



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

AL. JANA MATEJKI 6
50-333 WROCŁAW

WOOŚ.4220.693.2022.BZ.2

Wrocław, dnia 15 listopada 2022 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1, 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 (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029), § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) oraz art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 ze zm.), w nawiązaniu do wniosku Burmistrza Gminy i Miasta Lubomierz z dnia 14 września 2022 r. (data wpływu 19 września 2022 r.)

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa obiektu mostowego JN1 1024513 zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 2491D (km 0+425) dz. nr 1431 obręb Pławna, gmina Lubomierz”, zlokalizowanego w województwie dolnośląskim, w powiecie lwóweckim, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Uzasadnienie

Burmistrz Gminy i Miasta Lubomierz pismem z dnia 14 września 2022 r. (data wpływu 19 września 2022 r.), znak: RT-OŚ.6220.4.3.2022, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu (zwanego dalej Regionalnym Dyrektorem) o wyrażenie opinii, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, którego inwestorem jest Zarząd Dróg Powiatowych w Lwówku Śląskim.

Planowana inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko może być wymagane. Za ww. kwalifikacją przemawia fakt przebudowy obiektu mostowego w ciągu drogi o nawierzchni utwardzonej.

Biorąc pod uwagę uwarunkowania określone w 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, tutejszy organ przeanalizował zebraną dokumentację w sprawie, w tym Kartę informacyjną przedsięwzięcia (autor: Przemysław Marczak, Poznań, sierpień 2022 r.), zwaną dalej Kip i ustalił, co następuje.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie mostu drogowego JN1 1024513 nad ciekim Kózka wraz z bezpośrednimi dojazdami, na łącznym odcinku do 100 m, zlokalizowanego w ciągu drogi powiatowej nr 2491D w pobliżu m. Pława, w gminie Lubomierz, w powiecie lwóweckim.

Przewidziany do przebudowy most to obiekt jednoprzęsłowy, wolnopodparty, o rozpiętości przęsła ok. 5,55 m, długości ok. 12,80 m, szerokości całkowitej ok. 7,60 m. Nawierzchnia na moście i dojazdach do tego obiektu wykonana jest z mieszanki mineralno-asfaltowej o szerokości jezdni 5,50 m, szerokość pasa ruchu 2,75 m, pobocza gruntowe.

Z uwagi na jego zły stan techniczny i ograniczoną nośność użytkową analizowanego obiektu inwestor planuje wyremontowanie kamiennych czołowych i bocznych ścian podpór mostu poprzez oczyszczenie z wszelkich luźnych fragmentów, uzupełnienie ubytków materiału kamiennego oraz uzupełnienie ubytków spoinowania. Na kamiennych czołowych ścianach podpór wykonane zostaną monolityczne żelbetowe oczepy, na których oparte zostanie przęsło obiektu. Na kamiennych bocznych ścianach podpór wykonane zostaną monolityczne żelbetowe gzymsy. Nowy ustrój nośny przęsła wykonany zostanie jako płytowy żelbetowy monolityczny lub wykonany z prefabrykowanych płyt strunobetonowych, które zostaną zespolone z żelbetowym monolitycznym pomostem. Na krawędziach obiektu na prześle i na długościach skrzydeł podpór zamontowane zostaną mostowe bariery ochronne typu sztywnego. Na dojazdach do obiektu przy krawędziach jezdni zamontowane zostaną drogowe bariery ochronne. Kamienne mury oporowe zlokalizowane wzdłuż wewnętrznej krawędzi łuku drogi zostaną wyremontowane poprzez oczyszczenie z wszelkich luźnych fragmentów, uzupełnienie ubytków materiału kamiennego oraz uzupełnienie ubytków spoinowania. Istniejące zniszczone opaski betonowe zlokalizowane u podstawy kamiennych ścian czołowych podpór zostaną rozebrane i w ich miejsce zostaną wykonane nowe żelbetowe monolityczne opaski. Istniejące kamienna okładzina dna cieku w rejonie obiektu mostowego zostanie uzupełniona, naprawiona i odtworzona. Przebudowa dojazdów do obiektu będzie polegała na wymianie konstrukcji nawierzchni jezdni w bezpośredniej bliskości obiektu, na wykonaniu poszerzeń i wymian zniszczonych krawędzi istniejącej jezdni oraz na wykonaniu wymiany górnych warstw mineralno-asfaltowej nawierzchni jezdni w niezbędnym zakresie, wynikającym z konieczności dostosowania projektowanych elementów do istniejącego przebiegu jezdni drogi w planie i w profilu podłużnym trasy. Na całym odcinku przebudowywanej trasy projektowane są obustronne pobocza gruntowe ulepszone. Na długości przebudowywanego odcinka drogi projektowane jest wykonanie przebudowy istniejących zjazdów. Istniejący kamienny przepust zlokalizowany na rowie przy obiekcie zostanie przebudowany. Projektowane jest utrzymanie istniejącego systemu odwodnienia obiektu mostowego oraz drogi powiatowej na przedmiotowym odcinku. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni jezdni i gzymsów na obiekcie odprowadzone będą powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na pobocza i dalej poprzez skarpy do cieku wodnego. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni jezdni na dojazdach do obiektu odprowadzone będą powierzchniowo za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na pobocza i dalej poprzez skarpy do rowów przydrożnych i do cieku wodnego, a częściowo do żygacza umieszczonego na skrzydle obiektu (zrzut wód bezpośrednio do cieku wodnego po wewnętrznej stronie łuku drogi powiatowej przed obiektem).

Celem planowanego przedsięwzięcia jest uzyskanie odpowiedniej klasy nośności mostu przy zapewnieniu odpowiednich parametrów technicznych i użytkowych drogi i mostu zgodnych z obowiązującymi przepisami.

Obiekt mostowy wraz z bezpośrednimi dojazdami zlokalizowany jest poza terenem zabudowy, najbliższe zabudowania mieszkalne występują w odległości ok. 650 m.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja hałasu oraz gazów i pyłów do powietrza związana głównie z prowadzeniem prac ziemnych oraz poruszaniem się pojazdów po terenie inwestycji w związku z transportem materiałów, surowców i maszyn. Mając na uwadze rodzaj i skalę przedsięwzięcia, planowaną do zastosowania technologię oraz zaproponowane w *Kip* rozwiązania minimalizujące negatywne oddziaływanie prac realizacyjnych można przyjąć, że planowana inwestycja nie powinna na tym etapie spowodować znaczących negatywnych zmian w środowisku. Emisje zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i hałasu na etapie realizacji inwestycji będą miały przejściowy i krótkotrwały charakter oraz ustąpią wraz z zakończeniem prac wykonawczych. Zgodnie z deklaracją inwestora roboty budowlane zostaną wykonane w jak najkrótszym czasie, przy wykorzystaniu optymalnej ilości sprzętu, wyłącznie w porze dziennej.

Oddziaływanie robót budowlanych na wodę będzie polegało na ewentualnym opadzie pyłu z prac rozbiórkowych i wykonawczych. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, wykonawca robót posiadać będzie odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). Przy prawidłowo zaplanowanych pracach budowlanych, uwzględniając zastosowanie rozwiązań zabezpieczających przed oddziaływaniem odpadów i pyleniem na wody cieku Kózka (np. maty separacyjne umieszczone poniżej robót w poprzek potoku, ekrany i zasłony) oraz stosując sprzęt techniczny posiadający dopuszczenie do ruchu i stosowne atesty, etap realizacji inwestycji nie powinien stanowić zagrożenia dla środowiska wodnego.

Z uwagi na rodzaj planowanego przedsięwzięcia można stwierdzić, iż na etapie realizacji i eksploatacji analizowana inwestycja nie będzie również znaczącym źródłem powstawania odpadów. Z zapisów *Kip* wynika, że gospodarowanie odpadami odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych.

Na etapie eksploatacji przedmiotowej inwestycji głównym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu będzie lokalny ruch pojazdów silnikowych. Obecne natężenie ruchu na przebudowywanym odcinku drogi powiatowej nr 2491D wynosi ok. 1759 pojazdów/dobę. W przypadku analizowanej inwestycji, której zasadniczą część obejmuje przebudowę istniejącego obiektu mostowego, w środowisku nie pojawią się nowe źródła hałasu, a co za tym idzie inwestycja nie powinna przyczynić się do zwiększenia obecnego oddziaływania na klimat akustyczny. Przy założonym poziomie natężenia ruchu, ograniczeniu prędkości do wartości dopuszczalnych oraz założeniu, iż realizacja przedsięwzięcia ma na celu m.in. upłynnienie ruchu, obniżenie hałasu od poruszających się pojazdów (zredukowanie hałasu powstającego na styku opon z powierzchnią jezdni) i ograniczenie stężeń zanieczyszczeń pochodzących z emisji komunikacyjnej, można przyjąć, że na etapie jej eksploatacji nie powinno dojść do przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych akustycznie oraz dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń powietrza poza pasem drogowym, określonych w przepisach obowiązującego prawa.

Jak wynika z zapisów *Kip*, przebudowa mostu nie spowoduje powstania nowej przeszkody poprzecznej na cieku Kózka – przebudowany obiekt mostowy nie wpłynie na zakłócenie swobodnego przepływu wód w miejscu przekroczenia cieku.

Biorąc pod uwagę powierzchnię przeznaczoną do odwadniania, prognozowane natężenie ruchu pojazdów oraz zakres planowanych prac mających m.in. na celu uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia drogi, nie przewiduje się znaczącego negatywnego wpływu na stan środowiska gruntowo-wodnego.

Planowana inwestycja nie wpłynie znacząco negatywnie na krajobraz. Inwestycja poprzez uporządkowanie wszystkich elementów drogowych przyczyni się do poprawy walorów krajobrazowych.

Po przeanalizowaniu możliwości oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia uwzględniając łącznie uwarunkowania, w zakresie aspektów przyrodniczych stwierdzono, że w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przylegające do jezior, obszary górskie, wodno-błotne i inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe i ujścia rzek, a także 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 – w rozumieniu art. 6 ust. 1 *ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody* (t. j. *Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.*). Planowana inwestycja zlokalizowana jest w sąsiedztwie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Ostoja nad Bobrem (PLH020054), a także terenu leśnego. Ponadto planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach otuliny Parku Krajobrazowego „Doliny Bobru” oraz korytarza ekologicznego Góry Stołowe – północ KZ-4, a także w obrębie cieku Kózka – stanowiącego lokalny korytarz ekologiczny. Zgodnie z art. 5 pkt 14 *ustawy o ochronie przyrody*, otulina nie jest formą ochrony przyrody, lecz stanowi ona strefę ochronną graniczącą z formą ochrony przyrody i wyznaczona jest

indywidualnie dla formy ochrony przyrody w celu zabezpieczenia przed zagrożeniami zewnętrznymi wynikającymi z działalności człowieka.

Biorąc pod uwagę zakres planowanych prac, brak konieczności wycinki drzew i krzewów, a także uwzględniając fakt, iż:

- drzewa zabezpieczone będą przed uszkodzeniami mechanicznymi, np. poprzez odeskowanie pni,
- prace budowlane prowadzone będą z zastosowaniem osłon i pomostów chroniących organizmy wodne żyjące w ciek Kózka przed odpadami i pyłami,
- zachowany zostanie przepływ wód w potoku,

inwestycja nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko przyrodnicze, w tym ww. obszar Natura 2000 oraz ciek wodny Kózka.

Lokalizacja, rodzaj i parametry planowanego zamierzenia oraz odległość od granic Rzeczypospolitej Polskiej eliminują możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Mając na uwadze powyższe, Regionalny Dyrektor postanowił jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie służy zażalenie.

Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska we Wrocławiu

Wojciech Rejman

*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*

Otrzymują:

1. Burmistrz Miasta i Gminy Lubomierz, pl. Wolności 1, 59-623 Lubomierz – wysyłka przez ePUAP
2. Zarząd Dróg Powiatowych w Lwówku Śląskim, ul. Szpitalna 4, 59-600 Lwówek Śląski
reprezentowany przez:
Przemysław Marczak, PROPONTIS, ul. Wołowska 92a, 60-167 Poznań
3. Pozostałe strony postępowania za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Lubomierz