



Data: 2015 -10- 09

Radom, dnia 6 października 2015 r.

2232/2015
REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE

WOOS-II.4240.1284.2015.JC

Wójt Gminy Szczawin Kościelny
ul. Jana Pawła II 10
09-550 Szczawin Kościelny

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, a także 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 2013 r. poz. 1235, ze zm., zwanej dalej „ustawą o oś”), a także § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, ze zm.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Szczawin Kościelny z dnia 21 września 2015 r., znak: MG.6220.2.2015, po przeanalizowaniu wniosku z dnia 21 września 2015 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia,

wyrażam opinię, że

dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1433W w miejscowości Szczawin Borowy Kolonia i Gołas, na odcinku o długości około 1,9 km, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wpłynął wniosek Wójta Gminy Szczawin Kościelny z dnia 21 września 2015 r., znak: MG.6220.2.2015, w sprawie wydania opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określenia zakresu ewentualnego raportu o oddziaływaniu na środowisko przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1433W w miejscowości Szczawin Borowy Kolonia i Gołas, na odcinku o długości około 1,9 km.

Do wystąpienia Wójta Gminy Szczawin Kościelny dołączono: wniosek z dnia 21 września 2015 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia. Pismem z 2 października 2015 r. znak: MG.6220.2.2015 Wójt Gminy Szczawin Kościelny uzupełnił przedmiotowy wniosek o informację dotyczącą klasy technicznej przedmiotowej drogi.

Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji zaliczają ją do grupy przedsięwzięć wymienianych w § 3 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397, ze zm.), tj. „rozbudowa, przebudowa lub montaż realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których powstałe w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu przedsięwzięcie nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile progi te zostały określone” w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia, 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.”

Treść niniejszej opinii przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz wiedzę własną organu.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów i uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy o oś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań w przedstawiony poniżej sposób:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji:

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 1433 W w miejscowości Szczawin Borowy Kolonia i Gołas, gmina Szczawin Kościelny.

Przebudową objęty zostanie odcinek o długości 1,9 km, przebiegający w istniejącym pasie drogowym, w sąsiedztwie gruntów użytkowanych rolniczo oraz zabudowy zagrodowej.

Obecnie, na ww. odcinku przedmiotowa droga posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o zmiennej szerokości od 3,5 do 4,0 m, a odwodnienie odbywa się do istniejących rowów przydrożnych oraz na przyległy teren gminy. Droga jest w złym stanie technicznym i obsługuje ruch lokalny do pól i gospodarstw.

W ramach inwestycji planowane jest wykonanie nawierzchni z asfaltu na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, a także budowa zjazdów gospodarczych. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi i w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych. W ramach inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew.

Po realizacji inwestycji, droga na przedmiotowym odcinku będzie miała następujące parametry:

- klasa techniczna: Z – zbiorcza;
- kategoria ruchu: KR3 – ruch średni;
- prędkość projektowa: 50 km/h;
- szerokości jezdni: 5,5 m;
- szerokość pobocza: min. 0,75 m
- szerokość pasa drogowego: do 15 m.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:

Planowana inwestycja będzie częściowo powiązana z innymi przedsięwzięciami (drogi). Jednak z uwagi na charakter przedsięwzięcia inwestycja nie spowoduje kumulacji oddziaływania z innymi przedsięwzięciami, które mogłoby istotnie negatywnie oddziaływać na środowisko.

c) wykorzystania zasobów naturalnych:

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że do przebudowy przedmiotowego odcinka drogi będą wykorzystywane m.in.: masy bitumiczne, kruszywo łamane, olej napędowy oraz woda.

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

W trakcie przebudowy drogi w analizowanym rejonie wystąpią okresowe uciążliwości spowodowane pracą sprzętu budowlanego oraz przejazdami pojazdów transportujących materiały budowlane. Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały, ograniczony zasięg i będą minimalizowane poprzez zastosowanie sprzętu sprawnego technicznie i odpowiednią organizację robót budowlanych. Wytworzone odpady będą gromadzone selektywnie w wyznaczonych miejscach w sposób

zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem i odbierane przez uprawnione podmioty.

Eksploatacja przedsięwzięcia wiązała się będzie z emisjami substancji do powietrza oraz hałasu, pochodzącymi z pojazdów poruszających się po drodze. Duży wpływ na wielkość emisji i rozkład stężeń substancji ma przede wszystkim wielkość i struktura ruchu, a ponadto stan techniczny pojazdów, rodzaj stosowanego paliwa oraz budowa silnika. Budowa nawierzchni bitumicznej drogi przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu i substancji do powietrza poprzez zwiększenie płynności ruchu pojazdów.

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza.

Odstąpienie od wymogów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43 poz. 430 ze zm.) w zakresie rezygnacji z rowów przydrożnych może nastąpić jedynie na podstawie zgody Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej wydanej zgodnie z art. 9 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, ze zm.). W myśl § 107 cyt. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, dopuszczone są indywidualne rozwiązania urzędów odwadniających uwzględniające specyficzne warunki otoczenia i podłoża, które mogą być stosowane w szczególności na drodze przebiegającej na terenie chronionym, w niekorzystnych warunkach gruntowo-wodnych, w terenie górskim, na obszarze osuwiskowym albo na terenie podlegającym wpływom eksploatacji górniczej.

e) ryzyka wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii:

Prowadzenie robót budowlanych zgodnie ze sztuką budowlaną oraz obowiązującymi przepisami ppoż. i bhp minimalizuje możliwość wystąpienia poważnej awarii. Istnieje jednak możliwość wystąpienia awarii w fazie eksploatacji przedsięwzięcia, gdy w przypadku kolizji drogowych pojazdów przewożących materiały niebezpieczne, materiały te zostaną uwolnione do środowiska. Poprawa stanu technicznego drogi zdecydowanie zmniejszy prawdopodobieństwo takiego zdarzenia w porównaniu z sytuacją obecną.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że inwestycja nie będzie realizowana w miejscu występowania obszarów wodno-błotnych oraz obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

b) obszary wybrzeży:

Planowana inwestycja leży poza obszarami wybrzeży.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górkimi i leśnymi.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że inwestycja nie będzie realizowana w miejscu występowania obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowana jest poza granicami obszarów podlegających ochronie na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627, ze zm.). Najbliższym obszarem Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 jest obszar specjalnej ochrony ptaków Doliny Przysowy i Słudwi PLB140003, oddalony o około 4 km.

Przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego. Istniejąca droga przebiega zarówno przez tereny niezabudowane, rolnicze (pola, łąki, pastwiska), lokalne nieużytki oraz odcinki w terenie o luźnej zabudowie. Wzdłuż granicy pasa drogowego na fragmentach rosną pojedyncze drzewa i krzewy. Nie przewiduje się wycinki drzew.

Po przeprowadzeniu analizy informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, stwierdza się, że przedsięwzięcie objęte wnioskiem nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że w miejscu realizacji inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

h) gęstość zaludnienia:

Gęstość zaludnienia na terenie gminy Szczawin Kościelny wynosi około 40 os./km² (wg danych GUS z 2015 r.).

i) obszary przylegające do jezior:

W zasięgu oddziaływania inwestycji i w jej najbliższej okolicy nie występują jeziora.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W rejonie realizacji przedsięwzięcia nie występują uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanej inwestycji oraz jej lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

c) wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej:

Ze względu na charakter i niewielką skalę przedmiotowej inwestycji nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości lub złożoności. Planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte w przedłożonych dokumentach potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego obszaru realizacji inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych. W fazie eksploatacji będą występowały oddziaływania spowodowane emisją hałasu i substancji do powietrza, spowodowane ruchem pojazdów. W wyniku planowanej inwestycji nie przewiduje się istotnego wzrostu oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego.

Po przeprowadzonej analizie przedłożonych materiałów oraz biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, wyrażono niniejszą opinię.

Niniejsza opinia nie zwalnia inwestora/wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

z up. REGIONALNEGO DYREKTORA
OCHRONY ŚRODOWISKA

Mieczysław Kurowski
Naczelnik Wydziału Spraw Terenowych

Otrzymują:

1. Adresat;
2. a/a.