



PAŃSTWOWY POWIATOWY
INSPEKTOR SANITARNY
w STAROGARDZIE
GDAŃSKIM

ZNS.9022.4.2021.EB.37

Starogard Gdański, 21.05.2021 r.

Urząd Gminy Starogard Gdański

ul. Sikorskiego 9, 83-200 Starogard Gdański

2021-05-25

8154/2021



132561

Urząd Gminy
83-200 Starogard Gdański
ul. Sikorskiego 9

OPINIA

Na podstawie art. 3 i art. 10 ust. 2 ustawy z dnia 14 marca 1985 r. o Państwowej Inspekcji Sanitarnej (t.j. Dz.U. z 2021 r., poz. 195), art. 78 ust. 1 pkt 2 w związku z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 03 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 2021 r., poz. 247 ze zm.) oraz art. 106 § 1 Kpa, **Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gdańskim**, po rozpatrzeniu wniosku Wójta Gminy Starogard Gdański, z dnia 10.05.2021 r. (data wpływu 10.05.2021 r.), nr PPN.6220.5.2021, w sprawie wydania opinii na temat obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Starogardu Gdańskiego na parametrach drogi GP – w wariantcie V

stwierdza,

że dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Starogardu Gdańskiego na parametrach drogi GP – w wariantcie V, **wymaga się** przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie określonym w art. 66 i 67 ustawy z dnia 03 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 2021 r., poz. 247 ze zm.).

UZASADNIENIE

Pismem nr PPN.6220.5.2021 z dnia 10.05.2021 r. (data wpływu 10.05.2021 r.), Wójt Gminy Starogard Gdański zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Starogardzie Gdańskim, w sprawie wydania opinii na temat obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Starogardu Gdańskiego na parametrach drogi GP – w wariantcie V.

Planowana inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie 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).

Istniejący układ komunikacyjny nie zapewnia płynnego przejazdu, co powoduje zwiększający się negatywny wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu oraz na obszary przyległe do drogi. Przewidywany wzrost ilości pojazdów spowoduje dalsze utrudnienia w płynności ruchu oraz wzrost emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych. Inwestycja zakłada budowę nowoczesnej drogi głównej ruchu przyspieszonego, powiązanej z istniejącym układem komunikacyjnym poprzez projektowane węzły. Opracowanie obejmuje odcinek od ok. km 315+200 do km 326+300 drogi krajowej nr 22 Grzechotki granica państwa (Obwód Kaliningradzki) – Kostrzyn nad Odrą – granica państwa (Niemcy), który w stanie obecnym ma charakter miejski – przejście przez Starogard Gdański. Analizy ruchu drogowego wskazują na ciągle wzrastające natężeniu ruchu na drodze krajowej nr 22 przechodzącej przez obszar centralny miasta Starogard Gdański. Duże utrudnienia ruchowe w układzie drogowym miasta, a także prognozy ruchu dowodzą, że budowa obwodnicy Starogardu Gdańskiego jest konieczna w celu usprawnienia ruchu

tranzytowego na kierunku Niemcy – Litwa i Obwód Kaliningradzki, poprawy przepustowości układu drogowego miasta oraz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zgodnie z przewidywaniami na nową obwodnicę przeniesie się również ruch tranzytowy z drogi wojewódzkiej nr 222 (od strony Gdańska).

Planowana inwestycja ma na celu:

- podniesienie sprawności istniejącego układu drogowego, a zwłaszcza przejazdu przez miasto poprzez wyprowadzenie ruchu tranzytowego z drogi krajowej nr 22 na Obwodnicę,
- poprawę komfortu jazdy i bezpieczeństwa ruchu,
- zmniejszenie uciążliwości ruchu tranzytowego zwłaszcza pojazdów ciężkich w centrum Starogardu Gdańskiego,
- zmniejszenie zużycia paliwa,
- zmniejszenie poziomu hałasu i spalin w centrum miasta,
- wzrost zainteresowania nowymi inwestycjami w rejonie obwodnicy.

Dla obwodnicy Starogardu Gdańskiego opracowano 6 wariantów, które różnią się przebiegiem trasy w planie oraz ilością obiektów inżynierskich. Wszystkie warianty zaczynają się i kończą w odrębnych miejscach. Jest to spowodowane tym, iż na terenach, po których może przebiegać droga znajdują się tereny, na których zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa lub znajdują się zakłady przemysłowe.

W Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia, autorstwa mgr inż. Anny Dąbrowskiej-Banach (data opracowania – 09.12.2019 r.), wskazano, że tereny wokół analizowanych wariantów przedsięwzięcia charakteryzują się różnym stopniem zurbanizowania. Projektowana droga przebiega w otoczeniu zabudowy chronionej (zabudowa jednorodzinna, mieszkaniowo-usługowa, wielorodzinna, zagrodowa), terenów rekreacyjno-wypoczynkowych i oświatowych. Ponadto droga przebiega poprzez tereny zagospodarowane rolniczo i tereny leśne. Ilość terenów wrażliwych akustycznie przy poszczególnych wariantach (od największej do najmniejszej ilości) kształtuje się następująco: I > II > III, V. Wykonano analizę akustyczną, która wskazała ilość budynków narażonych na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu. Powierzchnia ekranów akustycznych koniecznych do zapewnienia ochrony przed ponadnormatywnym hałasem dla zabudowań znajdujących się w zasięgu jego oddziaływania kształtuje się następująco:

- wariant I – 6775,
- wariant II – 5 075,
- wariant IIA – 4 105,
- wariant III – 2 154,
- wariant IIIA – 1494,
- wariant V – 2286.

W każdym z proponowanych wariantów realizacja drogi będzie skutkowałą koniecznością wyburzenia budynków (w tym budynków mieszkalnych). W wariantcie I dotyczy to 22 budynków mieszkalnych; w wariantcie II – 3 budynków mieszkalnych; w wariantcie IIA – 4 budynków mieszkalnych; w wariantcie III – 2 budynków mieszkalnych; w wariantcie IIIA i V – 1 budynku mieszkalnego. Wyburzenie zabudowy mieszkaniowej spowoduje konieczność przesiedlenia mieszkańców. Może to wywoływać duży sprzeciw i opór społeczny oraz znaczny dyskomfort mieszkańców, a także znaczną zmianę uwarunkowań społecznych wśród mieszkańców.

W zależności od wybranego wariantu konieczna może być likwidacja i odbudowa studni ujęciowych wraz z rurociągami tłocznymi na terenie ujęcia wód podziemnych miasta Starogard Gdański. Taka sytuacja ma miejsce w wypadku wariantów II i IIA (likwidacja 6 studni ujęciowych). Pozostałe warianty nie kolidują z obszarem Ujęcia Południe w Starogardzie Gdańskim.

Niezależnie od wariantu, planowana inwestycja przebiega przez tereny rolnicze. Stopień odporności pokrywy glebowej na zanieczyszczenia komunikacyjne określono jako średni (3 stopień). W celu ochrony pokrywy glebowej konieczne jest zastosowanie zabezpieczeń zarówno w fazie realizacji (organizacja placu i zapleczy budowy przy uwzględnieniu zasady minimalizacji zajętości terenu, magazynowanie materiałów stosowanych do budowy oraz powstałych odpadów w wyznaczonych miejscach, stosowanie sprawnego technicznie sprzętu budowlanego) jak i eksploatacji (ograniczenie rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń poprzez zastosowanie systemów odprowadzania i oczyszczania wody opadowej z powierzchni drogi oraz wykonanie nasadzeń zieleni i realizacja ekranów akustycznych).

Uznaje się, że oddziaływanie na klimat nie jest parametrem różnicującym warianty ze względu na podobny zakres prac związanych z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia we wszystkich wariantach inwestycyjnych.

Na przebiegu analizowanych wariantów ww. inwestycji zinwentaryzowano zarówno obiekty zabytkowe wpisane do rejestru zabytków lub wojewódzkiej ewidencji zabytków, jak i stanowiska archeologiczne (w tym strefy ochrony stanowisk). Zgodnie z opinią Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków prowadzenie prac przy obiekcie ujętym w rejestrze lub ewidencji zabytków lub na obszarze stanowiska archeologicznego wymaga uzgodnienia z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

Podczas prac budowlanych związanych z realizacją drogi emitowane będą zanieczyszczenia gazowe i pyłowe. Ocenia się, że prace rozbiórkowe i budowlano-montażowe, pomimo możliwego okresowo wysokiego poziomu stężeń emitowanych zanieczyszczeń, nie będą stanowiły zagrożenia dla jakości powietrza atmosferycznego, nie wpłyną w istotny sposób na warunki aerosanitarnie i nie spowodują trwałych negatywnych zmian w środowisku zarówno w aspekcie ochrony zdrowia ludzi, jak i ochrony roślin, niezależnie od wybranego wariantu realizacyjnego. Wykonawca prac budowlanych będzie stosował środki zapewniające minimalizowanie wielkości emisji oraz rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń.

Budowa i eksploatacja drogi spowoduje powstanie typowych odpadów z grup 17, 13 i 20, głównie w fazie realizacji. Podczas eksploatacji drogi powstaną odpady typowe dla tego rodzaju inwestycji. Będą to m.in. odpady z czyszczenia zbiorników oraz szlamy powstające podczas czyszczenia urządzeń podczyszczających wody opadowe. Podczas eksploatacji drogi przewiduje się powstawanie pewnej ilości odpadów z grupy 13, zaliczanych do odpadów niebezpiecznych. Sposoby postępowania z powstającymi odpadami muszą być zgodne z zapisami ustawy o odpadach oraz z rozporządzeniami wykonawczymi tej ustawy.

Przeprowadzona w KIP ocena wykazała, że najkorzystniejszy z punktu widzenia środowiska przyrodniczego jest wariant I, natomiast z punktu widzenia środowiska społecznego – wariant IIIA. Całościowe wyniki analizy wielokryterialnej w aspekcie przyrodniczo-społecznym wskazują, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant V – wariant postulowany przez Regionalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku, do realizacji.

Przedsięwzięcie polegające na budowie drogi i obiektów z nią związanych, niesie za sobą pozytywne i negatywne skutki. Budowa drogi w sposób szczególny oddziałuje na społeczność lokalną, wzbudzając różnego rodzaju obawy i poczucie zagrożenia. Może to w konsekwencji rodzić wiele konfliktów społecznych. Sprzeciwy różnych grup społecznych mogą wiązać się z fragmentacją działek, wyburzeniami budynków, niesatysfakcjonującymi cenami wykupu, czy niepokojem przed spadkiem wartości gruntów na terenach przyległych do drogi. Obawy okolicznych mieszkańców mogą dotyczyć także kwestii oddziaływania drogi na środowisko przyrodnicze, niszczenia obiektów dziedzictwa kulturowego, obniżenia standardów estetycznych oraz krajobrazowych, pogorszenia klimatu akustycznego, czy jakości powietrza atmosferycznego oraz zabezpieczeń przed wpływem drogi krajowej na zdrowie i życie ludzi oraz środowisko. W związku z powyższym bardzo istotnym czynnikiem warunkującym powodzenie inwestycji jest udział społeczności na poszczególnych etapach jej przygotowywania. Niezwykle istotne jest uważne przeanalizowanie uwag i wniosków, które wpływają od zainteresowanych stron i w miarę możliwości ich uwzględnienie. Biorąc powyższe pod uwagę Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Starogardzie Gdańskim postanowił, jak w sentencji.

Otrzymują (za potwierdzeniem odbioru):

① Urząd Gminy
83-200 Starogard Gdański
ul. Sikorskiego 9

Państwowy Powiatowy
Inspektor Sanitarny
w Starogardzie Gdańskim
Alicja Ćwiklińska

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Gdańsku
ul. Subisława 5
80-354 Gdańsk
2. aa

