

Spis treści

<i>I. SKŁAD ZESPOŁU OPRACOWUJĄCEGO ANEKS.....</i>	<i>2</i>
<i>II. ODPOWIEDZI NA WEZWANIE DO UZUPEŁNIENIA REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU Z DNIA 14 PAŹDZIERNIKA 2021 R. SYGN. RDOŚ- Gd-WOO.4221.97.2021.Ł.T.3.....</i>	<i>3</i>
<i>III. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW</i>	<i>10</i>

Niniejszy Aneks do Raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa Obwodnicy Starogardu Gdańskiego na parametrach drogi GP” – w wariantcie V, stanowi wyjaśnienie do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 14 października 2021 r., znak pisma: RDOŚ-Gd-WOO.4221.97.2021.ŁT.3.

I. SKŁAD ZESPOŁU OPRACOWUJĄCEGO ANEKS

- Kierownik Zespołu: mgr inż. Anna Dąbrowska-Banach,
 - mgr Paulina Brodzicka,
 - mgr inż. Magdalena Elżanowska,
 - mgr inż. Rafał Fabrykiewicz,
 - mgr Przemysław Gawędzki,
 - mgr Alicja Kaczmarczyk-Guzik,
 - mgr Marta Mazurek-Hajduk,
 - mgr Maciej Szustak.

II. ODPOWIEDZI NA WEZWANIE DO UZUPEŁNIENIA REGIONALNEGO DYREKTORA OCHRONY ŚRODOWISKA W GDAŃSKU Z DNIA 14 PAŹDZIERNIKA 2021 R. SYGN. RDOŚ-Gd-WOO.4221.97.2021.Ł.T.3

- 1) Uzasadnienia, dlaczego w Raporcie OOŚ nie odniesiono się do warunków postanowienia znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.357.2021.WR.1, z dnia 31.05.2021 r., określających zakres raportu.

Tut. organ zaznacza, iż w ww. postanowieniu o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku wskazał, iż Raport OOŚ winien uwzględniać m.in.:

- zawężenie wariantowania przedsięwzięcia do wariantu realizacyjnego, jednego wariantu alternatywnego oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

Należy uzupełnić Raport OOŚ o ww. informacje, zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt. 5, 6 i 7 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 2021 r. poz. 247 z późn. zm.), zwanej dalej ustawą OOŚ tj:

5) opis analizowanych wariantów, w tym:

- a) wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,
- b) wariantu najkorzystniejszego dla środowiska

- wraz z uzasadnieniem ich wyboru;

Wnioskodawca – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku w piśmie z dnia 7 lipca 2021 r., sygnatura O/GD.I-2.4110.104.2021.IM.8 skierowanym do Wójta Gminy Starogard Gdański, przekazującym raport o oddziaływaniu na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, poinformował, że nie dokonano zawężenia wariantowania przedsięwzięcia, gdyż zakres przedmiotowego raportu ooś został zatwierdzony protokołem KOPI (Komisji Ocen Przedsięwzięć Inwestycyjnych, działającej przy Generalnym Dyrektorsze Dróg Krajowych i Autostrad, oceniającej i rekomendującej poszczególne etapy danej inwestycji w konsultacji z Ministerstwem Infrastruktury). Należy jednocześnie podkreślić, że w postanowieniu z dnia 1 lipca 2021 r., nr sprawy PPN.6220.5.2021., sygnatura 6086/2021, Wójt Gminy Starogard Gdański nakładając obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu ustalił zakres raportu ooś z ewentualnym zawężeniem wariantowania przedsięwzięcia do wariantu realizacyjnego, jednego wariantu alternatywnego oraz wariantu najkorzystniejszego dla środowiska wraz z uzasadnieniem ich wyboru.

W celu znalezienia rozwiązania, które w optymalny sposób łączyć będzie zarówno interesy lokalnej społeczności, jak i wymogi techniczne stawiane drogom klasy GP dla przedmiotowej inwestycji przeanalizowano sześć wariantów przebiegu – Wariant I, Wariant II, Wariant IIA, Wariant III, Wariant IIIA oraz Wariant V. Wszystkie proponowane warianty stanowią rozwiązania racjonalne. Dodatkowo przeanalizowano wariant zerowy tj. odstępianie od realizacji inwestycji i zachowanie stanu istniejącego.

Dodatkowo przeanalizowano wariant zerowy tj. odstąpienie od realizacji inwestycji i zachowanie stanu istniejącego. Warianty ww. były również przedstawiane na spotkaniach informacyjnych organizowanych przez Inwestora dla lokalnej społeczności, zatem wyłączenie części z tych wariantów na etapie raportu o oddziaływaniu na środowisko, który podlegać będzie udziałowi społecznemu, mogłoby przyczynić się do dodatkowych wątpliwości i konfliktów zainteresowanych inwestycją grup społecznych.

6) określenie przewidywanego oddziaływania na środowisko analizowanych wariantów, w tym również w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko;

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016 r., poz.138).

Ocena ryzyka wystąpienia poważnych awarii wynikająca z zapisów art. 66 ust. 1, pkt 1 lit. g 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 zawarta jest w rozdziale VIII.13 raportu.

W rozdziale VIII.15 raportu przeanalizowano kwestię ewentualnego transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W myśl zapisów Konwencji EKG ONZ o Ocenach Oddziaływania na Środowisko w Kontekście Transgranicznym (Konwencja z Espoo – ratyfikowana przez RP i ogłoszona w Dz.U. z 1999 r. Nr 96, poz. 1110) oraz Ustawy z dn. 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, oddziaływanie transgraniczne oznacza jakiegokolwiek, niekoniecznie globalne oddziaływanie, odczuwalne na terenie jednej ze stron konwencji z Espoo, spowodowane przedsięwzięciem zlokalizowanym na terenie innej strony.

Niniejsze przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane blisko granic międzynarodowych (odległość od najbliższej granicy międzynarodowej wynosi ponad 85 km) i nie spowoduje powstania oddziaływań transgranicznych. W rozumieniu zapisów w/w Konwencji i Ustawy realizacja i późniejsza eksploatacja przedmiotowego odcinka drogi, niezależnie od wyboru wariantu, nie jest przedsięwzięciem zlokalizowanym blisko granic międzynarodowych i nie będzie powodować oddziaływania transgranicznego.

6a) porównanie oddziaływań analizowanych wariantów na:

- a) ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze,
- b) powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi, i krajobraz,
- c) dobra materialne,
- d) zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,

- e) formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000, oraz ciągłość łączących je korytarzy ekologicznych,
- f) elementy wymienione w art. 68 ust. 2 pkt 2 lit. b, jeżeli zostały uwzględnione w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub jeżeli są wymagane przez właściwy organ,
- g) wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w lit. a-f;

Ocena analizowanego przedsięwzięcia (wpływ i zabezpieczenia) wraz z wyborem wariantu najkorzystniejszego dla środowiska zawiera rozdział VIII. raportu ooś:

VIII.1. Formy ochrony przyrody oraz inne cenne przyrodniczo obszary z wyłączeniem obszarów Natura 2000

VIII.2. Szata roślinna

VIII.3. Fauna

VIII.4 Krajobraz

VIII.5 Środowisko gruntowo - wodne

VIII.6 Pokrywa glebowa

VIII.7 Klimat

VIII.8 Obiekty dziedzictwa kulturowego

VIII.9 Stan aerosanitarny

VIII.10 Oddziaływanie hałasu na środowisko

VIII.11 Odpady

VIII.12 Istniejąca infrastruktura techniczna

VIII.13 Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

VIII.14 Wpływ na życie i zdrowie ludzi oraz dobra materialne

VIII.15 Oddziaływania transgraniczne

VIII.16 Likwidacja inwestycji

VIII.17 Oddziaływania skumulowane

VIII.18 Porównanie wariantów metodą analizy wielokryterialnej i wybór wariantu najkorzystniejszego dla środowiska

Jednocześnie raport ooś uzupełnia się o analizę wzajemnych oddziaływań między elementami środowiska po zastosowaniu zabezpieczeń i środków minimalizujących, przedstawiono w poniższej tabeli. Realizacja niniejszego przedsięwzięcia nie byłaby możliwa bez zastosowania zabezpieczeń i środków minimalizujących.

Tabela 1. Ocena wzajemnych oddziaływań pomiędzy poszczególnymi elementami środowiska po zastosowaniu zabezpieczeń i środków minimalizujących.

	Formy ochrony przyrody	Szata roślinna	Fauna	Krajobraz i rzeźba terenu	Środowisko gruntowo-wodne	Pokrywa glebowa	Klimat	Zabytki	Powietrze	Zdrowie i życie ludzi
Faza realizacji										
Emisja zanieczyszczeń powietrza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hałas	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Powstawanie odpadów	0	-	-	-	0	0	0	0	0	0
Wystąpienie poważnej awarii	0	-	-	0	-	-	0	0	0	0
Roboty ziemne (zdjęcie warstwy próchnicznej, niwelacja)	0	-	-	-	0	-	0	0	0	0
Zmiana morfologii istniejących cieków	0	-	-	0	-	0	0	0	0	0
Emisja ścieków bytowych	0	-	-	0	0	0	0	0	0	0
Faza eksploatacji										
Emisja zanieczyszczeń powietrza	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hałas	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Powstawanie odpadów	0	0	-	-	0	0	0	0	0	0
Wystąpienie poważnej awarii	0	-	-	0	0	-	0	0	-	0
Odprowadzane wody opadowe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zmiany krajobrazu	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0

+ oddziaływania pozytywne

- oddziaływania negatywne

+/- oddziaływania mieszane

0 brak oddziaływań

7) uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, z uwzględnieniem informacji, o których mowa w pkt 6 i 6a.

Uzasadnienie proponowanego przez Wnioskodawcę wariantu z uwzględnieniem przewidywanego oddziaływania na środowisko oraz porównaniem oddziaływań rozpatrywanych wariantów zawiera rozdział IX raportu oraz rozdział VIII.18.

W celu znalezienia rozwiązania, które w optymalny sposób łączyć będzie zarówno interesy lokalnej społeczności, jak i wymogi techniczne stawiane drogom klasy Gp dla przedmiotowej inwestycji przeanalizowano sześć wariantów przebiegu – Wariant I, Wariant II, Wariant IIA, Wariant III, Wariant IIIA oraz Wariant V. Wszystkie proponowane warianty stanowią rozwiązania racjonalne. Dodatkowo przeanalizowano wariant zerowy tj. odstąpienie od realizacji inwestycji i zachowanie stanu istniejącego.

Analiza zakresu projektowanych prac budowlanych na przedmiotowym odcinku drogi oraz uwarunkowań środowiskowych terenu wykazała, iż, przy ocenie porównawczej wariantów przedsięwzięcia, przeprowadzonej metodą analizy wielokryterialnej, najważniejszy udział będą miały aspekty środowiska społecznego oraz środowiska przyrodniczego. Przeprowadzona 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 wskazały, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest Wariant V.

2) Analizy możliwości ominięcia kompleksów leśnych w przypadku wariantu V (m.in. w km 3+000 - 5+000, 12+000 - 12+750, 12+930 - do końca).

Wariant V odznacza się największą powierzchnią lasów przeznaczoną do wycięcia (62,5 ha, ok. 187 500 szt. drzew).

Na etapie wyznaczania korytarza drogowego Obwodnicy Starogardu Gdańskiego analizowanych było łącznie 6 wariantów przebiegu drogi. Zgodnie z informacjami podanymi w ROŚ rodz.VIII.2 Tabela 224 szacunkowa powierzchnia lasów przeznaczonych do wycinki wynosić będzie w poszczególnych wariantach:

Tabela 2. Powierzchnie zieleni kolidujące z przebiegiem planowanych wariantów wyrażone w [ha] – powierzchnie przeznaczone do wycinki.

Wariant	Liczba drzew [szt]	Powierzchnia lasów do wycinki [ha]	Grupy drzew i krzewów [szt]	Powierzchnia grup drzew i krzewów do wycinki [ha]	Łączna wielkość wycinki zieleni [ha]
I	90 000	30	2700	1,8	31,9
II	147 000	49	1200	0,8	49,8
IIA	126 000	42	2100	1,4	43,4
III	109 500	36,5	900	0,6	37,4
IIIA	129 000	43	900	0,6	43,6
V	187 500	62,5	1650	1,1	63,6

Oceniono również, że przecinane tereny zalesione są siedliskami w znacznym stopniu przekształconymi, z uwagi na lokalizację na terenach podmiejskich Starogardu Gdańskiego, gdzie postępuje intensywna zabudowa mieszkaniowa.

Przebieg Wariantu V na odcinku od km -0+079 do km 7+000, a więc i na odcinku 3+000 do 5+000 ma przebieg zbliżony do przebiegu Wariantu IIIA. Odcinek drogi od km 3+000 do 5+000 przebiega po skraju terenu lasów gospodarczych (zgodnie z danymi BDOL monokultur sosnowych w wieku 30-70 lat) i został wytyczony jako korekta Wariantu III po przeprowadzonych konsultacjach społecznych. Wariant III został oceniony na tym odcinku jako wariant mniej korzystny z powodu większej ingerencji w tereny planowane pod zabudowę oraz zmniejszający komfort życia mieszkańców na sąsiadujących terenach (w załączeniu wniosek Rady Sołectkiej wsi Sumin z dnia 09.11.2015 r.).

Na odcinku km 12+000 – 12+750 oraz 12+930 – do końca Obwodnicy wszystkie warianty drogi przebiegają przez tereny leśne i omijają teren zabytkowy stadniny ogierów (założenie przestrzenne Stada Ogierów wpisane do rejestru zabytków woj. pomorskiego). Korytarz musiał zostać wytyczony biorąc pod uwagę również konieczność ominięcia terenu zabytkowego w Owidzu (zespół dworsko-parkowy z XIX w. wpisany do rejestru zabytków woj. pomorskiego) oraz zagospodarowanych terenów przemysłowych (oczyszczalnia ścieków i spalarnia ścieków firmy Polpharma).

Próba przesunięcia wariantu V, a tym samym również i wariantów IIA, III i IIIA, wiązałaby się z koniecznością przebiegu na tym odcinku jedynie wariantem I i II, omijającym zabytkową stadninę ogierów od strony zachodniej, jednak w efekcie powodującym konieczność wycinki terenu leśnego na równie długim odcinku, dodatkowego przejścia przez istniejącą drogę krajową nr 22 i znaczące przybliżenie do jeziora Kochanka z naruszeniem terenów jego zlewni. Dodatkowym ograniczeniem na tym terenie są również zagospodarowane tereny przemysłowe zlokalizowane bliżej miasta (na wysokości km 12+000 – 13+000), położone po lewej stronie Obwodnicy oraz istniejąca linia kolejowa nr 243 relacji Starogard Gdański – Skórcz. Próba ominięcia tych obszarów skutkowałaby koniecznością dodatkowego ominięcia ich od strony wschodniej i wydłużenie przebiegu trasy przez obszary leśne, a zatem zwiększenie wycinki lasów.

Zwiększenie ilości wycinki terenów zalesionych wynika z koniecznej korekty przebiegu na odcinku od km 3+000 do 5+000 którą, co omówiono powyżej, dokonano na skutek konsultacji z mieszkańcami tych terenów, a która to wycinka dotyczy skraju prywatnego terenu leśnego o niskiej wartości przyrodniczej, a także z lokalizacji podłączenia do drogi krajowej nr 22, wynikającego z uwarunkowań technicznych i terenowych.

Należy również podkreślić iż na obecnym etapie projektowym – Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym podana wartość wycinki jest jedynie szacunkowa, a ostateczna wartość powierzchni przeznaczona do wycinki zostanie doprecyzowana na etapie Projektu Budowlanego.

- 3) Na jakiej podstawie, w tabeli 325 (strona nr 529 Raportu OOS), dla niszczonej powierzchni zieleni w ramach planowanej wycinki [ha], nadano Wagę (Wa) 3.

Dla większość wskaźników środowiskowych w ww. tabeli nadano Wagę wyższą. Może mieć to wpływ na ocenę najkorzystniejszego wariantu z punktu widzenia środowiska przyrodniczego.

Z doświadczenia wykonywanych analiz wielokryterialnych dla inwestycji drogowych wynika, iż najważniejszymi czynnikami są te związane z faktem przecinania obszarów cennych przyrodniczo, a przede wszystkim obszarów sieci Natura 2000. Przedmiotowa

inwestycja nie jest związana z przecięciem obszarów Natura 2000, w związku z tym, w kryteriach przyrodniczych nie nadano żadnemu czynnikowi wagi 5. Waga 4 nadawana jest w przypadku negatywnego wpływu na siedliska przyrodnicze oraz chronione gatunki roślin i zwierząt, jednak poza obszarami Natura 2000.

W przypadku wycinki powierzchni zieleni (lasów, grup drzew i krzewów), przyznano temu czynnikowi wagę 3, gdyż na terenie inwentaryzowanych wariantów Obwodnicy Starogardu siedliska są w znacznym stopniu przekształcone i nie spełniają wymogów określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 sierpnia 2001 roku w sprawie określenia rodzajów siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie. Najwyższa waga zarezerwowana jest dla powierzchni kwalifikowanych jako leśne siedliska przyrodnicze z Załącznika I Dyrektywy Siedliskowej. Mimo, iż w zbiorowiskach leśnych stwierdzono chronione gatunki flory, wyodrębniono je jako osobny czynnik z wagą 4 (liczba zniszczonych stanowisk gatunków roślin objętych ochroną częściową).

III. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW

Nr 1 Wniosek Rady Sołectkiej wsi Sumin z dnia 09.11.2015 r. w sprawie korekty przebiegu Wariantu III.