcie IV. Zważywszy na fakt, iż dokonanie prawidłowego połączenia nawierzchni istniejącej i projektowanej wymaga wyjścia poza określony kilometrąż, zakres projektu w niewielkim stopniu wykracza poza powyższy odcinek.

Na analizowany układ komunikacyjny składają się następujące drogi:

- droga krajowa nr 91 od km 139+000 do km 141+100,
- ulica Bydgoska – droga powiatowa nr 1286C Morsk- Świecie-Dworzysko,
- ulica Chełmińska – droga gminna,
- łącznik ulicy Tucholskiej – droga gminna.

Wariant inwestycyjny, preferowany przez wnioskodawcę, spowoduje:

1. Zmiany w organizacji ruchu na drodze krajowej:
 - a) likwidacja odcinków przeplatania pomiędzy węzłem na drodze S5, a węzłem Przechowo;
 - b) przebudowa łącznicy P (S5) na węźle na drodze S5;

- c) budowa prawidłowego pasa włączania z węzła na drodze S5 w kierunku Łodzi;
 - d) budowa dodatkowych pasów ruchu na odcinku od węzła na drodze S5 do km 140+700, naprzemiennie w obu kierunkach;
 - e) budowa prawidłowych pasów wyłączania i włączania na węźle Przechowo;
 - f) likwidacja zatok autobusowych stanowiących element DK 91; to działanie wiąże się z przeniesieniem zatoki na drogę DD-2 (jak opis poniżej);
2. Budowę dróg lokalnych:
- a) budowa drogi DD-1 – umożliwi likwidację zjazdu na drogę krajową i obsługę terenów przyległych poprzez sieć dróg gminnych (ze względu na przebudowę łącznicy węzła na drodze S5, droga DD-1 jest dłuższa niż w wariantcie I);
 - b) budowa drogi DD-2 – umożliwi likwidację skrzyżowania z łącznikiem ulicy Tucholskiej i obsługę terenów przyległych poprzez projektowane rondo na skrzyżowaniu łącznicy WP i ulicy Bydgoskiej; przy drodze DD-2 zaprojektowano zatokę autobusową wraz z pętlą do zawracania, która umożliwi obsługę pasażerów w zamian za zlikwidowane zatoki autobusowe na drodze krajowej i poprawi w ten sposób bezpieczeństwo ruchu;
 - c) budowa drogi DD-3 – umożliwi likwidację zjazdów indywidualnych na drogę krajową i obsługę terenów przyległych poprzez skrzyżowanie z drogą DD-2.

Planowana rozbudowa układu drogowego umożliwi:

1. dostosowanie istniejącego odcinka drogi krajowej nr 91 do obowiązujących norm;
2. polepszenie komfortu jazdy pojazdów poprzez remont i poszerzenie nawierzchni drogowej;
3. poprawę warunków bezpieczeństwa ruchu i zwiększenie przepustowości przez budowę dodatkowych pasów ruchu;
4. uporządkowanie ruchu pieszego poprzez budowę obiektów inżynierskich;
5. polepszenie jakości życia mieszkańców poprzez remont nawierzchni, budowę dróg dojazdowych do posesji, budowę oświetlenia i odwodnienia drogi.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰. Ponadto, zaleca się:

- a) lokalizację zaplecza budowy poza terenami chronionymi akustycznie;
- b) stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesyłu należy je zraszać;
- c) zraszanie terenu budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr);
- d) stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych, wytwarzanych w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- e) transportowanie materiałów pyłących oraz mas bitumicznych samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

Używany do budowy dróg sprzęt ciężki może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe zaleca się przeprowadzenia stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano-drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac

budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność, ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.

Oddziaływania drgań i wibracji drogowych będą zachodzić jedynie w trakcie wykonywanych prac i znikną całkowicie po ich zakończeniu. Z uwagi na to, że projektowane zamierzenie posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizyko mechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Do analizy oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2017 i 2030. Prognozowane wielkości średniodobowych natężeń i struktury ruchu zostały opracowane w oparciu o wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu w 2010 roku oraz pomiary ruchu wykonane przez firmę Mosty Gdańsk Sp. z o.o. w latach 2012 i 2013. Prognozowany ruch samochodów, w poszczególnych kategoriach, obliczono przez pomnożenie SDR tych pojazdów w roku bazowym przez odpowiednie wskaźniki wzrostu i współczynniki elastyczności.

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826 z późn. zm.), są to przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej oraz zabudowy zagrodowej. Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania.

Głównym źródłem hałasu będą poruszające się pojazdy, a jego natężenie w ruchu drogowym będzie uzależnione od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości oraz udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, poprzez które przebiega droga.

Z przeprowadzonej oceny zagrożeń akustycznych wynika, iż przekroczenia poziomu dopuszczalnego w 2030 roku mogą wystąpić prawie na wszystkich terenach mieszkaniowych położonych wzdłuż przedsięwzięcia. Wielkość przekroczenia będzie zróżnicowana, w zależności od położenia budynków mieszkalnych oraz rodzaju terenu zabudowy. Największe przekroczenia (ok. 11 dB) będą notowane na terenach zabudowy mieszkaniowej położonej najbliżej drogi krajowej nr 91. Niewielkie przekroczenia poziomu dopuszczalnego wystąpią w zabudowie mieszkaniowej położonej przy łącznicy węzła Przechowo, w wyniku efektu skumulowanego oddziaływania przedsięwzięcia oraz ulicy Bydgoskiej.

W celu zmniejszenia poziomu hałasu na terenach zabudowy mieszkaniowej, zastosowane zostaną sztuczne ekrany akustyczne (wykonane jako pochłaniające). Rodzaje zastosowanych rozwiązań oraz ich lokalizację zestawiono w tabeli nr 1.

Tabela 1

Rodzaj działania	Początek w km	Koniec w km	Wysokość	Długość	Uwagi
Ekran akustyczny EA 1	139+170	139+580	4 m	410 m	Strona prawa

Ekran akustyczny EA 2	130+345	139+575	5 m	230 m	Strona lewa
Ekran akustyczny EA 3	139+115	139+290	3,5 m	177 m	Strona lewa
Ekran akustyczny EA 4	140+447	146+617	4 m	170 m	Strona lewa
Sumaryczna długość ekranów				987 m	

Z przedstawionych obliczeń wynika, iż po zastosowaniu wskazanych rozwiązań przeciwhałasowych, na terenach wymagających ochrony akustycznej dotrzymane zostaną dopuszczalne poziomy hałas. Nie przewidziano zastosowania ekranu akustycznego dla terenów zabudowy mieszkaniowej na początkowym odcinku planowanego przedsięwzięcia, w km 139+000, ponieważ wielkość przekroczeń jest niewielka.

Po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania zaleca się wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanych odcinkach dróg. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia.

Zakres przebudowy obejmuje estakadę i układ obiektów inżynierskich nad ulicą Bydgoską i linią kolejową oraz węzeł drogowy na skrzyżowaniu przebudowywanej drogi krajowej nr 91 z ulicą Bydgoską. W rejonie przejścia nad ulicą Bydgoską oraz skrzyżowań łącznic węzła z tą ulicą wystąpi skumulowane oddziaływanie emisji zanieczyszczeń pochodzącej z pojazdów poruszających się z krzyżujących się dróg. Linia kolejowa charakteryzuje się niewielkim natężeniem ruchu, stąd jej udział w oddziaływaniu skumulowanym w rejonie skrzyżowania będzie niewielki.

Uciążliwość poszczególnych projektowanych i przebudowywanych odcinków dróg wyznaczono poprzez wyznaczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych. Obliczenia przeprowadzono dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim są tlenki azotu, gdyż ich emisja jest największa i ich stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia.

Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Przedsięwzięcie nie jest całkowicie nową inwestycją i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi i estakady do obecnych warunków ruchu i wymogów bezpieczeństwa. Zadanie inwestycyjne poprzez poprawę płynności ruchu i równości nawierzchni, wpłynie na poprawę m.in. warunków aerosanitarnych i akustycznych.

Odpady powstające w wyniku prowadzonych prac, nienadające się do ponownego wykorzystania, będą gromadzone w specjalnie do tego celu przeznaczonych miejscach lub pojemnikach i sukcesywnie przekazywane podmiotom posiadającym stosowne zezwolenie na transport, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów.

Teren objęty inwestycją położony jest poza obszarami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych i poza terenami stref ochronnych ujęć wody. W północnej części, wody podziemne występują na głębokościach co najmniej kilku metrów ppt. W części południowej, w większości wierceń o głębokości do 4 m – wykonanych w bezpośrednim sąsiedztwie ocenianej drogi – nie odnotowano występowania wód podziemnych.

Biorąc pod uwagę przedstawione powyżej informacje można uznać, że praktycznie cały obszar charakteryzuje się dość dobrą izolacją pierwszego poziomu wodonośnego.

Ciekim odwadniającym analizowany obszar jest rzeka Wda, która będzie odbiornikiem wód opadowo-roztopowych z części inwestycji. W odległości 3 km w kierunku południowym od inwestycji przepływa Wisła.

Z uwagi na ukształtowanie terenu, lokalnie nie następuje spływ powierzchniowy, ale bezpośrednia infiltracja do gruntu.

Zagrożenie zanieczyszczenia wód istnieje zwłaszcza podczas prowadzenia inwestycji, dlatego szczególną uwagę należy zwrócić na lokalizację i zorganizowanie placu budowy oraz stan techniczny maszyn i urządzeń wykorzystywanych do budowy drogi. Teren budowy będzie wyposażony w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych. Ścieki te będą odprowadzane do szczelnych bezodpływowych odbiorników, a następnie przekazywane podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowanie.

Na etapie realizacji, poza celami socjalno-bytowymi, woda będzie wykorzystywana do przygotowania mieszanek do budowy drogi. Etap eksploatacji nie wymaga wykorzystywania wody.

Wzdłuż ocenianej drogi przewiduje się odwodnienie powierzchniowe do rowów przydrożnych i odprowadzanie wód opadowo-roztopowych z drogi do najbliższych odbiorników (cieków). W miejscach, gdzie nie będzie możliwości terenowych i technicznych odprowadzania do odbiorników naturalnych, zaprojektowane będą bloki rozsączające. Takie rozwiązanie nie będzie stanowić żadnego zagrożenia dla stanu wód powierzchniowych, gdyż darni wyścielająca rowy zatrzymuje około 40 ÷ 90% zanieczyszczeń mechanicznych (głównie zawiesiny i piasku).

Ze względu na zamiejski charakter drogi, planuje się generalnie powierzchniowy sposób odwodnienia poprzez rowy przydrożne. Odbiornikiem wód opadowych i roztopowych będzie:

- a) na odcinku od km 139+000 do km ok. 140+200 – rzeka Wda,
- b) na odcinku od km ok. 140+200 do km 141+100 – grunt (przez rowy lub zbiorniki chłonne, studnie chłonne lub bloki rozsączające).

W miejscach, gdzie zbliżenie drogi krajowej, drogi lokalnej DD-3 i istniejących budynków nie pozwoli na odwodnienie powierzchniowe, przewiduje się wykonanie odcinków kanalizacji deszczowej, a odbiornikiem tych wód będzie rzeka Wda. Kanalizacja deszczowa powstanie również w rejonie km 131+220 (tunel dla pieszych) i km 139+747 (nowy obiekt mostowy). Tam odbiornikiem będzie grunt.

Odprowadzenie wód opadowo-roztopowych do Wdy nastąpi po ich oczyszczeniu z zawiesiny do dopuszczalnych wielkości w odstożnikach (osadnikach). Jak wynika z przeprowadzonej analizy, stosowanie separatorów dla zanieczyszczeń ropopochodnych nie jest konieczne.

Na odcinku obejmującym estakadę woda odprowadzana będzie grawitacyjnie za pomocą systemu wpustów i przykanalików podłączonych do kolektora zbiorczego, podwieszono do konstrukcji przeszła, za przyczółek od strony południowej. Dalej sprowadzona zostanie do podnóża skarpy drogowej i odprowadzona do rowów drogowych znajdujących się po obu stronach nasypów.

Droga przebiega na nasypie odwadniania będzie do obustronnych ścieków prefabrykowanych (betonowych), a dalej, przez skarpowe koryta o przekroju trapezu, do rowów u podnóża nasypu.

Woda w rowach w całości będzie odparowywać i wsiąkać w grunt. Rowy zlokalizowane będą w obrębie pasa drogowego.

Ze względu na sposób odprowadzania ścieków deszczowo-roztopowych na tym odcinku nie będzie potrzeby zastosowania urządzeń oczyszczających.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana 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). Znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW20001929499 o nazwie Wda od dopływu Drzycimia do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. W ww. planie, zgodnie z rozporządzeniami Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiska norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. Nr 257, poz. 1545) i w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. Nr 256, poz. 1549), potencjał tej silnie zmienionej części wód oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych do roku 2015. Zastosowano derogacje z powodu konieczności dodatkowych analiz oraz długości procesu inwestycyjnego.

Planowana inwestycja, przy zastosowaniu opisanych wyżej rozwiązań, nie będzie oddziaływać na wody powierzchniowe, dlatego nie przyczyni się do zmiany obecnie występującego potencjału ekologicznego JCWP.

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia, 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. Wykonawcy robót zostaną zobligowani do używania maszyn i sprzętu w odpowiednim stanie technicznym, aby nie dopuścić do przedostawania się zanieczyszczeń ropopochodnych do wód gruntowych. Realizacja przedmiotowego ciągu ma służyć poprawie płynności ruchu drogowego oraz przyczyni się do poprawy klimatu akustycznego, w związku z redukcją hałasu generowanego przez poruszające się pojazdy. Podczas realizacji i eksploatacji będą dotrzymywane poziomy dopuszczalne substancji w powietrzu oraz wartości odniesienia substancji powietrzu. Na etapie prac przygotowawczych i budowlanych wystąpią krótkotrwałe uciążliwości o charakterze lokalnym, które ustąpią po zakończeniu inwestycji.

W aspekcie stałego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, zamierzenie nie zwiększy stopnia zanieczyszczenia gleby oraz nie spowoduje dodatkowego wprowadzenia ścieków, ani szkodliwych substancji i energii do środowiska. Ilość i jakość skierowanych do gruntu wód odpadowych i roztopowych nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu sprzed wykonania analizowanego zakresu prac.

Zgodnie z przedłożoną i uzupełnioną dokumentacją w rejonie inwestycji zlokalizowane są stanowiska gatunków chronionych roślin naczyniowych: cisa pospolitego, paprotki zwyczajnej, kocanek piaskowych oraz kruszyny pospolitej, mchów: brodawkowca czystego, fałdownika nastroszonego, gajnika lśniącego, rokietyka pospolitego, widłozęba kędzierzawego, widłozęba miotłowego oraz porostów: pawężnicy psiej i chrobotka leśnego.

Na skutek przyjętych rozwiązań w czasie realizacji i eksploatacji inwestycji zniszczeniu ulegną wyłącznie fragmenty obszarów występowania mchów objętych ochroną częściową. Powierzchnie występowania mchów, które ulegną zniszczeniu stanowią wyłącznie niewielki fragment całego obszaru ich występowania w rejonie inwestycji. W związku z powyższym ich zniszczenie (zarówno w zakresie fragmentu siedliska, jak i osobników) nie stanowi zagrożenia dla zachowania populacji w regionie i kraju. Ponadto, w przypadku gatunków chronionych roślin (w tym mchów) i porostów znajdują zastosowanie przepisy wynikające z art. 51 oraz art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013, poz. 627 z późn. zm.), określające konieczności uzyskania stosowanego zezwolenia na zniszczenie siedlisk i osobników gatunków chronionych.

Zgodnie z przedłożoną kartą informacyjną przedsięwzięcia realizacja inwestycji wiąże się z wycinką drzew, dla której przewidziano wykonanie nasadzeń kompensacyjnych za lasy o funkcji ochronnej na powierzchni nie mniejszej niż 2x większej od zniszczonej oraz przy dostosowaniu składu gatunkowego do warunków siedliskowych. Ponadto, zgodnie z przedłożonymi informacjami, z uwagi na wylesienie części terenu pod przebieg dróg oraz w celu umożliwienia dojazdu do nowopowstałych odcinków, inwestor zleci opracowanie osobnych planów nasadzeń zieleni, uwzględniających wielkość i podłoże terenu.

Stwierdzone cenne miejsca występowania gatunków zwierząt oraz siedliska płazów zlokalizowane są w dolinie Wdy i znajdują się poza zasięgiem inwestycji. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia stwierdzono, że teren pomiędzy łącznicami stanowi korzystne siedlisko zimowania płazów, które w okresie aktywności przebywają w dolinie Wdy. Pod istniejącą łącznicą znajduje się przepust, gdzie wprowadzono budowę przejścia dla płazów o wysokości min. 0,75 m i szerokości min. 1 m oraz przy wykorzystaniu pełnych płotków ochronno-naprowadzających od strony północnej, o długości w każdą stronę od przejścia min. 20 m i wysokości min. 50 cm. Od strony południowej zaproponowano wynagrodzenie całego terenu zagłębienia pomiędzy łącznicami płotkami tego samego typu, w celu uniknięcia przedostawania się płazów na jezdnię.

Zgodnie z przedstawionymi w karcie informacjami i uzupełnieniu informacji, w rejonie inwestycji nie stwierdzono występowania szlaków migracji zwierząt dużych. Ponadto, uzyskane zostały informacje od Powiatowej Państwowej Komendy Policji w Świeciu, które wskazują na nieliczne kolizje pojazdów ze zwierzętami na analizowanym odcinku (2010 r.-2 kolizje. 2011 r.- 4 kolizje, 2012 r.- 3 kolizje).

Z uwagi na stosowane ekrany transparentne, celem ograniczenia kolizji ptaków z w. wym. ekranami zastosowane zostaną zabezpieczenia w postaci oklejenia ekranów jasnymi pasami. Rozwiązanie to oparto na danych publikowanych, w tym Rössler 2005, Kurek 2011, Zbyryt 2012.

W celu ograniczenia możliwego oddziaływania na ptaki lęgowe (w rejonie inwestycji stwierdzono m.in. gniazda grzywacza, pokrzewki czarnołbistej oraz krogulca lub myszołowa) termin wycinki dostosowano do okresu lęgowego ptaków. Planowana wycinka prowadzona będzie od połowy sierpnia do połowy marca, a w innym terminie wyłącznie po weryfikacji przez specjalistę przyrodnika, braku lęgów ptasich w obrębie drzew przeznaczonych do wycinki.

Potencjalnie cennym siedliskiem bezkręgowców jest jedno z drzew wchodzących w skład alei (lipa drobnolistna), w którym obecna jest dziupła, w której stwierdzono obecność owadów saproksylicznych. W związku z powyższym przewidziano konieczność jej zabezpieczenia oraz zachowania. Potencjalne siedliska saproksylobiontów stwierdzono również w pojedynczej lipie przy skrzyżowaniu z drogą S5 oraz w obrębie grądu – poza obszarem inwestycji.

Jednocześnie, uwzględniając zalecenia wskazane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i uzupełnieniu zaleca się:

- a) wyposażenie płotków ochronno-naprowadzających związanych z przejściem dla płazów w przewieszkę o zalecanej długości 10 cm, a także szczelne połączenie w. wym. płotków z podłożem, celem utrudnienia płazom przekraczania w. wym. wygradzeń,
- b) przy wykonywaniu oklejania ekranów pasami zaleca się stosowanie pasów białych lub czarnych o szerokości 2 cm (pasy o mniejszej szerokości mogą wpływać na wzrost kolizji) i w odległości do 10 cm od siebie (Rössler i in.2007, Zbyryt 2012),
- c) w czasie prowadzenia wykopów, z uwagi na możliwość występowania płazów podlegających ścisłej ochronie gatunkowej, w przypadku prowadzenia prac w okresie aktywności tych zwierząt (od wiosny do jesieni) wskazane jest podjęcie działań minimalizujących w postaci ograniczenia powierzchni wykopów i rozkopów do niezbędnego minimum i czasu ich otwarcia poprzez prowadzenie wykopów na krótkich odcinkach. W czasie prowadzonych wykopów, każdorazowo przed kontynuacją prac oraz przed zasypaniem wyrobiska zaleca się prowadzić kontrole w kierunku obecności w rozkopie zwierząt. W sytuacji stwierdzenia obecności zwierząt w wykopie należy przed ich kontynuacją, podjąć działania mające na celu usunięcie osobników znajdujących się w pułapce i przeniesienie w miejsce dogodne dla kontynuacji wędrówki przez zwierzę,
- d) w przypadku konieczności zniszczenia osobników oraz siedlisk gatunków chronionych należy uzyskać stosowne zezwolenie Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, zgodnie z art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013, poz. 627 z późn. zm.). W przypadku zniszczenia siedlisk i osobników gatunków mchów objętych ochroną częściową (co wskazano w KIP) konieczne jest uzyskanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Po dokonaniu szczegółowej analizy uwarunkowań, związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, określonych w art. 63 ust. 1 i 2, art. 65 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.). Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie, biorąc pod uwagę odpowiednie kryteria selekcji wymienione w Załączniku III pkt 1 ppkt b) Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (Dz. Urz. UE L 26 z dnia 28 stycznia 2012 r.), stwierdzono, iż w rejonie przejścia nad ulicą Bydgoską oraz skrzyżowań łącznic węzła z tą ulicą wystąpi skumulowane oddziaływanie emisji zanieczyszczeń pochodzącej z pojazdów poruszających się z krzyżujących się dróg. Linia kolejowa charakteryzuje się niewielkim natężeniem ruchu, stąd jej udział

w oddziaływaniu skumulowanym w rejonie skrzyżowania będzie niewielki. Przy ocenie efektów skumulowanych wzięto również pod uwagę, że może dojść do przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu, które mogą wystąpić w zabudowie mieszkaniowej położonej przy łącznicy węzła Przechowo, w wyniku efektu skumulowanego oddziaływania przedsięwzięcia oraz ulicy Bydgoskiej.

Inwestor przeanalizował cztery warianty przedsięwzięcia, biorąc pod uwagę dwa rodzaje uwarunkowań: funkcję komunikacyjną i ochronę biosfery. Preferowany wariant IV w największym stopniu uwzględnia bezpieczeństwo i płynność ruchu oraz perspektywistyczny wzrost natężenia ruchu samochodowego w rejonie Świecia. W tym wariantcie uwzględniono również uniknięcie fragmentacji obszaru leśnego położonego po południowo-zachodniej stronie DK 91, na odcinku pomiędzy dojazdem do Zakładów Mondi, a węzłem Przechowo. Fragmentacja ta stanowiła jeden z elementów wariantu II. Wariant IV dzięki wyborze lokalizacji zatoczek autobusowych, pozwolił na zaproponowanie ciągłego ekranu nr 1. Ułatwi to budowę tego ekranu i zwiększy jego skuteczność. Wybór rodzaju estakady (dwa obiekty połączone nasypem lub jeden długi obiekt) miał znaczenie dla warunków przewietrzania terenu. Wybór wersji z jednym obiektem jest korzystniejszy ze względów technicznych, technologicznych oraz środowiskowych ze względu na brak ograniczeń dla przewietrzania terenu.

Wariant zerowy polega na niepodjęciu przedsięwzięcia i pozostawieniu inwestycji w stanie istniejącym tzn. złym stanie technicznym.

W zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia nie występują obszary wodno – błotne oraz inne o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży, obszary górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne itp.

Najbliżej położone obszary chronione to: Świecki Obszar Chronionego Krajobrazu, Zespół Parków Krajobrazowych Chełmińskiego i Nadwiślańskiego, obszar specjalnej ochrony Natura 2000 Dolina Dolnej Wisły PLB040003, obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Zamek Świecie PLH040025. Z uwagi na skalę oraz rodzaj planowanej inwestycji, ocenia się, że jej realizacja oraz eksploatacja nie spowoduje niszczenia gatunków i siedlisk, dla ochrony których wyznaczono w. wym. obszary chronione.

Względem obszarów Natura 2000 zastosowanie mają uwarunkowania wynikające z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. 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.

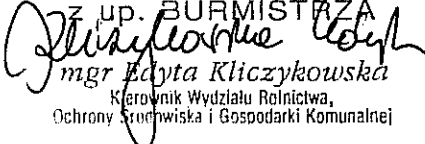
Na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji, uwzględniając proponowane działania zabezpieczające na etapie realizacji inwestycji, stwierdza się, że realizacja i funkcjonowanie zamierzenia nie spowoduje ingerencji i pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków, dla ochrony których wyznaczono najbliżej położone obszary Natura 2000 - Dolina Dolnej Wisły PLB040003, Solecka Dolina Wisły PLH040003. Obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Zamek Świecie PLH040025 leży poza zasięgiem planowanego przedsięwzięcia.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zwiększy ryzyka wystąpienia poważnej awarii, ani nie będzie oddziaływać transgranicznie.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska orzeczono, jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie nie przysługują stronom zażalenie, zgodnie z zapisami 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. Nr 199, poz. 1227 ze zmianami)

z up. BURMISTRZA

mgr Ewyta Kliczykowska
Kierownik Wydziału Rolnictwa,
Ochrony Środowiska i Gospodarki Komunalnej

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. BIP Urzędu Miejskiego
3. tablica ogłoszeń na parterze budynku Urzędu Miejskiego w Świeciu
4. Sołtys Bogdan Tarach - z prośbą o niezwłoczne wywieszenie na soleckiej tablicy ogłoszeń w miejscowości Kozłowo
5. a/a

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu
ul. Sądowa 5
86 – 100 Świecie
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 63
85 – 009 Bydgoszcz

