



Ekoraporty Dorota Sterna

71-635 Szczecin, ul. Emilii Plater 7C/11

NIP: 6721849326, REGON: 321397285

tel. 785 999 100, e-mail: dorotasterna@wp.pl

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przebudowa ul. Witosa w Świnoujściu

Inwestor: Prezydent Miasta Świnoujście
ul. Wojska Polskiego 1/5
72-600 Świnoujście

Szczecin, luty 2020 r.

SPIS TREŚCI

1. WPROWADZENIE.....	3
2. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA	4
2.1. CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA	4
2.2. LOKALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA	4
3. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCZĄCY SPOSÓB ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIE SZATĄ ROŚLINNĄ	10
4. RODZAJ TECHNOLOGII	14
5. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA	15
6. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII.....	15
6.1. ETAP BUDOWY	15
6.2. ETAP EKSPLOATACJI	16
7. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO	16
8. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO	17
8.1. ETAP REALIZACJI.....	17
8.2. ETAP EKSPLOATACJI	19
9. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO.....	19
10. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY ORAZ KORYTARZE EKOLOGICZNE, ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA	20
10.1. ISTNIEJĄCE FORMY OCHRONY PRZYRODY	20
10.2. KORYTARZE EKOLOGICZNE.....	20
11. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZĄ SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA – W ZAKRESIE, W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM	20
12. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ.....	21
13. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO .	22
14. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO	24
15. PRAWODAWSTWO I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE	24
16. SPIS RYCIN, TABEL I FOTOGRAFII	26

1. WPROWADZENIE

Karta informacyjna przedsięwzięcia, jak wskazuje ustawa 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 2018 r., poz. 2081 ze zm.), to dokument zawierający podstawowe informacje o przedsięwzięciu. Niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia została opracowana zgodnie z wymogami przedstawionymi w art. 62a ww. ustawy.

Przedmiotem karty informacyjnej jest planowane przedsięwzięcie pn. **„Przebudowa ul. Witosa w Świnoujściu”**.

Inwestorem omawianego przedsięwzięcia jest Prezydent Miasta Świnoujście, ul. Wojska Polskiego 1/5, 72-600 Świnoujście.

Przedmiotem omawianego przedsięwzięcia jest budowa drogi publicznej klasy lokalnej (droga gminna), o długości ok. 140 m i nawierzchni utwardzonej betonową kostką, wraz z towarzyszącą infrastrukturą techniczną (w tym kanalizacją deszczową) oraz przebudową rozdzielczej sieci gazowej niskiego ciśnienia (< 0,5 MPa).

Podane wyżej charakterystyczne parametry projektowanego przedsięwzięcia nie osiągają wartości progowych, o których mowa w następujących punktach rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839):

- § 3 ust. 1 pkt 62 – „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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”;
- § 3 ust. 1 pkt 81 – „sieci kanalizacyjne o całkowitej długości przedsięwzięcia nie mniejszej niż 1 km, z wyłączeniem:
 - a) przebudowy tych sieci metodą bezwykopową,
 - b) sieci kanalizacji deszczowej zlokalizowanych w pasie drogowym i obszarze kolejowym,
 - c) przyłączy do budynków”;
- § 3 ust. 1 pkt 31 – „instalacje do przesyłu gazu inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 20 oraz towarzyszące im tłocznie lub stacje redukcyjne, z wyłączeniem gazociągów o ciśnieniu nie większym niż 0,5 MPa i przyłączy do budynków; przy czym tłocznie lub stacje redukcyjne budowane, montowane lub przebudowywane przy istniejących instalacjach przesyłowych nie są przedsięwzięciami mogącymi znacząco oddziaływać na środowisko”.

Podsumowując, planowana inwestycja nie należy do żadnej z kategorii przedsięwzięć wymienionych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).

2. RODZAJ, CECHY, SKALA I USYTUOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

2.1. Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem omawianego przedsięwzięcia jest przebudowa drogi gminnej ul. Witosa w Świnoujściu na odcinku łączącym ul. Witosa z ul. Kościuszki. Długość projektowanego łącznika wyniesie ok. 140 m. Droga zostanie poprowadzona w obrębie ścisłej miejskiej zabudowy, w miejscu istniejącego ciągu komunikacyjnego. Jest to droga publiczna klasy lokalnej (L), o kategorii ruchu KR2.

Zakres przygotowywanego projektu budowlanego obejmuje budowę jezdni wraz z chodnikami, zjazdami, miejscami postojowymi (w tym dla osób niepełnosprawnych), oświetleniem, kanalizacją deszczową i terenami zieleni oraz przebudową rozdzielczej sieci gazowej biegnącej w drodze.

Przedsięwzięcie projektuje się zgodnie z wymogami przepisów obowiązujących w przedmiotowym zakresie, w tym zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 124).

Przyjęte na obecnym etapie projektowym podstawowe założenia koncepcyjne przedstawiają się następująco. W obrębie planowanego odcinka drogi przewidziano jezdnię o szerokości 5,0 m. Wzdłuż jezdni zostanie poprowadzony chodnik o szerokości przynajmniej 2,0 m. W ciągu chodników przewidziano wykonanie zjazdów na posesje. Bezpośrednio przy jezdni przewiduje się budowę miejsc postojowych, w tym dla osób niepełnosprawnych. Przy końcowym, północnym odcinku projektuje się wykonanie progu zwalniającego.

Prędkość projektowa przedmiotowej drogi wyniesie 30 km/h.

2.2. Lokalizacja przedsięwzięcia

Planowane przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi gminnej – ul. Witosa na odcinku u zbiegu z ul. Kościuszki w Świnoujściu. Początek opracowania od strony południowej stanowi pas drogowy ul. Kościuszki, natomiast jego koniec po stronie północnej to kontynuacja pasa drogowego ul. Witosa.

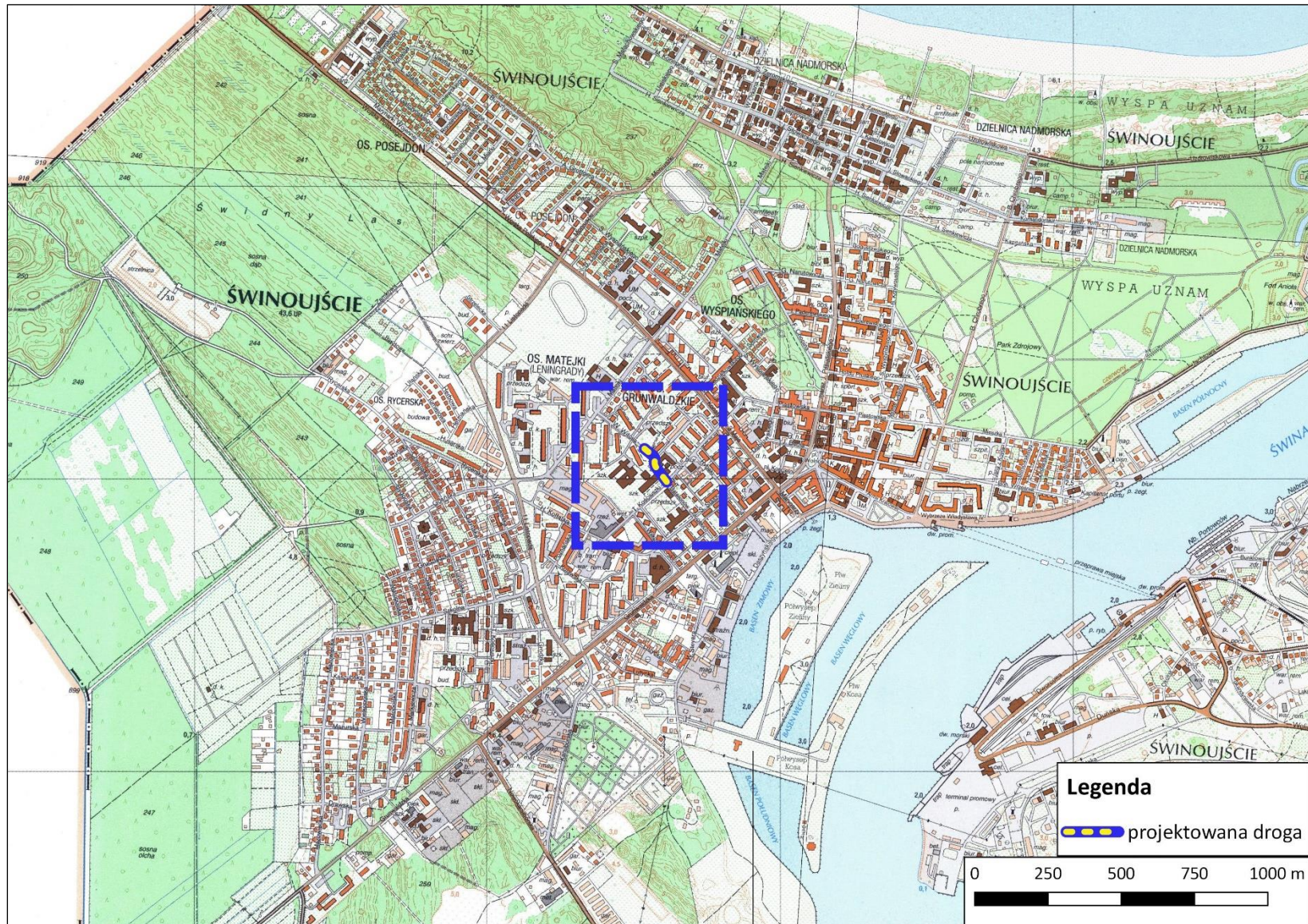
Droga będzie realizowana w granicach działek ewidencyjnych o nr: 105, 286, 104/3, 287/1, 488, 290, 41, 48, 87 w obrębie geodezyjnym 0008 Świnoujście.

Przebieg trasy omawianej drogi został przedstawiony na rycinach 1-2.

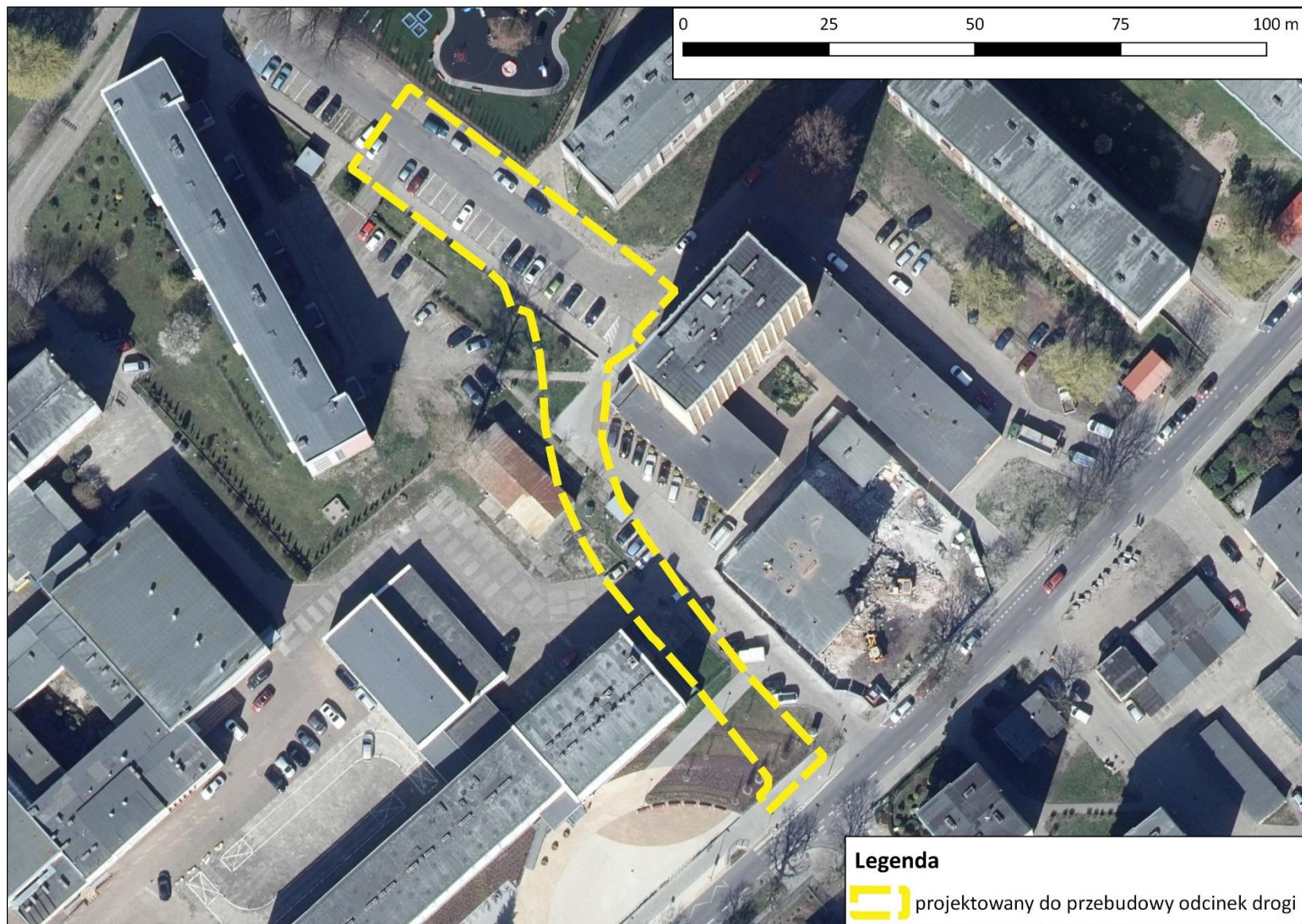
Projektowana droga jest zlokalizowana w północno-zachodniej części miasta, w obrębie zwartej miejskiej zabudowy. Jest to lewobrzeżna część Świnoujścia, położona na wyspie Uznam i stanowiąca zasadniczy zurbanizowany człon miejski. W sąsiedztwie drogi znajduje się istniejąca (blokowa) i realizowana (apartamentowa) zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz obiekty szkoły podstawowej, a także różnego typu punkty usługowo-handlowe.

Teren inwestycyjny jest położony w odległości ok. 400 m na zachód od basenów portowych i rzeki Świny oraz ok. 1,7 km na południe od Morza Bałtyckiego.

Ryc. 1. Lokalizacja planowanego przedsięwzięcia na mapie topograficznej.



Ryc. 2. Lokalizacja przedsięwzięcia na tle ortofotomapy.



Zagospodarowanie przestrzenne

Dla omawianego terenu obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, przyjęty Uchwałą Nr XXVI/206/2012 Rady Miasta Świnoujście z dnia 21 czerwca 2012 r. w sprawie *uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście, Obszaru II* (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2012 r., poz. 1858 ze zm.).

Obszar uzdrowiskowy

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w granicach strefy „C” ochrony uzdrowiskowej na obszarze Uzdrowiska Świnoujście – zgodnie z Uchwałą Nr XV/124/2019 Rady Miasta Świnoujście z dnia 27 czerwca 2019 r. *zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia Statutu Uzdrowiska Świnoujście* (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2019 r., poz. 4241). Strefa „C” stanowi obszar otuliny uzdrowiska.

Główne Zbiorniki Wód Podziemnych

Teren inwestycyjny jest położony poza zasięgiem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Najbliższym GZWP jest „Zbiornik Wyspy Wolin” (nr 102), znajdujący się w odległości ok. 13,5 km na wschód.

Jednolite części wód

Teren inwestycyjny leży w obszarze dorzecza Odry, w regionie wodnym Dolnej Odry i Przymorza Zachodniego. Planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach jednolitej części wód podziemnych nr 1 o kodzie PLGW60001 oraz w granicach jednolitej części wód powierzchniowych „Zalew Szczeciński” o kodzie PLTWIWB8 (JCWP przejściowa).

Charakterystykę powyższych JCW oraz identyfikację celów środowiskowych na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry* (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967) zawarto w tabelach 1 i 2.

Tab. 1. Charakterystyka jednolitej części wód podziemnych PLGW60001.

Zlewnia bilansowa	Stan ilościowy	Stan chemiczny	Cel środowiskowy	
			stan ilościowy	stan chemiczny
Międzyodrze - Zalew Szczeciński - wyspy Wolin i Uznam	słaby	słaby	dobry stan ilościowy	dobry stan chemiczny

Celem środowiskowym dla jednolitych części wód podziemnych (JCWPd) jest dobry stan ilościowy i chemiczny, charakteryzowany wartościami odpowiednich wskaźników. Stan ilościowy obrazuje wpływ poboru wody na części wód podziemnych. Natomiast stan chemiczny odnosi się do parametrów fizykochemicznych wód podziemnych (traktowanych zarówno jako zanieczyszczenia, jak i skażenie). W przypadku JCWPd, które zostały zidentyfikowane jako zagrożone i będące w stanie słabym wykonano wstępną procedurę wyłączeń, czyli ustalenia odstępstw od celów środowiskowych. Wstępnie zaproponowano odstępstwa od celów środowiskowych w postaci przedłużenia terminu osiągnięcia celów oraz ustalenie mniej rygorystycznych celów, które powinny zostać ostatecznie osiągnięte.

Tab. 2. Charakterystyka jednolitej części wód powierzchniowych PLTWIWB8 „Zalew Szczeciński”.

Status JCWP	Typ JCWP	Aktualny stan JCWP	Cel środowiskowy	
			stan lub potencjał ekologiczny	stan chemiczny
silnie zmieniona część wód	lagunowy z substratem mułowym i piaszczystym (TWI)	zły	dobry potencjał ekologiczny	dobry stan chemiczny

Wyznaczając cele środowiskowe dla poszczególnych jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) brano pod uwagę ocenę stanu lub potencjału ekologicznego i stanu chemicznego dokonaną na podstawie dostępnych danych monitoringowych. Dla JCWP rzecznych ustalono cele w odniesieniu do następujących elementów biologicznych: fitoplankton, fitobentos, makrofity, makrobezkręgowce bentosowe, ichtiofauna. Przypisując cele środowiskowe w zakresie elementów fizykochemicznych, stosowano następujący schemat:

- jeżeli ocena stanu ekologicznego w zakresie elementów biologicznych danej JCWP wskazywała na stan dobry lub poniżej dobrego – wtedy wszystkim elementom fizykochemicznym, przypisane zostały wartości graniczne dla stanu dobrego,
- jeżeli ocena stanu ekologicznego w zakresie elementów biologicznych danej JCWP wskazywała na stan bardzo dobry – wtedy elementom fizykochemicznym będącym w stanie bardzo dobrym, zostały przypisane wartości graniczne dla stanu bardzo dobrego. Wszystkim pozostałym elementom fizykochemicznym, jako parametry charakteryzujące cel środowiskowy, zostały przypisane wartości graniczne dla stanu dobrego.

Celem środowiskowym dla JCWP w zakresie stanu chemicznego jest dobry stan chemiczny. Wskaźniki stanu dobrego przyjęto zgodnie z rozporządzeniem klasyfikacyjnym. Celem środowiskowym dla JCWP rzecznych w zakresie elementów hydromorfologicznych jest dobry stan tych elementów (II klasa). W przypadku JCW monitorowanych, które zgodnie z wynikami oceny stanu przeprowadzonej przez GIOŚ osiągają bardzo dobry stan ekologiczny, celem środowiskowym jest utrzymanie hydromorfologicznych parametrów oceny na poziomie I klasy. Ponadto, dla osiągnięcia celów środowiskowych istotne jest umożliwienie swobodnej migracji organizmów wodnych przez zachowanie lub przywrócenie ciągłości ekologicznej cieków.

W tabeli nr 3 przedstawiono ocenę ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych oraz odstępstwa od osiągnięcia celów środowiskowych dla jednolitych części wód zidentyfikowanych dla obszaru opracowania.

Tab. 3. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych dla JCW w rejonie obszaru opracowania.

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych	Typ odstępstwa i termin osiągnięcia dobrego stanu	Uzasadnienie odstępstwa
JCW podziemnych PLGW60001			
zagrożona	tak	Przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego – brak możliwości technicznych.	Brak możliwości technicznych. Ingresja wód morskich oraz ascenzja wód słonych (solanek) z podłoża

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych	Odstępstwo od osiągnięcia celów środowiskowych	Typ odstępstwa i termin osiągnięcia dobrego stanu	Uzasadnienie odstępstwa
		Termin osiągnięcia – 2027 rok.	mezozoicznego. Zmiana kierunków przepływu wód podziemnych, powodująca dopływ wód powierzchniowych z Zalewu Szczecińskiego i Kanału Piastowskiego. W programie działań ukierunkowanym na presję, dla JCWPd zaplanowano wszystkie możliwe działania ograniczające wielkość poboru wody. Niemniej jednak ze względu na warunki hydrogeologiczne okres 6 lat jest zbyt krótki, aby mogła nastąpić poprawa stanu wód. Poprawa przewidywana jest w dalszej perspektywie czasowej.
JCW powierzchniowych PLTWIWB8 „Zalew Szczeciński”			
zagrożona	tak	Przedłużenie terminu osiągnięcia celu środowiskowego: – brak możliwości technicznych, – warunki naturalne nie pozwalają na osiągnięcie celów w terminie. Termin osiągnięcia – 2027 rok.	Kilkudziesięcioletnie oddziaływanie antropogeniczne doprowadziło do zakumulowania w osadach JCW przejściowych i przybrzeżnych związków biogeny i substancji zanieczyszczających. Zanieczyszczenia te są uwalniane z osadów, a dostawy z ładu także są kontynuowane. Okres 6 lat jest niewystarczający, by uzyskać dobry stan ekologiczny.

Analizując cele środowiskowe określone dla jednolitych części wód podziemnych i powierzchniowych w rejonie lokalizacji planowanego przedsięwzięcia należy wskazać, że w związku z przewidzianym do wykonania zakresem prac inwestycyjnych nie istnieje ryzyko nieosiągnięcia ww. celów środowiskowych dla części wód podziemnych PLGW60001 i części wód powierzchniowych PLTWIWB8. Eksploatacja planowanego przedsięwzięcia z racji swojej specyfiki nie będzie generowała żadnych oddziaływań w stosunku do wód podziemnych oraz w odniesieniu do jednolitej części wód podziemnych PLGW60001. W stosunku do jednolitej części wód powierzchniowych PLTWIWB8 wpływ inwestycji nie podnosi ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych. Eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie w negatywny sposób na jakość wód powierzchniowych. Możliwe recypienty oddziaływania przedsięwzięcia wraz z analizą oddziaływania:

- w zakresie elementów hydromorfologicznych – planowane przedsięwzięcie nie wiąże się z żadną ingerencją w ciekach powierzchniowych i w zbiornikach wodnych. Prace budowlane będą realizowane wyłącznie na terenie inwestycyjnym, zatem nie spowodują naruszenia struktury dna rzecznej ani struktury strefy przybrzeżnej czy ciągłości morfologicznej rzek;
- w zakresie elementów fizykochemicznych – przedsięwzięcie nie wymaga prowadzenia prac w korytach cieków ani w zbiornikach wodnych, dlatego nie przyczyni się do pogorszenia stanu

wód na etapie jego realizacji w postaci np. wzrostu stężenia zawiesiny. Eksploatacja inwestycji nie wiąże się z wprowadzaniem żadnych zanieczyszczeń do wód powierzchniowych;

- w zakresie elementów biologicznych – w związku z brakiem ingerencji w korytach cieków i zbiornikach wodnych prace realizacyjne nie spowodują zaburzenia warunków życia populacji organizmów wodnych (makrofitów, fitobentosu, makrobezkręgowców, ichtiofauny) i nie wpłyną na liczebność tych populacji. Przedsięwzięcie na etapie jego eksploatacji nie będzie oddziaływało na wody powierzchniowe.

Analiza wpływu inwestycji na realizację celów środowiskowych dla JCWPd i JCWP nie wykazała, by jej wykonanie mogło prowadzić w sposób bezpośredni lub pośredni do ich nieosiągnięcia. Wykonanie poszczególnych elementów składających się na zakres planowanej inwestycji, z uwagi na sam charakter przedsięwzięcia oraz ograniczony zakres niezbędnych prac inwestycyjnych, nie będzie stanowić zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych, a tym samym nie wpłynie na wzrost zagrożenia nieosiągnięcia wyznaczonych celów środowiskowych.

Obszary szczególnego zagrożenia powodzią

Wdrażając założenia Dyrektywy 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim (tzw. Dyrektywa Powodziowa) Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej opracował wstępną ocenę ryzyka powodziowego (WORP), w której wskazano obszary narażone na niebezpieczeństwo powodzi, dla których następnie sporządzono mapy zagrożenia powodziowego (MZP) oraz mapy ryzyka powodziowego (MRP), określające wartości potencjalnych strat powodziowych oraz przedstawiające obiekty narażone na zalanie w przypadku wystąpienia powodzi o określonym prawdopodobieństwie wystąpienia.

Jak wynika z analizy ww. map, rejon umiejscowienia planowanego przedsięwzięcia leży poza zasięgiem obszarów szczególnego zagrożenia powodzią od strony morza i morskich wód wewnętrznych.

3. POWIERZCHNIA ZAJMOWANEJ NIERUCHOMOŚCI, A TAKŻE OBIEKTU BUDOWLANEGO ORAZ DOTYCHCZASOWY SPOSÓB ICH WYKORZYSTYWANIA I POKRYCIE SZATĄ ROŚLINNĄ

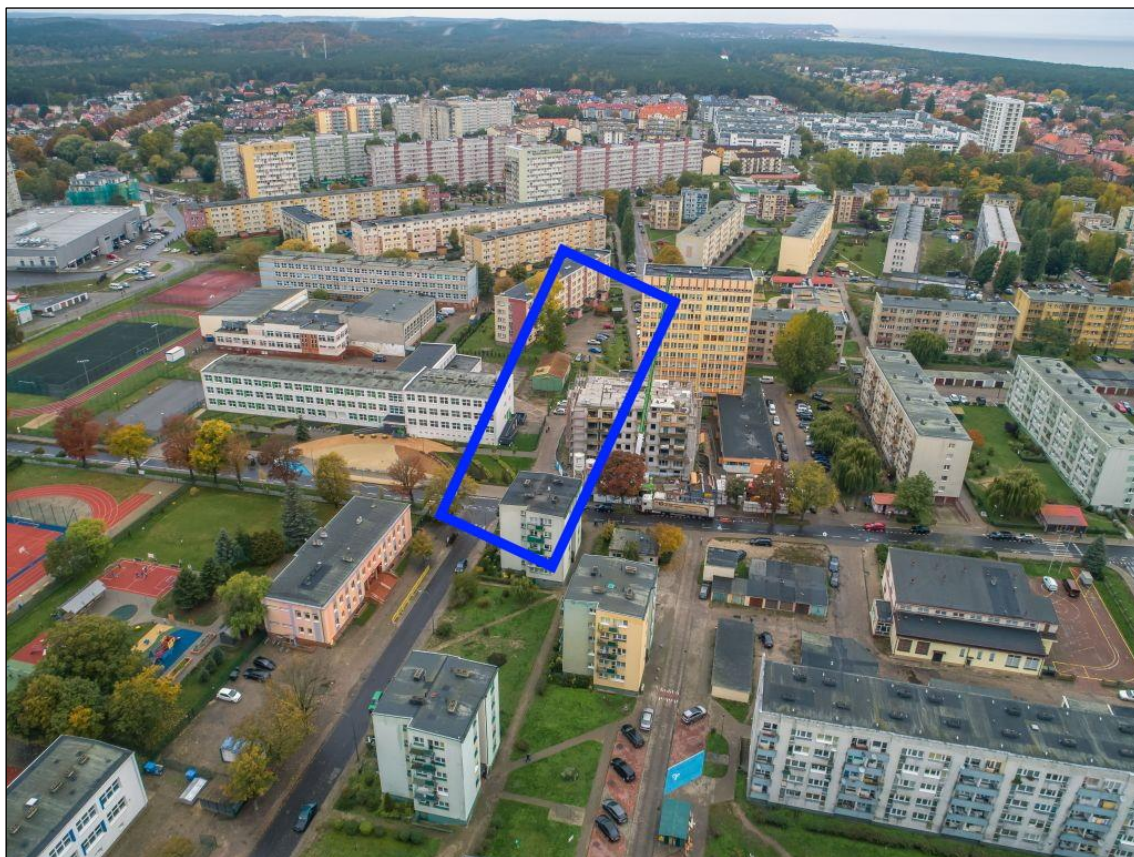
Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi o długości ok. 140 m, natomiast szerokość pasa drogowego zajmie maksymalnie ok. 15-16 m, w zależności od układu infrastruktury towarzyszącej.

Dotychczasowy sposób użytkowania

Projektowana droga zostanie zlokalizowana w miejscu istniejącego ciągu komunikacyjnego o nawierzchni z betonowych sześciokątnych płyt. Obejmie też tereny istniejących parkingów o nawierzchni betonowej z płyt i kostki, a także fragmenty przyległej zieleni trawnikowej. Pieszo-jezdny ciąg komunikacyjny będzie przebiegał pomiędzy budynkami wielorodzinnymi i terenem szkoły podstawowej.

Sposób użytkowania terenu inwestycyjnego oraz gruntów w sąsiedztwie przedstawia poniższa dokumentacja fotograficzna.

Fot. 1. Orientacyjna lokalizacja projektowanej drogi na tle istniejącej zabudowy.



Fot. 2. Początkowy (południowy) odcinek projektowanej drogi – od strony ul. Kościuszki.



Fot. 3. Trasa projektowanej drogi – widok na południe w kierunku ul. Kościuszki.



Fot. 4. Tereny na trasie projektowanej drogi.



Fot. 5. Zabudowa mieszkaniowa w sąsiedztwie projektowanej drogi.



Fot. 6. Końcowy odcinek projektowanej drogi – widok w kierunku północnym.



Pokrycie szatą roślinną

Ze względu na rodzaj występującej infrastruktury drogowej na terenie inwestycyjnym brak jest naturalnej szaty roślinnej o cennych walorach florystycznych. Ciągowi komunikacyjnemu towarzyszą tereny zieleni trawnikowej z kompozycyjnie wprowadzonymi nasadzeniami ozdobnych drzew i krzewów.

Na potrzeby realizacji omawianego przedsięwzięcia na całości obszaru inwestycyjnego została przeprowadzona inwentaryzacja dendrologiczna (grudzień 2020 r.). Dojrzały drzewostan reprezentują dwa okazy wiązu górskiego (*Ulmus glabra*), rosnącego przy ul. Kościuszki, przy czym starszy z nich jest elementem starej alei przydrożnej, młodszy wyrósł w wyniku samosiewu. Obszar opracowania zlokalizowany pomiędzy budynkiem szkoły podstawowej a ul. Kościuszki został niedawno obsadzony nowymi nasadzeniami. Są to młode okazy buka pospolitego w odmianie kolumnowej z purpurowymi liśćmi (*Fagus sylvatica* L. 'Dawyck Purple') oraz klonu pospolitego (*Acer platanoides* L.), a także zwarte grupy młodych okazów krzewów ozdobnych: irgi dammera (*Cotoneaster dammeri*), zimozielonej trzmieliny pnącej o żółto obrzeżonych liściach (*Euonymus fortunei* 'Emerald'n Gold'), karłowej odmiany forsycji pośredniej (*Forsythia X intermedia* 'Maluch') oraz dwóch odmian pęcherznicy kalinolistnej o barwnych liściach (*Physocarpus opulifolius* L. 'DIABLE DOR' i 'Luteus'). Nasadzenia te wykonano w oparciu o spójny kompozycyjnie projekt zieleni. Na terenie opracowania znajduje się szpaler głogu jedno szyszkowego (*Crataegus monogyna*) w formie piennej. Cztery z pięciu drzew to do starsze okazy, jeden z nich został posadzony w ciągu ostatnich dwóch sezonów wegetacyjnych. Wzdłuż ul. Witosa niedawno posadzono szpaler klonów pospolitych w odmianie 'Globosa'. Warstwę krzewów w tej części budują żywopłoty z ligustru pospolitego (*Ligustrum vulgare* L.) na granicy pasa zieleni i chodnika ul. Witosa, kompozycja z naprzemiennie posadzonych dwóch odmian trzmieliny pnącej (*Euonymus fortunei*) pomiędzy parkingiem a budynkiem wspólnoty na ul. Kościuszki 9 oraz kilku pojedynczych starszych i młodszych w różnych miejscach obszaru opracowania.

Kolizja planowanej inwestycji z istniejącym drzewostanem obejmuje 11 drzew i 51,6 m² krzewów. Do przesadzenia przeznaczano 7 drzew i 38,4 m² krzewów, do usunięcia przeznaczano 4 drzewa i 13,2 m² krzewów.

Powierzchnia żadnej z grup krzewów w części kolidującej z planowaną inwestycją nie przekracza 25 m². Mierzony na wysokości 5 cm obwód pni drzew kolidujących z inwestycją nie przekracza 50 cm. Oznacza to, iż na usunięcie lub przesadzenie drzew i krzewów nie jest wymagane zezwolenie stosownego organu – zgodnie z art. 83f ust. 1 i 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody* (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 55).

W momencie przeprowadzania oględzin na potrzeby niniejszej karty informacyjnej nie stwierdzono obecności gatunków chronionych. Prace związane z usuwaniem lub przesadzaniem zieleni wysokiej zostaną przeprowadzone po jej skontrolowaniu pod kątem obecności ptasich gniazd.

Warunki gruntowo-wodne

W granicach terenu inwestycyjnego brak jest zbiorników wodnych i cieków powierzchniowych.

Podłoże rodzime pod planowaną inwestycję budują piaski drobne i piaski średnie. Powierzchniowo zalega warstwa nasypu z piasków humusowych, lokalnie z fragmentami cegieł. W trakcie wykonywania prac polowych wodę gruntową o zwierciadle swobodnym odnotowano na głębokości 1,6 – 1,7 m, tj. na ok. 1,4 – 1,5 m n.p.m. Wody podziemne omawianego terenu mają bezpośredni kontakt z wodami powierzchniowymi i ulegają podobnym wahaniom uzależnionym jedynie od zdolności filtracyjnych gruntu. Najwyższych stanów wód gruntowych należy się spodziewać po okresach tzw. cofki wód morskich do rzeki Świna (opinia geotechniczna, listopad 2019 r.).

4. RODZAJ TECHNOLOGII

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest „Przebudowa ul. Witosa w Świnoujściu”. Drogi projektuje się w miejscu istniejącego ciągu pieszo-jezdnego w obrębie zurbanizowanego obszaru miasta w celu usprawnienia połączeń komunikacyjnych w strefie intensywnej miejskiej zabudowy.

Parametry techniczno-użytkowe

Przedsięwzięcie obejmuje budowę drogi o następujących parametrach technicznych:

- charakter drogi – droga jednojezdniowa, klasa techniczna L (droga lokalna),
- kategoria ruchu – KR2,
- prędkość projektowana – 30 km/h,
- szerokość jezdni – 5,0 m.

Konstrukcja nawierzchni

Konstrukcję nawierzchni projektuje się zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (t.j. Dz.U. z 2016r., poz. 124) – jak dla drogi klasy L. Na planowanym łączniku przyjęto konstrukcję pod obciążenie ruchem kategorii KR2. Na aktualnym etapie koncepcyjnym przyjęto zatem następujące rozwiązania technologiczne:

- jezdnie – projektowana nawierzchnia z betonowej kostki brukowej o grubości 8 cm,
- chodniki – nawierzchnia z betonowej kostki brukowej o grubości 8 cm,
- zjazdy – nawierzchnia z betonowej kostki brukowej o grubości 8 cm,
- miejsca postojowe – nawierzchnia z betonowej kostki brukowej o grubości 8 cm,

- miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych – nawierzchnia z betonowej kostki brukowej o grubości 8 cm,
- płytowy próg zwalniający – nawierzchnia z betonowej kostki brukowej o grubości 8 cm.

Technologia robót budowlanych

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Prace realizacyjne będą wymagały wykorzystania specjalistycznego sprzętu budowlanego, stosowanego przy typowych robotach ziemnych i drogowych, takiego jak spycharka, koparka, równiarka, ubijarka, walec, a także ciągnika kołowego, samochodu samowyładowczego i innych pojazdów dostawczych.

5. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

Z uwagi na ograniczenia wynikające z aktualnego sposobu użytkowania omawianego terenu (istniejący ciąg komunikacyjny pieszo-jezdny w obrębie zwartego zabudowanego obszaru) na obecnym wstępnym etapie koncepcji przedsięwzięcia nie przewiduje się innych wariantów przedsięwzięcia, poza wybranym wariantem inwestycyjnym. Przyjęty sposób realizacji przebudowy drogi jest najbardziej optymalny pod względem potrzeb zarządcy drogi, kierującego się oczekiwaniami i bezpieczeństwem jej użytkowników. Przebudowa drogi przyczyni się do znacznego poprawienia bezpieczeństwa ruchu drogowego i komfortu mieszkańców tej części miasta.

Przedsięwzięcie jest projektowane z zachowaniem wymogów wynikających z rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie* (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 124), co przy obecnym stanie ciągu komunikacyjnego ogranicza możliwości wariantowania sposobu przebudowy drogi w zakładanym zakresie inwestycyjnym.

6. PRZEWIDYWANA ILOŚĆ WYKORZYSTYWANEJ WODY, SUROWCÓW, MATERIAŁÓW, PALIW ORAZ ENERGII

6.1. Etap budowy

Przygotowanie terenu inwestycyjnego do planowanych prac realizacyjnych, a następnie przeprowadzenie budowy drogi, wymaga wykonania typowych robót ziemnych i drogowych, co z kolei wiąże się z zapotrzebowaniem na pewnego rodzaju surowce, materiały, paliwa czy też energię.

Zapotrzebowanie ekipy budowlanej na energię elektryczną będzie realizowane z istniejącej sieci elektroenergetycznej bądź z agregatów prądotwórczych, natomiast woda do celów technologicznych i socjalnych będzie dowożona na teren inwestycji w zbiornikach. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną ani gazową.

Dokładne określenie ilości niezbędnych surowców, materiałów i paliw będzie realne dopiero po zakończeniu etapu projektowania inwestycji oraz sporządzeniu przedmiaru robót. W chwili obecnej możliwe jest jedynie szacunkowe wskazanie rodzaju podstawowych przewidzianych do wykorzystania surowców, paliw i materiałów, takich jak:

- drewniane słupki wykorzystywane przy pracach pomiarowych,
- woda do celów technologicznych i socjalnych na potrzeby ekipy budowlanej,

- olej napędowy,
- kruszywo,
- mieszanki do podbudowy,
- betonowa kostka brukowa,
- obrzeża betonowe,
- krawężniki betonowe,
- inne gotowe elementy uzbrojenia technicznego.

6.2. Etap eksploatacji

Na etapie funkcjonowania inwestycji nie przewiduje się konieczności zużycia jakichkolwiek surowców, czy też materiałów, za wyjątkiem zapotrzebowania na energię elektryczną na potrzeby oświetlenia drogowego oraz materiałów eksploatacyjnych w miejsce zużytych świateł.

7. ROZWIĄZANIA CHRONIĄCE ŚRODOWISKO

Przedsięwzięcie nie będzie negatywnie oddziaływać na poszczególne komponenty środowiska z uwagi na jego niewielki zakres dotyczący przebudowy drogi na krótkim odcinku ok. 140 m w obrębie ścisłej miejskiej zabudowy oraz planowane do zastosowania działania minimalizujące. Rozwiązania projektowe dostosowane do lokalnych warunków ekofizjograficznych i do specyfiki analizowanej inwestycji oraz właściwa organizacja robót budowlanych zapewnią brak negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Przewiduje się zastosowanie poniższych zaleceń oraz działań minimalizujących i chroniących środowisko (w tym środowisko przyrodnicze) przed negatywnym wpływem ze strony przedsięwzięcia:

- Przebudowa drogi generalnie będzie realizowana w miejscu istniejącego ciągu komunikacyjnego o charakterze pieszo-jezdny w obszarze osiedla mieszkaniowego.
- Prace związane z usuwaniem oraz przesadzaniem drzew i krzewów zostaną wykonane po ich skontrolowaniu pod kątem gniazdowania ptaków. W przypadku stwierdzenia ptasich lęgów prace zostaną wstrzymane do zakończenia fazy lęgowej.
- Pozostałe drzewa w zasięgu placu budowy zostaną zabezpieczone poprzez oszalowanie odpowiednimi materiałami, by wykluczyć uszkodzenia pni.
- W celu niedopuszczenia do przesuszenia systemu korzeniowego wykopy przy drzewach i krzewach będą zasypywane w jak najkrótszym czasie.
- W obrębie korzeni i koron drzew nie będą składowane żadne materiały budowlane ani urobek z wykopów i z demontażu starej nawierzchni.
- Roboty w zbliżeniu do drzew będą prowadzone ze szczególną ostrożnością, by nie doprowadzić do nieumyślnego uszkodzenia pni podczas manewrowania ciężkim sprzętem bądź do uszkodzenia korzeni podczas prac ziemnych.
- Prowadzenie prawidłowej gospodarki odpadami zgodnie z aktualną ustawą o odpadach. Wytworzone odpady będą gromadzone selektywnie, w wyznaczonych miejscach, a następnie będą przekazywane właściwemu podmiotowi posiadającemu stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami, z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

- Materiały sypkie, stanowiące surowce do budowy obiektu, jak również odpady powstające podczas prac budowlanych należy zabezpieczyć przed rozwiewaniem zarówno na etapie ich magazynowania na placu budowy, jak też transportu.
- W przypadku niesprzyjających warunków atmosferycznych materiały budowlane będą przechowywane w kontenerach magazynowych.
- Stosowana będzie zasada oszczędności materiałowej.
- Materiały budowlano-montażowe oraz urządzenia i maszyny budowlane będą posiadały stosowne atesty i będą odpowiadały odpowiednim normom. Przestrzegane będą przepisy z zakresu ochrony przeciwpożarowej i BHP.
- Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, ograniczając ich wykonywanie w godzinach wieczornych (między 18:00 a 22:00). Prace te nie będą wykonywane w porze nocnej (22:00 – 6:00).
- Wyłączanie zbędnych, nieużywanych w danym momencie urządzeń, maszyn i narzędzi emitujących hałas.
- Eksploatacja oraz postoje sprzętu mechanicznego niezbędnego do realizacji przedsięwzięcia będą prowadzone w taki sposób, aby wyeliminować możliwość zanieczyszczenia gruntu oraz wód produktami ropopochodnymi. Należy stosować wyłącznie sprawny sprzęt, kontrolowany na bieżąco pod kątem ewentualnych wycieków paliw i innych płynów.
- W trakcie realizacji przedsięwzięcia do minimum ograniczone zostaną uciążliwości dla ludzi i środowiska, poprzez zapewnienie sprawnej organizacji ruchu pojazdów transportowych, prawidłową organizację terenu budowy i zapewnienie nadzoru nad pracą maszyn budowlanych.
- Konieczne przejazdy specjalistycznego sprzętu oraz samochodów transportujących zostaną ograniczone do minimum.
- Pracownicy wykonujący roboty drogowe będą korzystać ze specjalnie do tego przetransportowanego na teren inwestycji kontenera sanitarnego w celu minimalizacji zużycia wody i ścieków. Ścieki bytowe gromadzone będą w szczelnym, przenośnym sanitariacie, które będzie opróżniany przez specjalistyczne podmioty, przewożące wytworzone nieczystości do oczyszczalni ścieków.
- Powyższe działania w znaczący sposób ograniczą możliwą uciążliwość przedsięwzięcia dla środowiska, zwłaszcza w przypadku wystąpienia ewentualnych sytuacji awaryjnych.

8. RODZAJE I PRZEWIDYWANE ILOŚCI WPROWADZANYCH DO ŚRODOWISKA SUBSTANCJI LUB ENERGII PRZY ZASTOSOWANIU ROZWIĄZAŃ CHRONIĄCYCH ŚRODOWISKO

8.1. Etap realizacji

W fazie realizacji oddziaływanie na środowisko będzie występowało w niedługim okresie czasu, jedynie w porze dziennej i będzie związane z pracami budowlanymi. Prace wykonywane będą przy użyciu sprzętu mechanicznego i ręcznego, co stanowić będzie źródło emisji pyłów do powietrza oraz hałasu do środowiska. Zanieczyszczenie będzie również pochodzić z emisji spalin z silników samochodowych dostarczających materiały budowlane i konstrukcyjne oraz wykonujących prace budowlane. Prace prowadzone będą w porze dziennej, przez kilka godzin. Emisja będzie krótkotrwała, przemijająca. Czas emisji ograniczy się jedynie do czasu pracy poszczególnych maszyn i urządzeń. Poniżej przedstawiono oddziaływanie na poszczególnego elementy środowiska.

Ścieki

Realizacja inwestycji nie będzie wymagała poboru wód powierzchniowych czy podziemnych. Pracownicy wykonujący prace budowlane będą korzystać z specjalnie do tego przetransportowanego na teren inwestycji kontenera sanitarnego, w celu minimalizacji zużycia wody i wytwarzania ścieków.

Wytwarzane ścieki bytowe będą gromadzone w przenośnej, szczelnej kabinie sanitarnej, a następnie będą odbierane wozem asenizacyjnym przez podmiot posiadający stosowne zezwolenie i przekazywane do punktu zlewnego oczyszczalni ścieków.

W trakcie realizacji inwestycji nie będą powstawały ścieki technologiczne.

Emisje do powietrza

Źródło zanieczyszczeń do powietrza w trakcie prowadzonych prac związanych z budową drogi stanowić będą:

- transport samochodowy związany z dostawami materiałów budowlanych,
- urządzenia wykorzystywane przy pracach budowlanych.

Wskazane źródła z uwagi na swój charakter zaliczają się do źródeł emisji niezorganizowanej, a wielkość emitowanych zanieczyszczeń do powietrza uzależniona będzie od wielu czynników poczynając od rodzaju, stanu technicznego urządzeń i sprzętu, a kończąc na warunkach klimatycznych. W wyniku prowadzonych prac do powietrza emitowane będą głównie substancje zawarte w spalinach, tj. dwutlenek azotu, tlenek węgla, dwutlenek siarki, węglowodory oraz pył. Czas pracy urządzeń wykonujących prace budowlane będzie krótki, przez co stopień oddziaływania na środowisko będzie stosunkowo niewielki. Emisja nie będzie powodować znaczącego oddziaływania na stan powietrza. Będzie to emisja niezorganizowana, krótkotrwała, będzie miała zasięg lokalny, ograniczający się bezpośrednio do terenu planowanej inwestycji i przeminie wraz z zakończeniem robót budowlanych. Przedsięwzięcie na tym etapie w niewielkim stopniu wpłynie na stan powietrza atmosferycznego.

Hałas

Poziom hałasu emitowanego podczas pracy przez poszczególne rodzaje sprzętu budowlanego można określić jedynie orientacyjnie, gdyż rodzaj używanego sprzętu używanego podczas prowadzenia prac budowlanych wynika z bieżących uwarunkowań, a poziom hałasu zależny jest w dużej mierze od rodzaju, typu, modelu i stanu technicznego danego urządzenia. Oddziaływanie w tym zakresie będzie krótkotrwałe, o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Maksymalne dopuszczalne poziomy emisji akustycznej od maszyn i urządzeń budowlanych określono w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w *sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska* (Dz. U. z 2005 r. Nr 263, poz. 2202 ze zm.). Nie należy spodziewać się przekraczania dopuszczalnych poziomów hałasu w wyniku prowadzenia prac związanych z budową drogi. Sprzęt budowlany nie pracuje przez cały czas, jest on załączany i uruchamiany okresowo, w zależności od potrzeb, dlatego w czasie odniesienia równym 8 kolejno po sobie następującym godzinom, realny czas pracy sprzętu jest dużo krótszy.

W celu ograniczenia hałasu w fazie budowy drogi zaleca się, aby wykorzystywane maszyny i pojazdy były sprzętem nowoczesnym i sprawnym o niskiej emisji hałasu.

8.2. Etap eksploatacji

Ścieki

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe z terenu projektowanej drogi będą odprowadzane poprzez kanalizację deszczową. W ramach eksploatacji inwestycji nie będą powstawać ścieki socjalno-bytowe ani ścieki technologiczne.

Emisje do powietrza

Budowa nowej nawierzchni drogowej będzie jednym z aspektów zmniejszających dotychczasową emisję zanieczyszczeń do powietrza, powstającą podczas ciągłych operacji hamowania, czy też w czasie mało płynnej jazdy po istniejącym ciągu komunikacyjnym. Usprawnienie ruchu drogowego przyczyni się do mniejszego spalania paliw, a tym samym do zmniejszenia powstających podczas ruchu emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego. W związku z powyższym, nie należy się spodziewać, aby po oddaniu drogi do użytkowania, standardy jakości środowiska w tym zakresie miały zostać przekroczone. Droga ma znaczenie lokalne i będzie służyła do obsługi ruchu miejscowego.

Hałas

Po oddaniu wybudowanej drogi do eksploatacji nie przewiduje się odczuwalnego wzrostu presji hałasowej. Oddziaływanie na tym etapie może pochodzić jedynie z ruchu samochodowego. Droga ma znaczenie lokalne i służy do obsługi ruchu miejscowego, a w dłuższej perspektywie czasu nie przewiduje się znaczącego wzrostu natężenia ruchu. W przypadku przedmiotowej drogi emisja hałasu do środowiska nie jest duża, głównie z uwagi na niewielkie natężenie miejscowego ruchu. Dodatkowo poprawa warunków technicznych jezdni wpłynie w sposób pozytywny na płynność ruchu, co z kolei przełoży się na mniejszą emisyjność akustyczną w stosunku do zabudowy mieszkalnej w tej części Świnoujścia.

9. MOŻLIWE TRANSGRANICZNE ODDZIAŁYWANIE NA ŚRODOWISKO

Zgodnie z Konwencją o ocenach oddziaływania na środowisko w kontekście Transgranicznym, sporządzoną w Espoo dnia 25 lutego 1991 r., oddziaływanie o charakterze transgranicznym to jakiegokolwiek oddziaływanie, niekoniecznie o charakterze globalnym, na terenie podlegającym jurysdykcji Strony (kraju członkowskiego Unii Europejskiej), spowodowane planowaną działalnością, której fizyczna przyczyna jest w całości lub częściowo położona na terenie podlegającym jurysdykcji innej Strony.

W związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się oddziaływania o charakterze transgranicznym. Należy podkreślić, że planowana inwestycja realizowana będzie co prawda w obrębie przygranicznego miasta, w odległości ok. 2 km od granic Polski, jednakże jej nieznaczące oddziaływanie będzie ograniczone wyłącznie do terenu inwestycyjnego, dlatego też wszelkie uciążliwości związane z jej realizacją i eksploatacją nie będą wykraczały poza obszar kraju.

10. OBSZARY PODLEGAJĄCE OCHRONIE NA PODSTAWIE USTAWY Z DNIA 16 KWIETNIA 2004 R. O OCHRONIE PRZYRODY ORAZ KORYTARZE EKOLOGICZNE, ZNAJDUJĄCE SIĘ W ZASIĘGU ZNACZĄCEGO ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA

10.1. Istniejące formy ochrony przyrody

Projektowana droga jest zlokalizowana poza granicami istniejących form ochrony przyrody. Najbliżej znajdują się:

- obszar Natura 2000 „Wolin i Uznam” PLH320019 – w najbliższej odległości ok. 650 m na zachód,
- obszar Natura 2000 „Delta Świny” PLB320002 – w odległości ok. 1,8 km na południe,
- pomniki przyrody na terenie miasta – najbliższy w odległości ok. 600 m na południowy zachód.

10.2. Korytarze ekologiczne

Korytarze ekologiczne są łącznikami pomiędzy terenami zasiedlanymi przez różne populacje zwierząt i umożliwiają im migrację oraz ekspansję na nowe obszary. Naturalne drogi wędrówek wiążą się przede wszystkim z lasami oraz obszarami bagiennymi i dolinami rzecznyymi.

W obszarze opracowania nie występują doliny rzeczne, rozległe obszary wodno-błotne ani śródpolne pasowe zakrzewienia i zadrzewienia, nie obejmuje on także kompleksów leśnych, w związku z czym uznaje się, że jego struktury nie wchodzi w skład sieci lokalnych korytarzy ekologicznych i szlaków migracyjnych o znaczeniu ponadlokalnym.

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie w żaden sposób na drożność i ciągłość korytarzy ekologicznych, ponieważ zakres przewidzianych prac inwestycyjnych nie wymaga żadnych ingerencji w strukturach tworzących układy ekologiczne.

11. PRZEDSIĘWZIĘCIA REALIZOWANE I ZREALIZOWANE, ZNAJDUJĄCE SIĘ NA TERENIE, NA KTÓRYM PLANUJE SIĘ REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA, ORAZ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PRZEDSIĘWZIĘCIA LUB KTÓRYCH ODDZIAŁYWANIA MIESZCZĄ SIĘ W OBSZARZE ODDZIAŁYWANIA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA – W ZAKRESIE, W JAKIM ICH ODDZIAŁYWANIA MOGĄ PROWADZIĆ DO SKUMULOWANIA ODDZIAŁYWAŃ Z PLANOWANYM PRZEDSIĘWZIĘCIEM

Jak wspomniano powyżej, miejsce realizacji planowanego przedsięwzięcia to aktualnie istniejący ciąg komunikacyjny w obrębie zabudowanego miejskiego terenu. Projektowany do przebudowy odcinek ul. Witosa od strony południowej łączy się z ul. Kościuszki. Teoretycznie ujmując, ewentualna przebudowa tej ulicy na odcinku przekraczającym próg kwalifikujący (1 km), określony w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w *sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), stanowiłaby przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Jednakże w przewidywanym okresie realizacji przebudowy omawianej drogi nie planuje się prac budowlanych dotyczących ww. ulicy. W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia brak jest zatem tożsamyh przedsięwzięć, których oddziaływania mogłyby się skumulować z oddziaływaniami związanymi z budową przedmiotowej drogi w projektowanym zakresie.

12. RYZYKO WYSTĄPIENIA POWAŻNEJ AWARII LUB KATASTROFY NATURALNEJ I BUDOWLANEJ

Na terenie planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia poważnej awarii. Z racji braku operacji związanych z substancjami niebezpiecznymi, drogi dojazdowej funkcjonującej jako krótka ulica miejska nie można zaliczyć do przedsięwzięć o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej. Pojęcie zakładu stwarzającego zagrożenie wystąpienia poważnej awarii jest określone w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska* (Dz.U. z 2019 r., poz. 1396 ze zm.) i opiera się ono o rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. *w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej* (Dz.U. z 2016 r., poz. 138). Istotną, kwalifikującą do określonej grupy, cechą jest rodzaj, kategoria i ilość substancji niebezpiecznych znajdujących się w zakładzie. W tym przypadku żaden z etapów przedsięwzięcia nie będzie wiązał się z przekroczeniem wspomnianych progów. W związku z tym zagrożenie poważnej awarii przemysłowej nie dotyczy planowanej inwestycji.

Etap realizacji może się wiązać jedynie z ewentualnym zakłóceniem pracy sprzętu transportowego i związanym z nim zagrożeniem dla środowiska gruntowo-wodnego (wyciek ropopochodnych). W trakcie eksploatacji można się spodziewać podobnych zagrożeń wynikających ze stałego ruchu drogowego. Etap likwidacji związany jest natomiast z ponownym wystąpieniem hipotetycznych sytuacji związanych z wyciekiem substancji ropopochodnych.

Katastrofa naturalna to zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powodzie, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi, albo też działanie innego żywiołu. Katastrofy naturalne występują w przypadku zaistnienia niekorzystnych zjawisk pogodowych takich jak m.in.: długotrwały nadmiar lub niedobór wody, długotrwała okrywa śnieżna, silne nieprzerwane opady śniegu i deszczu, upały, silny wiatr, czy mróz. Wystąpienie takich czynników na obszarach gęsto zaludnionych, nieodpornych na tego typu zagrożenia, może spowodować wystąpienie pewnego rodzaju strat, a nawet wystąpienia katastrofy budowlanej, jednak prawdopodobieństwo wystąpienia katastrofy naturalnej w dużej mierze zależy od położenia geograficznego. Polska nie jest krajem szczególnie narażonym na występowanie kataklizmów, co nie oznacza, że ekstremalne zjawiska pogodowe omijają nasz kraj. Najczęstszą przyczyną katastrof naturalnych są w Polsce zjawiska ekstremalne związane z pogodą (mrozy, fale upałów, susze, pożary lasu, wichury, sztormy, ulewne deszcze, powodzie, gradobicia, obfite opady śniegu, osuwiska, lawiny śnieżne i błotne, mgła, szadź, gołoledź i uderzenia piorunów). Dlatego też należy dążyć do zapobiegania wystąpieniu tego rodzaju zjawisk przez podjęcie odpowiednich działań (np. zalesienie, dbałość o niezabudowywanie obszarów zalewowych czy odpowiednia gospodarka leśna), co umożliwi zmniejszenie prawdopodobieństwa i skali powodzi czy pożarów lasów. Jednak tego typu działania powinny zostać powzięte i wcielone przede wszystkim przez władze gmin, które zajmują się planowaniem przestrzennym w gminach/miastach. Bez względu na powyższe, mimo podejmowanych prób w zapobieganiu powstawaniu zagrożeń, całkowita ich eliminacja nie jest możliwa, dlatego też niezbędne jest podejmowanie działań adaptacyjnych – mających na celu przygotowanie się na wystąpienie zagrożenia, aby zminimalizować ryzyko wystąpienia ewentualnych strat.

Uwzględniając zmiany klimatu, następstwem których jest występowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych, takich jak chociażby silne wiatry, długotrwałe opady śniegu, czy też powodzie i podtopienia, planowane przedsięwzięcie nie należy do grupy inwestycji szczególnie narażonych na działanie ww. negatywnych czynników. Droga stanowi infrastrukturę naziemną, która nie jest narażona na żadne wpływy związane z silnymi wiatrami. Ewentualne niedogodności dla użytkowników drogi pojawią się w przypadku wystąpienia silnych opadów deszczu i śniegu, natomiast sama droga po wzmocnieniu nawierzchni będzie odporniejsza na niszczące działanie tego typu zjawisk. Biorąc pod uwagę możliwość zagrożenia ryzykiem powodziowym, planowana do przebudowy droga zgodnie z mapą zagrożenia powodziowego (na podstawie Hydroportalu ISOK) biegnie poza terenami narażonymi na niebezpieczeństwo powodzi.

Katastrofą budowlaną z kolei jest niezamierzone, gwałtowne zniszczenie obiektu budowlanego lub jego części, a także konstrukcyjnych elementów rusztowań, elementów urządzeń formujących, ścianek szczelnych i obudowy wykopów. Dla planowanego przedsięwzięcia, dotyczącego budowy drogi w miejscu istniejącego ciągu komunikacyjnego, nie przewiduje się wystąpienia tego rodzaju ryzyka.

13. PRZEWIDYWANE ILOŚCI I RODZAJE WYTWARZANYCH ODPADÓW ORAZ ICH WPŁYW NA ŚRODOWISKO

Analizę gospodarki odpadami wykonano w oparciu o obowiązujące przepisy prawne w tym głównie o ustawę z dnia 14 grudnia 2012 r. *o odpadach* (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 701 ze zm.). Ustawa ta nakłada na podmioty gospodarcze obowiązki prawne, technologiczne i organizacyjne w zakresie gospodarki odpadami. W przypadku planowanego przedsięwzięcia wyodrębniono dwa etapy: etap realizacji przedsięwzięcia i etap eksploatacji przedsięwzięcia.

Etap realizacji

Konieczność zastosowania podczas budowy drogi materiałów, surowców, czy też specjalistycznego sprzętu budowlanego/drogowego będzie wiązała się również z wytworzeniem pewnego rodzaju odpadów. Z uwagi na zakres planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji należy się spodziewać wytworzenia odpadów należących m.in. do grupy 17 wg rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2020 r., poz. 10) – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Do tej grupy odpadów można zatem zaliczyć gruz, fragmenty asfaltu (destrukta asfaltowy) i betonu itp., powstałe w wyniku demontażu nawierzchni drogowej, a także urobek gruntu z korytowania, itd. W związku z poruszaniem się robotników w obrębie placu budowy oraz pracą ekip budowlanych, należy spodziewać się również, że na etapie budowy mogą być wytwarzane odpady z grupy 20 wg ww. rozporządzenia (odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie). Konieczność zastosowania specjalistycznego sprzętu drogowego i pojazdów transportowych może też być przyczyną powstania odpadów niebezpiecznych z grupy 13, takich jak zużyte oleje.

Mimo zróżnicowanej klasyfikacji ww. odpadów z uwagi na źródło ich pochodzenia, sposób postępowania z wytworzonymi odpadami powinien być i będzie zgodny z obowiązującymi przepisami prawa. Ponadto prace realizacyjne będą prowadzone w przemyślny sposób, który przyczyni się do

minimalizacji ilości wytwarzanych na placu budowy odpadów. Poza tym wytworzone odpady będą gromadzone selektywnie, w przeznaczonych do tego celu pojemnikach/kontenerach, w wyznaczonych miejscach, po czym po zebraniu odpowiedniej ilości odpadów, przekazane zostaną do zagospodarowania podmiotom posiadającym stosowne decyzje administracyjne w tym zakresie. Plac budowy zostanie również zaopatrzony w stosowną ilość sorbentów w razie wystąpienia sytuacji awaryjnych, które po zużyciu zostaną przekazane do unieszkodliwienia jako odpad z grupy 15 wg ww. rozporządzenia. Powyższe działania zatem powinny zabezpieczyć środowisko gruntowo-wodne i wody powierzchniowe przed ewentualnym zanieczyszczeniem.

Tab. 4. Wykaz odpadów i ich ilości przewidziane do wytworzenia na etapie realizacji inwestycji.

Lp.	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Szacunkowa ilość wytworzonych odpadów [Mg]
1.	13 02 06*	Syntetyczne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	ok. 0,05
2.	15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02*	ok. 0,03
3.	17 02 01	Drewno	< 0,05
4.	17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg	ok. 70,0
5.	17 01 82	Inne nie wymienione odpady	ok. 2,0
9.	17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	ilość zostanie oszacowana na etapie budowy
10.	20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	ok. 0,1

Etap eksploatacji

Po oddaniu wybudowanej drogi do użytkowania obiekt ten będzie bezobsługowy. Ewentualne odpady, jakie mogą powstać na etapie jej eksploatacji, to odpady związane z konserwacją i utrzymaniem porządku, które należą do grupy 20 wg rozporządzenia Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2020 r., poz. 10), czyli odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie oraz do grupy 16 (odpady nieujęte w innych grupach). Będą to odpady z czyszczenia ulic i placów (200303), a także elementy zużytego oświetlenia ulic (160213*). Wytwarzane ww. odpady nie spowodują zagrożenia dla środowiska przy właściwym prowadzeniu prac utrzymaniowych przez zarządcę drogi, niemniej jednak postępowanie z tymi odpadami powinno być analogiczne, jak w przypadku odpadów powstających na etapie realizacji przedsięwzięcia, czyli muszą być przekazywane do zagospodarowania podmiotom posiadającym stosowne decyzje administracyjne w tym zakresie.

Tab. 5. Wykaz odpadów i ich ilości przewidziane do wytworzenia na etapie eksploatacji inwestycji.

Lp.	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Szacunkowa ilość wytworzonych odpadów [Mg/rok]
1.	160213*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do	ok. 0,01

Lp.	Kod odpadu	Nazwa odpadu	Szacunkowa ilość wytworzonych odpadów [Mg/rok]
		16 02 12	
3.	200303	Odpady z czyszczenia ulic i placów	ok. 0,7

14. PRACE ROZBIÓRKOWE DOTYCZĄCE PRZEDSIĘWZIĘĆ MOGĄCYCH ZNACZĄCO ODDZIAŁYWAĆ NA ŚRODOWISKO

Planowana inwestycja będzie polegała na przebudowie krótkiego ok. 140 m odcinka drogi w miejscu istniejącego ciągu komunikacyjnego o nawierzchni z płyt i kostek betonowych. W związku z powyższym niezbędne będą prace rozbiórkowe (demontaż) starej nawierzchni na całej długości projektowanej drogi. Należy przy tym zaznaczyć, iż długość przewidywanej do rozbiórki nawierzchni nie przekracza progu 1 km, który kwalifikowałby drogę jako przedsięwzięcie mogące znacząco oddziaływać na środowisko.

15. PRAWODAWSTWO I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

Wykorzystane prawodawstwo i materiały źródłowe:

1. Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, zwanej Ramową Dyrektywą Wodną.
2. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/147/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony dzikiego ptactwa (tzw. Dyrektywa Ptasia).
3. Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory (tzw. Dyrektywa Siedliskowa).
4. Ustawa 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 2018 r., poz. 2081).
5. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1396 ze zm.).
6. Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 701 ze zm.).
7. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 2268 ze zm.).
8. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 55).
9. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 1945).
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839).
11. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 13 kwietnia 2010 r. w sprawie siedlisk przyrodniczych oraz gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty, a także kryteriów wyboru obszarów kwalifikujących się do uznania lub wyznaczenia jako obszary Natura 2000 (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 1713).

12. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016 r., poz. 2183).
13. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r., poz. 1409).
14. Rozporządzenie Ministra Środowiska z 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1408).
15. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 11 marca 2005 r. w sprawie ustalenia listy gatunków zwierząt łownych (Dz. U. z 2005 r. Nr 45, poz. 433).
16. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. z 2005 r. Nr 263, poz. 2202).
17. Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).
18. Rozporządzenie Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz.U. z 2020 r., poz. 10).
19. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. z 2016 r., poz. 124).
20. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967).
21. Uchwała Nr XV/124/2019 Rady Miasta Świnoujście z dnia 27 czerwca 2019 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Statutu Uzdrowiska Świnoujście (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2019 r., poz. 4241).
22. Uchwała Nr XXVI/206/2012 Rady Miasta Świnoujście z dnia 21 czerwca 2012 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Świnoujście, Obszaru II (Dz. Urz. Woj. Zach. z 2012 r., poz. 1858 ze zm.).
23. Witryna Urzędu Miasta Świnoujście <http://www.swinoujście.pl/>.
24. Geoserwis Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (<http://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>).
25. Centralny Rejestr Form Ochrony Przyrody (<http://crfop.gdos.gov.pl/CRFOP/>).
26. Centralny Bank Danych Hydrogeologicznych Państwowego Instytutu Geologicznego (<http://epsh.pgi.gov.pl/epsh/>).
27. Hydroportal Krajowego Zarządu Gospodarki Wodnej ISOK (<http://mapy.isok.gov.pl/imap/>).
28. Portal o adaptacjach do zmian klimatu (<http://klimada.mos.gov.pl>).
29. „Poradnik przygotowania inwestycji z uwzględnieniem zmian klimatu, ich łagodzenia i przystosowania do tych zmian oraz odporności na klęski żywiołowe” (Ministerstwo Środowiska, październik 2015 r.).
30. Plan sytuacyjny – „Przebudowa ul. Witosa w Świnoujściu” (styczeń 2020 r.).
31. „Opinia geotechniczna dla ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia” (listopad 2019r.).
32. „Inwentaryzacja dendrologiczna, gospodarka drzewostanem” (grudzień 2019 r.).

16. SPIS RYCIN, TABEL I FOTOGRAFII

Spis rycin:

RYC. 1. LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA NA MAPIE TOPOGRAFICZNEJ.....	5
RYC. 2. LOKALIZACJA PRZEDSIĘWZIĘCIA NA TLE ORTOFOTOMAPY.....	6

Spis tabel:

TAB. 1. CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD PODZIEMNYCH PLGW60001.....	7
TAB. 2. CHARAKTERYSTYKA JEDNOLITEJ CZĘŚCI WÓD POWIERZCHNIOWYCH PLTWIWB8 „ZALEW SZCZECIŃSKI”.....	8
TAB. 3. OCENA RYZYKA NIEOSIĄGNIĘCIA CELÓW ŚRODOWISKOWYCH DLA JCW W REJONIE OBSZARU OPRACOWANIA.	8
TAB. 4. WYKAZ ODPADÓW I ICH ILOŚCI PRZEWIDZIANE DO WYTWORZENIA NA ETAPIE REALIZACJI INWESTYCJI.	23
TAB. 5. WYKAZ ODPADÓW I ICH ILOŚCI PRZEWIDZIANE DO WYTWORZENIA NA ETAPIE EKSPLOATACJI INWESTYCJI.	23

Spis fotografii:

FOT. 1. ORIENTACYJNA LOKALIZACJA PROJEKTOWANEJ DROGI NA TLE ISTNIEJĄCEJ ZABUDOWY.	11
FOT. 2. POCZĄTKOWY (POŁUDNIOWY) ODCINEK PROJEKTOWANEJ DROGI – OD STRONY UL. KOŚCIUSZKI.	11
FOT. 3. TRASA PROJEKTOWANEJ DROGI – WIDOK NA POŁUDNIE W KIERUNKU UL. KOŚCIUSZKI.	12
FOT. 4. TERENY NA TRASIE PROJEKTOWANEJ DROGI.	12
FOT. 5. ZABUDOWA MIESZKANIOWA W SĄSIEDZTWIE PROJEKTOWANEJ DROGI.	12
FOT. 6. KOŃCOWY ODCINEK PROJEKTOWANEJ DROGI – WIDOK W KIERUNKU PÓŁNOCNYM.....	13

Opracowanie:

mgr inż. ochrony środowiska Dorota Sterna
Szczecin, dn. 17.02.2020 r.

Dorota Sterna