

UMG ŁOBŻENICA

20.01.2020
Rej. 5531RG
WPŁYNĘŁO L.DZ.
01/21.01.2020

BD.ZZŚ.1.435.21.2020.DG

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 4, ust. 3a 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 2018 r., poz. 2081 ze zm.), dalej ustawa ooś, art. 397 ust. 3 pkt 2 lit. b ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2018, poz. 2268 ze zm.), dalej Prawo wodne, a także zgodnie 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. z 2016 r., poz. 71) w związku z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839)

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu

1. Wyraża opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa obwodnicy Łobżenicy w ciągu drogi wojewódzkiej nr 242 Łobżenica - Falmierowo”.
2. Wskazuje na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c, lub nałożenia obowiązku działań, o którym mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy ooś:
 - 2.1. zaplecza z miejscami postoju, tankowania i ewentualnego serwisowania maszyn budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, paliw, odpadów, bądź innych materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym uszczelnioną powierzchnię, zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych, poza obszarem doliny rzeki Łobżonki;
 - 2.2. w trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych;
 - 2.3. prace budowlane prowadzić w sposób eliminujący możliwość niekontrolowanego zasypania koryta cieku oraz zamulenia i zanieczyszczenia wód powierzchniowych rzeki Łobżonka;
 - 2.4. w trakcie realizacji oraz po zakończeniu planowanego przedsięwzięcia zapewnić swobodny przepływ wody w rzece Łobżonka;
 - 2.5. po zakończeniu budowy teren prac należy uporządkować oraz dokonać sondowania dna wód pod mostem w rejonie prowadzonych robót celem potwierdzenia, czy nie pozostawiono żadnych pozostałości, elementów bądź odpadów mogących mieć wpływ na ograniczenie przepływu wody w rzece oraz bezpieczeństwo osób korzystających z wody;
 - 2.6. wody opadowe i roztopowe z drogi oprowadzane będą poprzez system kanalizacji deszczowej i rowy przydrożne do ziemi lub bezpośrednio do rzeki Łobżonka;
 - 2.7. w trakcie realizacji planowane przedsięwzięcie wyposażyć w przenośne toalety, posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe.

UZASADNIENIE

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich (RZGW) w Bydgoszcz pismem znak: BD.RZŚ.435.358.2019.KC.MM z dnia 6 grudnia 2019 r. przekazał Dyrektorowi Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu wniosek Burmistrza Łobzenicy znak: RG-OŚ.6220.9.2019 z dnia 29 listopada 2019 r., o wydanie opinii dotyczącej potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 4 ustawy ooś, dla ww. przedsięwzięcia. Inwestorem przewidzianego do realizacji zamierzenia inwestycyjnego jest Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zaliczone zostało do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane, zgodnie z § 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”.

W związku z § 4 ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko „do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b 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, stosuje się przepisy dotychczasowe”.

Przedmiotem inwestycji jest budowa nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 242 o długości ok. 2,1 km w miejscowości Łobzenica. Inwestycja obejmuje budowę jezdni obwodnicy o nawierzchni bitumicznej wraz z budową skrzyżowań, chodników, budowę i przebudowę zjazdów, budowę obiektów inżynierskich w tym mostu nad rzeką Łobzonka, budowę rowów przydrożnych, wykonanie odwodnienia drogowego, budowę oświetlenia drogowego, przebudowę i zabezpieczenie kolidujących urządzeń obcych, a także wycinkę oraz nasadzenia zieleni. Projektowana budowa drogi polepszy warunki komunikacyjne oraz przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu.

Planowana inwestycja obejmuje:

- wyznaczenie nowego przebiegu drogi wojewódzkiej na odcinku objętym opracowaniem,
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni jezdni wraz z podbudowami w rejonie projektowanych skrzyżowań,
- wykonanie jezdni o szerokości 7,00 m,
- wykonanie poboczy szerokości 1,50 m,
- wykonanie nawierzchni chodników wraz z podbudowami,
- wykonanie elementów ulic (krawężniki, oporniki i obrzeża),
- wykonanie odwodnienia poprzez rowy i kanalizację deszczową,
- wykonanie połączenia projektowanej obwodnicy z istniejącymi drogami publicznymi za pomocą skrzyżowań zwykłych i skanalizowanych,
- wykonanie obiektu mostowego na rzece Łobzonka,
- budowę skrzyżowań z istniejącą siecią drogową,
- budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- budowę skarp z humusowaniem i obsianiem trawą,
- przebudowę i/lub zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- budowę oświetlenia drogowego,
- wycinkę drzew i krzewów, urządzenie zieleni.

Teren przekształcony w wyniku realizacji przedsięwzięcia (obszar przeznaczony pod realizację nowej drogi, przebudowę dróg istniejących i wykonanie poboczy, nasypów, wykopów, chodników, i rond) szacuje się na ok 8,7 ha. Projektowana inwestycja przebiegać będzie po działkach drogowych oraz działkach prywatnych.

Na etapie budowy, w celu ograniczenia możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, przewiduje się wykorzystanie wyłącznie sprzętu w pełni sprawnego technicznie i zorganizowanie zaplecza budowy na terenie utwardzonym. Wykonawca prac będzie zobowiązany do stałej kontroli stanu technicznego wykorzystywanych maszyn. Powierzchnia przeznaczona pod plac budowy będzie ograniczona do niezbędnego minimum, w jego granicach nie planuje się mycia pojazdów, maszyny i urządzeń budowlanych. W przypadku tankowania pojazdów i sprzętu budowlanego, czynności te będą wykonywane w wyznaczonych miejscach wyłożonych szczelnie płytami betonowymi, matami lub na istniejącej jezdni i wyposażonych w sorbent. W celu ograniczenia oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, roboty przy wykopach będą wykonane w jak najkrótszym czasie, po którym nastąpi uporządkowanie terenu. Na etapie budowy inwestycji planuje się realizację głównego zaplecza budowy poza obszarem doliny rzeki Łobżonka. Ścieki bytowe na etapie prac budowlanych gromadzone będą w przenośnych toaletach typu Toi-Toi, opróżnianych w miarę potrzeb za pomocą wozów asenizacyjnych. Wszelkiego rodzaju substancje, które mogą wpłynąć na jakość gruntu, a które mogą znaleźć się na zapleczu budowy (np. oleje, smary, farby, masy i powłoki uszczelniające) będą magazynowane w szczelnych i zamykanych pojemnikach, najlepiej fabrycznych, w których zostały dostarczone przez producenta. Na tej powierzchni, odbywać się będzie postój maszyn w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy, będzie on ogrodzony i posiadać będzie stały nadzór zabezpieczający przed dostępem osób trzecich.

Konieczność wykonania głębszych wykopów wystąpi w miejscach realizacji infrastruktury podziemnej, w celu usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą oraz budowy podpór nowego mostu nad Łobżonką. Realizacja inwestycji będzie się wiązała z koniecznością odwadniania wykopów, w szczególności związanych z wykonaniem fundamentów podpór projektowanego mostu. Wszelkie roboty (w tym odwadnianie wykopów) związane z podporami prowadzone będą wewnątrz zamkniętego ściankami szczelnymi obszaru, co pozwoli na wydzielenie i ograniczenie tej strefy do minimum. Dodatkowo dopuszcza się możliwość pośredniego posadowienia podpór, co dodatkowo ograniczy zakres realizowanych wykopów. W związku z powyższym nie przewiduje istotnego wpływu prowadzonych prac na poziom i stan wód gruntowych i powierzchniowych. W celu zabezpieczenia terenu (po obwodzie projektowanych fundamentów) projektuje się montaż ścianek szczelnych zabezpieczających wykop, stateczność dna cieku i zmniejszających zakres robót ziemnych. W celu odciążenia dopływu wody po wykonaniu ewentualnego palowania, wykonane zostaną betonowe korki na dnie wykopu. Po skończonym betonowaniu korków oraz związaniu betonu wody pozostałe w przestrzeniach ograniczonych ściankami szczelnymi zostaną wypompowane. Następnie wewnątrz ścianek szczelnych wykonane zostaną podpory. Budowę obiektu mostowego przewidziano w miejscu gdzie szerokość koryta Łobżonki wynosi ok. 10 m, w związku z tym nie przewiduje się realizacji podpór w jego obrębie. Dopuszcza się natomiast pod obiektem oraz w jego sąsiedztwie, konserwację jego skarpy oraz wykonanie niezbędnych umocnień. Brzegi rzeki zostaną umocnione poprzez zastosowanie naturalnego kamienia polnego.

W rejonie pierwszego ronda w km: 0+000 projektuje się wykonanie kanalizacji deszczowej z wylotem do rowu przydrożnego. Na odcinku od ronda (km: 0+000) do km: około 1+685 zakłada się wykonanie rowów przydrożnych. Na pozostałym odcinku od km: 1+685 do km: 2+015 zakłada się wykonanie kanalizacji deszczowej (drugie rondo wraz z podłączeniem drogi powiatowej i gminnej). Wylot kanalizacji deszczowej do projektowanych rowów przydrożnych lub bezpośrednio do rzeki Łobżonka. Wody opadowe i roztopowe zebrane w szczelne systemy kanalizacyjne na wejściu do odbiornika (Łobżonki lub rowów przydrożnych) będą musiały spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311). Zgodnie z rozporządzeniem wody opadowe i roztopowe

ujęte w otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z dróg zaliczanych do dróg klasy G wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100 mg/l zawiesin ogólnych oraz 15 mg/l węglowodorów ropopochodnych w ilości, jaka powstaje z opadów o natężeniu co najmniej 15 l na sekundę na 1 ha. Ze względu na stosunkowo niewielkie natężenie ruchu na tym odcinku nie przewiduje się by mogły zawierać znaczące ładunki zanieczyszczeń.

Przedsięwzięcie na etapie eksploatacji może jedynie wpłynąć na nieznaczne zmniejszenie infiltracji wód opadowych do gruntu na skutek uszczelnienia nowych powierzchni związanej z realizacją jezdni, chodników. Z uwagi na charakter liniowy inwestycji, nieznaczną powierzchnię przekształcenia i lokalizację układu drogowego w sąsiedztwie stref drenażu jakimi są doliny cieków, uznaje się, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie wpływać w sposób istotny na stan ilościowy wód podziemnych.

Na etapie realizacji inwestycji przemieszczeniu ulegną masy ziemne pochodzące z wykopów pod planowany układ drogowy i infrastrukturę podziemną. Masy ziemne będą selektywnie wybierane i na czas budowy będą ułożone w przyzmy lub na bieżąco wywożone. Po zakończeniu tych prac część gruntów mineralnych zostanie wykorzystana do przykrycia infrastruktury oraz kształtowania powierzchni terenu. Podczas budowy powstaną typowe odpady związane z pracami budowlanymi. Będą to opakowania po materiałach budowlanych: papierowe, metalowe, z tworzyw sztucznych, zużyte i odpady z remontów i przebudowy dróg. Odpady wytwarzane na etapie eksploatacji to odpady pochodzące z czyszczenia ulic, i w dłuższej perspektywie z remontów nawierzchni. Planowany układ komunikacyjny jest inwestycją przewidzianą do eksploatacji na przestrzeni wielu lat. W przypadku zaprzestania jej użytkowania na etapie likwidacji powstaną odpady podobne do odpadów wytwarzanych na etapie budowy. Będą to głównie typowe odpady z remontów i przebudowy dróg.

Przewidywany sposób magazynowania odpadów jest bezpieczny dla środowiska i zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed migracją zanieczyszczeń z nich pochodzących. Magazynowanie odpadów w przyzmy dopuszcza się tylko dla odpadów obojętnych dla środowiska i powstających w dużych ilościach jak masy ziemne czy odpady gruzu betonowego.

W toku analizy przedstawionej dokumentacji ustalono, iż inwestycja zlokalizowana jest w dorzeczu Odry, dla którego opracowano „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967), w regionie wodnym Noteci, w zlewni rzeki Noteć, i położona jest na obszarze:

- I. jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP): PLRW600020188479 – Łobżonka od Jelonki do Orli. Stan tej silnie zmienionej części wód (SZCW) oceniono jako zły, celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWP jest dobry potencjał ekologiczny i dobry stan chemiczny, odstępstwo: przedłużenie terminu osiągnięcia celu – brak możliwości technicznych, zlewnia jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, JCWP jest monitorowana.
- II. jednolitych części wód podziemnych (JCWPd): PLGW600035, o dobrym stanie ilościowym i chemicznym. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd jest dobry stan chemiczny i ilościowy, zlewnia nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, JCWPd jest monitorowana.

Jak wynika z przedłożonej karty informacyjnej przedsięwzięcia planowana inwestycja nie będzie powodować ryzyka nieosiągnięcia ww. zakładanych celów środowiskowych.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu ustawy Prawo wodne oraz poza obszarami objętymi ochroną na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2018, poz. 1614 ze zm.), a także poza obszarami objętymi ochroną ujęć wód i ochrony zbiorników wód śródlądowych.

Przedmiotowa inwestycja znajduje się poza zasięgiem głównego zbiornika wód podziemnych GZWP.

Inwestycja znajdować się będzie na obszarach objętymi ochroną na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2018, poz. 1614 ze zm.) - obszar inwestycji w całości znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Dolina Łobżonki i Bory Kujawskie, oraz we fragmencie w granicach obszaru Natura 2000 SOO Siedliskowe - Dolina Łobżonki PLH300040. Przedmiotowa opinia o braku konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko

odnosi się jedynie do wpływu planowanego przedsięwzięcia możliwości osiągnięcia zakładanych celów środowiskowych, o których jest mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne, dla jednolitych części wód, określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

Mając powyższe na uwadze, po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia, planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko oraz uwzględniając określone w punkcie drugim niniejszej opinii warunki, wymagania lub obowiązki, Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu stwierdził, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, o których jest mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy Prawo wodne, określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. W opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Inowrocławiu dla przedmiotowego przedsięwzięcia, mając na uwadze wyłącznie zagadnienia związane z wpływem planowanego przedsięwzięcia na osiągnięcie celów środowiskowych dla jednolitych części wód, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

p. o. Dyrektora


Daria Świerblewska

Otrzymują:

1. Burmistrz Łobzenicy
ul. Sikorskiego 7, 89-310 Łobzenica
2. ZZŚ aa

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy
Al. Mickiewicza 15, 85-071 Bydgoszcz
T. +48 (52) 33 91 100 • F. +48 (52) 33 91 200 • E. bydgoszcz@wody.gov.pl

