



Koszalin, dnia 9 listopada 2018 r.

WST-K.4220.131.2018.JC.4

Wójt Gminy Wałcz
ul. Dąbrowskiego 8
78-600 Wałcz

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 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, ze zm.), działając na podstawie pisma Wójta Gminy Wałcz z dnia 08.08.2018 r., znak: GK.6220.6.2.2018.KS (data wpływu do tut. organu: 13.08.2018 r.), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, złożonego przez Pana Janusza Raczyńskiego, działającego w imieniu Powiatowego Zarządu Dróg w Wałczu, oraz skorygowanej karty informacyjnej przedsięwzięcia przedłożonej w dniu 23.10.2018 r.,

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia polegającego na **przebudowie dróg powiatowych: nr 2330Z na odcinku od m. Różewo do drogi wojewódzkiej 179 i drogi nr 2332Z na odcinku od drogi wojewódzkiej 178 do końca m. Różewo oraz remoncie drogi nr 2330Z na odcinku Przybkowo – Różewo i przebudowie od drogi wojewódzkiej 179 do skrzyżowania z drogą gminną na Popowo**, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Organ przeprowadził analizę przedłożonych przez wnioskodawcę materiałów w kontekście uwarunkowań wynikających z 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405, ze zm.). O stwierdzeniu braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przesądziły poniższe przesłanki.

Projektowane przedsięwzięcie będzie polegać na przebudowie i remoncie istniejących dróg powiatowych, tj. drogi powiatowej nr 2330Z na odcinku od m. Różewo do drogi wojewódzkiej nr 179 i drogi powiatowej nr 2332Z na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 178 do końca m. Różewo, a także na remoncie drogi nr 2330Z na odcinku Przybkowo – Różewo i przebudowie od drogi wojewódzkiej nr 179 do skrzyżowania z drogą gminną prowadzącą do m. Popowo. Planowana przebudowa obejmie odcinki dróg o łącznej długości 8 417 m, a remont odcinki o długości 2 800 m. Inwestycja będzie zlokalizowana w obrębach ewidencyjnych: Różewo, Chwiram i Przybkowo, a obszar przedsięwzięcia stanowić będzie 18,77 % powierzchni działek inwestycyjnych.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w granicach istniejącego pasa drogowego. Droga objęta projektowaną inwestycją charakteryzuje się zmienną szerokością (jezdnia 4 – 5 m, pas drogowy maksymalnie do 14 m) i nawierzchnią z widocznymi uszkodzeniami. W miejscowościach usytuowane są również chodniki. W wyniku realizacji przedsięwzięcia jezdnia zostanie poszerzona do 5 m, a w obrębie miejscowości do 6 m,

poza tym sposób zagospodarowania i użytkowania terenu przeznaczanego pod inwestycję nie ulegnie zmianie w wyniku jej realizacji.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

- przebudowę odcinków jezdni drogi oraz jej poszerzenie do szerokości 5 m, z miejscowymi poszerzeniami w obrębie łuków poziomych, a w miejscowościach do szerokości 6 m,
- przebudowę i dobudowę chodników – będą one miały szerokość 2 m i zostaną oddzielone od jezdni pasem zieleni o szerokości od 1 do 5 m,
- wykonanie zjazdów o nawierzchni z kostki betonowej,
- budowę zatok autobusowych,
- remont odcinków jezdni poprzez ułożenie warstwy bitumicznej na istniejącej nawierzchni,
- oczyszczenie rowów przydrożnych,
- wyrównanie poboczy.

Bez zmian pozostanie przebieg jezdni oraz jej odwodnienie – powierzchniowo poprzez rowy przydrożne i teren zieleni izolacyjnej drogi.

W związku z projektowanym poszerzeniem jezdni zostanie przeprowadzona wycinka co najmniej 80 drzew, w tym topole w wieku do 20 lat, lipy drobnolistne w wieku do 40 lat, jesion w wieku do 50 lat i klon w wieku do 60 lat. Ze skorygowanej karty informacyjnej przedsięwzięcia, przedłożonej w odpowiedzi na wezwanie do uzupełnień wystosowane przez tut. organ, wynika, że drzewa przeznaczone do wycinki charakteryzują się dobrym stanem fitosanitarnym, a w ich obrębie nie stwierdzono występowania dziupli, gniazd oraz gatunków chronionych roślin, zwierząt i grzybów. Drzewa usuwane będą miejscowo. Ilość drzew, których usunięcie może okazać się konieczne w związku z poszerzeniem drogi, może zwiększyć się i zostanie sprecyzowana po wykonaniu projektu budowlanego i wytyczeniu drogi w terenie. Pnie drzew, które nie będą przeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone deskami do wysokości 2,5 m na czas realizacji przedsięwzięcia.

Projektowane przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć liniowych, których realizacja powoduje oddziaływanie na komponenty środowiska wzdłuż trasy inwestycji i jej najbliższego otoczenia. W związku z przewidywanym zastosowaniem maszyn budowlanych, w fazie realizacji planowanej inwestycji należy spodziewać się emisji hałasu oraz nieorganizowanej emisji pyłów i gazów do powietrza, wynikających z pracy tych urządzeń. Prawidłowa realizacja przedsięwzięcia związana będzie z zastosowaniem trwałych materiałów i przestrzeganiem norm technologicznych związanych z jakością środowiska, jak np. stosowania sprawnego technicznie sprzętu, unikania rozsypywania materiałów pylistych, zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia w dni słoneczne i wietrzne, systematycznego porządkowania placu budowy, dbania o czystość nawierzchni dróg przy wyjazdach z budowy. Droga przebiega przez tereny o różnym sposobie użytkowania, w tym także tereny zabudowane, w związku z czym inwestor planuje podjęcie działań minimalizujących, takich jak ograniczenie czasu prowadzenia robót budowlanych wyłącznie do pory dziennej, ograniczenie czasu pracy poszczególnych maszyn i urządzeń (koparka, ładowarka, żuraw samojezdny, frezarka drogowa – 4 godziny dziennie, agregat sprężarkowy – 6 godzin dziennie) i lokalizację bazy socjalnej na dz. nr 87 obr. Różewo w miejscu istniejącego przystanku autobusowego o szczelnej nawierzchni. Ponadto niezbędny materiał budowlany (mieszanka bitumiczna, krawężniki, kostka betonowa itp.) będzie dostarczany zgodnie z zapotrzebowaniem oraz w miarę postępu prac i nie będzie składowany na terenie budowy. Sprzęt budowlany po zakończeniu dnia roboczego będzie pozostawiany na poboczu drogi. Na etapie prowadzenia prac budowlanych będą powstawały ścieki socjalno-bytowe. Plac budowy zostanie wyposażony w sanitariaty do zagospodarowania ścieków, które będą opróżniane przez firmę posiadającą stosowne uprawnienia. Realizacja przedsięwzięcia będzie wiązała się z wytwarzaniem odpadów powstających z remontu i budowy infrastruktury drogowej, w tym odpadów o kodzie 17 01 81 (odpady z remontów i przebudowy dróg)

w ilości około 10 Mg. Ww. grupę odpadów stanowić będzie destrukta bitumiczny, który zostanie przewieziony na składowisko odpadów lub wbudowany w miejscu wskazanym wykonawcy robót przez inwestora. Grunt z poboczy zostanie wykorzystany do formowania skarp i nasypów nienośnych. Skala niezbędnych wykopów nie spowoduje konieczności ich odwadniania.

Podsumowując, z uwagi na zakres projektowanych prac uznaje się, że oddziaływania związane z fazą budowy będą miały odwracalny charakter i ustąpią wraz z zakończeniem robót budowlanych. Przy zastosowaniu wyżej wymienionych rozwiązań w fazie realizacji inwestycji wpływ na środowisko zostanie zredukowany do niezbędnego minimum koniecznego do wykonania przedsięwzięcia.

Ze względu na zakres przedsięwzięcia, tj. przebudowę i remont istniejących już odcinków dróg, realizacja inwestycji nie spowoduje zmian w otaczającym krajobrazie. Mimo iż w związku z przebudową i remontem dróg zostanie o 1 m poszerzona nawierzchnia drogowa należy uznać, że sposób zagospodarowania i użytkowania terenu przeznaczonego pod inwestycję nie ulegnie zmianie w wyniku jej realizacji. Zrealizowanie przedmiotowej inwestycji nie spowoduje niekorzystnego oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu występującego obecnie (brak zmiany stosunków wodnych, brak pogorszenia jakości powietrza). Po zrealizowaniu zamierzenia standardy jakości środowiska oraz komfort użytkowników przebudowywanych dróg ulegnie zdecydowanej poprawie. Poprawa płynności ruchu przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu. Nie przewiduje się zwiększenia ruchu pojazdów po zrealizowaniu przedsięwzięcia, wobec czego na etapie eksploatacji inwestycja nie będzie źródłem dodatkowych emisji substancji do powietrza czy hałasu, które mogłyby znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

W miejscu projektowanej inwestycji ani w odległości co najmniej 2,8 km względem odcinków dróg przewidzianych do przebudowy i remontu nie występują formy ochrony przyrody wymienione w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614), takie jak: parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe. Z danych będących w posiadaniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, tj. waloryzacji przyrodniczej województwa zachodniopomorskiego (Szczecin, 2010 r.), wynika, że na terenie inwestycyjnym nie występują siedliska przyrodnicze ani chronione gatunki roślin, zwierząt i grzybów. Uwzględniając powyższe oraz mając na względzie rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie przewiduje się jego znaczącego negatywnego oddziaływania (na etapie realizacji i eksploatacji) na bioróżnorodność, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedlisk, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku.

Planowana inwestycja realizowana będzie w całości na terytorium kraju. W związku z przewidywanym lokalnym zasięgiem oddziaływania inwestycji przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania. Droga przebiega przez tereny o różnym sposobie użytkowania, w tym tereny zabudowane, w sąsiedztwie pól uprawnych oraz nieużytków. Planowana inwestycja zlokalizowana zostanie w granicach istniejącego pasa drogowego, wobec czego nie przewiduje się wpływu projektowanej przebudowy na obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Ponadto działki inwestycyjne znajdują się poza obszarami: wybrzeża, górskimi, uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej. Na analizowanym terenie nie występują również obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych. W związku z brakiem realizacji innych inwestycji

na przedmiotowym terenie nie przewiduje się możliwości kumulacji oddziaływań projektowanego przedsięwzięcia z działaniami o podobnym charakterze.

Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w oparciu o trwałą technologię i nie jest związane z ryzykiem wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej ani budowlanej. Ewentualne awarie mogą dotyczyć rozwarstwienia się masy bitumicznej po ułożeniu, powstania nierówności na nawierzchni lub rozmyciu skarpy w wyniku silnych opadów, nie będą to jednak zagrożenia o ponadprzeciętnej skali.

W toku trwania przedmiotowego postępowania administracyjnego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie przeprowadził analizę ryzyka klimatycznego. Przedmiotowa inwestycja, w ocenie tut. organu, nie wpłynie znacząco negatywnie na klimat i jego zmiany, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowej inwestycji. Z uwagi na ograniczoną skalę planowanych prac budowlanych, oddziaływanie inwestycji na klimat, w okresie jej realizacji, będzie miało charakter krótkotrwały i odwracalny, w szczególności nie spowoduje zmian temperatury, opadów, prędkości wiatrów czy nasilenia intensywności burz. Ponadto przedmiotowe przedsięwzięcie charakteryzuje się wysokim poziomem odporności na zmiany klimatu, w tym nie znajduje się na obszarze istotnie narażonym na jego zmiany. Zmiana nawierzchni drogowej wpłynie na poprawę płynności ruchu, co w efekcie przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza.

W związku z powyższym, mając na uwadze skalę oraz usytuowanie inwestycji oraz potencjalne uciążliwości związane z realizacją i eksploatacją planowanego przedsięwzięcia, stwierdzono, że przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest uzasadnione.

Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych
w Koszalinie
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Szczecinie
Karolina Dondera