
GP 7624/12/2010

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14.06.1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. Nr 98, poz.1071 z 2000r. ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 05.10.2010r. (uzupełnionego w dniu: 18.10.2010r.) **Pracowni Projektowej ELBI Angelika Elas-Bińczyk z siedzibą w Koszalinie przy ul. 1-go Maja 12/20** w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia **polegającego na przebudowie skrzyżowania ulicy Koszalińskiej, Polanowskiej, Chełmońskiego, Jedności Narodowej oraz Pocztovej na terenie działek nr: 694, 948, 859/12, 845/2, 889/6, 890/2, 891/1, 949/1, 904/1, 904/2, 1361 położonych w obrębie 002 Miasta Sławno.**

ORZEKAM UMORZYĆ

postępowanie w przedmiotowej sprawie - jako bezprzedmiotowe.

UZASADNIENIE

W dniu 05.10. 2010r. Pracownia Projektowa ELBI Angelika Elas-Bińczyk z siedzibą w Koszalinie przy ul. 1-go Maja 12/20 złożyło wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego przebudowie skrzyżowania ulicy Koszalińskiej, Polanowskiej, Chełmońskiego, Jedności Narodowej oraz Pocztovej na terenie działek nr: 694, 948, 859/12, 845/2, 889/6, 890/2, 891/1, 949/1, 904/1, 904/2, 1361 położonych w obrębie 002 Miasta Sławno.

Po wnikliwym przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji stwierdzono, że inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.).tj: „drogi publiczne o nawierzchni utwardzonej niewymienione w § 2 ust. 1 pkt. 29 i 30, z wyłączeniem ich remontu i przedsięwzięć polegających na budowie, przebudowie, montażu remoncie lub rozbiórce; zjazd z drogi publicznej, przejazdu drogowego, pasa postojowego, pasa dzielącego, pobocza, chodnika ścieżki rowerowej, konstrukcji oporowej, przepustu, kładki oraz obiektów i urządzeń wyposażenia technicznego dróg” tym samym przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagany.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z 2008 r. ze zm.), dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest wymagane uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Inwestycja kwalifikuje się również do przedsięwzięć z Załącznika II pkt 10 lit. b Dyrektywy Rady z dnia 27 czerwca 1985r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne 85/337/EWG (Dz. U. L 175 z 05.07.1985r., str. 40), znowelizowanej Dyrektywą Rady 97/11/WE z dnia 3 marca 1997r. oraz Dyrektywą 2003/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 maja 2003r., tj. „przedsięwzięcia inwestycyjne na obszarach miejskich, włączając budownictwo centrów handlowych i parkingów”, W myśl powyższej cytowanej Dyrektywy, planowane przedsięwzięcie może podlegać ocenie wpływu na środowisko.

Przy kwalifikacji przedsięwzięcia uwzględniono szczegółowe uwarunkowania znajdujące się w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku... oraz w § 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć ... oraz wyżej powołanych dyrektyw.

Wśród rozpatrywanych uwarunkowań o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przesądziły:

I. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia z uwzględnieniem:

Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji.

Projektowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie skrzyżowania ulicy Koszalińskiej, Polanowskiej, Chełmońskiego, Jedności Narodowej i Pocztowej, na terenie działek nr: 694, 948, 859/1, 859/12, 845/2, 889/6, 890/2, 891/1, 949/1, 904/1, 904/22 1361 położonych w obrębie 002 Miasta Sławno. W związku z realizacją inwestycji przewiduje się również przebudowę parkingów, chodników, wykonanie wysepek kanalizacyjnych ruch z azylami dla pieszych, przebudowę istniejących zjazdów, otworzenie i wykonanie nowych trawników, wykonanie oznakowania poziomego i pionowego, przebudowę kanalizacji deszczowej, usunięcie kolizji siecią infrastruktury technicznej. Z uwagi na występowanie na obecnym skrzyżowaniu pięciu wylotów, powodujących zwiększenie występowania kolizji, planuje się przebudować powyższe skrzyżowanie na skrzyżowanie typu rondo eliptyczne. Powierzchnia jezdni zajmuje około 1501 m², chodniki około 1653 m², zatoki postojowe 202 m², natomiast zieleń 736 m². Planuje się wykonanie jezdni z nawierzchni bitumicznej oraz kostki kamiennej, chodników z kostki betonowej, zaś zatok postojowych z kostki kamiennej.

Ulica Jedności Narodowej charakteryzuje się szerokością jezdni 6,0 m do około 24 m, ulica Polanowska około 9,3 m, ulica Koszalińska około 9,0 m, natomiast ulica Chełmońskiego oraz w części ulicy Jedności Narodowej posiada bitumiczną warstwę ścieralną. Część jezdni ulicy Jedności Narodowej wykonana jest z kostki betonowej. Jezdnie bitumiczne ulicy Polanowskiej i Koszalińskiej (do przejścia dla pieszych, w kierunku Koszalina) są w zadawalającym stanie technicznym. Jedynie w pobliżu urządzeń infrastruktury technicznej zlokalizowanej w jezdni (włazy studni kanalizacji deszczowej, sanitarnej, zasowy sieci wodociągowej) znajdują się uszkodzenia nawierzchni. Nawierzchnia jezdni ulicy Chełmońskiego oraz ulicy Koszalińskiej (od przejścia dla pieszych, w kierunku Koszalina) jest w złym stanie technicznym. Nawierzchnia posiada liczne spękania siatkowe, ubytki lepiszcza oraz ziaren w strukturze mieszanki mineralno-bitumicznej. Na znacznej powierzchni jezdni występują łaty oraz wyboje. Na brzegach jezdni utworzyły się koleiny strukturalne, a jezdnie utraciły swoją równość poprzeczną i podłużną.

1. Powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na którym będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji stwierdza się, że na obszarze objętym wnioskiem nie zajdzie zjawisko kumulowania się oddziaływań analizowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami.

2. Wykorzystanie zasobów naturalnych.

Z przedłożonej dokumentacji wynika, że planowane przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie będzie wiązało się z wykorzystaniem zasobów naturalnych. W fazie realizacji przewiduje się zaopatrzenie w wodę, kruszywo łamane, pisaki lub pospółkę.

3. Emisji i występowania innych uciążliwości.

Z przedłożonej „karty informacyjnej” wynika, że w trakcie wykonywania robót budowlanych podstawowym źródłem emisji substancji do powietrza atmosferycznego, będzie praca urządzeń i maszyn. Realizacja inwestycji wiąże się z emisją zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, hałasu oraz powstaniem wibracji. Emisja substancji powstająca w fazie realizacji przedsięwzięcia będzie wprowadzana do środowiska w sposób niezorganizowany, a czas jej wprowadzenia będzie ograniczony do czasu powstania prac budowlanych. Emisja substancji w fazie eksploatacji będzie generowana w wyniku spalania paliw w silnikach samochodów poruszających się na przedmiotowej drodze.

Podczas realizacji przedmiotowej inwestycji powstawać będą odpady, które będą zbierane, segregowane i zagospodarowane przez firmy posiadające odpowiednie uprawnienia, do prowadzenia działalności w tym zakresie.

4. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii.

Planowane przedsięwzięcie z uwagi na przyjętą technologię oraz zastosowane substancje, które planuje się wykorzystać w fazie realizacji planowanej inwestycji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej awarii, w myśl art. 3 ust. 23 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.). Ponadto tego typu inwestycje nie kwalifikuje się do przedsięwzięć obciążonych ryzykiem wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002r. 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 2002r., Nr 58, poz. 535 ze zm.)

II. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczenia się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego – uwzględniających:

1. Obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód powierzchniowych.

W zasięgu oddziaływania przedmiotowej inwestycji nie występują obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód powierzchniowych.

2. Obszary wybrzeży.

Planowana inwestycja nie jest zlokalizowana na obszarach wybrzeży.

3. Obszary górskie lub leśne.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji nie występują obszary górskie i leśne. W pasie drogowym występuje zadrzewienie, zlokalizowane na wysepce centralnej skrzyżowania. Oraz na terenach zielonych. W związku z realizacją przedsięwzięcia przewiduje się wycinkę drzew przydrożnych, kolidujących z planowaną przebudową oraz zagrażających ruchowi drogowemu, z uwagi na skrajną widoczność, a także ze względu

na niszczenie konstrukcji jezdni przez system korzeniowy drzew. Ponadto, inwestor planuje także wycinkę krzewów.

4. Obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

W zasięgu oddziaływania planowanej inwestycji nie występują strefy ochrony ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

5. 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.

Planowane przedsięwzięcie położone jest poza granicami obszarów objętych programem Natura 2000. Najbliższy obszar tak sklasyfikowany to projektowany Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk pn. „Dolina Wieprzy i Studnicy” (kod PLH220038), który zlokalizowany jest w odległości około 1,5 km na wschód od miejsca realizacji inwestycji. Mając na uwadze charakter przedmiotowego przedsięwzięcia oraz fakt, że planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na walory przyrodnicze okolicznego terenu stwierdzono, że planowane przedsięwzięcia nie kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000, stąd nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na obszary Natura 2000 pn. „Dolina Wieprzy i Studnicy”.

6. Obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone.

7. Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Z przedłożonych wypisów z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wynika, że obszar inwestycyjny położony jest w strefie „B” ochrony konserwatorskiej zachowanych elementów zabytkowych, strefie „OW” względnej ochrony archeologicznej oraz obiektów z katalogu konserwatorskiego.

8. Gęstość zaludnienia.

Planowane przedsięwzięcie realizowane będzie w granicach miasta Sławno.

Na obszarze objętym przedsięwzięciem położone są budynki mieszkalne jednorodzinne wolnostojące, zabudowa wielorodzinna, bliźniaki, domy mieszkalne usługi oraz plac publiczny.

9. Obszary przylegające do jezior.

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarze przylegającym do jezior.

10. Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie uzdrowisk i obszarów ochrony uzdrowiskowej.

- III. Rodzaj i skalę oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. I i II wynikających z:

1. Zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może działać.

Zasięg oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia będzie ograniczony do obszaru, na którym prowadzona będzie planowana inwestycja oraz ewentualnie do działek sąsiednich z terenem planowanego przedsięwzięcia.

2. Transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Ze względu na charakter, zakres oraz znaczną odległość przedsięwzięcia do granic Rzeczypospolitej Polskiej nie przewiduje się oddziaływania transgranicznego planowanej inwestycji na środowisko.

3. Wielkości i złożoność oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej.

Zarówno wielkość, jak złożoność oddziaływania nie wykróczy po za istniejące aktualnie, związane z użytkowaniem dróg. Drogi są istniejącym szlakiem komunikacyjnym prowadzącym ruch lokalny oraz tranzytowy. Z uwagi na położenie charakter i skalę oddziaływania wnioskuje się, że analizowane przedsięwzięcie nie spowoduje znaczącego obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej.

4. Prawdopodobieństwo oddziaływania.

Wykonywanie prac budowlanych może się wiązać z okresowymi uciążliwościami dla otoczenia w postaci emisji hałasu, zanieczyszczeń powietrza (spaliny i pylenie) związanych z pracą maszyn budowlanych i środków transportu.

5. Czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

W trakcie realizacji inwestycji, emisje zanieczyszczeń będą posiadały charakter przejściowy i lokalny oraz będą zmieniały się w zależności od miejsca i fazy realizacji przedsięwzięcia. Charakteryzować je będzie duża dynamika zmian i odwracalność (zanik bezpośrednio po zakończeniu robót). Wielkość oddziaływań występujących w trakcie realizacji przedsięwzięcia, nie spowoduje trwałych ujemnych skutków w środowisku. Realizacja inwestycji przyczyni się do zmniejszenia prędkości w obrębie skrzyżowania oraz upłynni ruch drogowy. W wyniku przebudowy skrzyżowań nastąpi zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko oraz zdecydowanie zwiększenie komfortu życia okolicznych mieszkańców.

Przedłożone materiały dotycząc planowanej inwestycji, dane na temat elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidzianego oddziaływania przedsięwzięcia pozwoliły kompleksowo ocenić jego oddziaływanie na środowisko, formy ochrony przyrody oraz oddziaływanie na zdrowie i życie ludzi. Przeprowadzona analiza uwzględniając łącznie uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku... jak również stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie zawarte w postanowieniu nr RDOŚ -32-WST.K-6650-121/10/mc z dnia 10.11.2010r. oraz opinii sanitarnej Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego nr PS-N-NZ-4011-29/2010 z dnia 15.11.2010r. pozwala na zajęcie stanowiska, że nie występuje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

W ocenie organu, powyższa analiza dowodzi, że stosując wobec przedsięwzięcia selekcję indywidualną, w oparciu o wymagane kryteria selekcji prawa unijnego i polskiego, przedstawiony we wniosku zakres prac nie mógłby kwalifikować się do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji decyzji.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koszalinie, za pośrednictwem Burmistrza Miasta Sławno, w terminie czternastu dni od daty jej otrzymania.

Otrzymują:

1. Pracownia Projektowa ELBI
Angelika Elas-Bińczyk
ul. 1-go Maja 12/20
75-800 Koszalin
2. Naczelnik Wydziału Gospodarki Komunalnej i Inwestycji
Urzędu Miejskiego w Sławnie
3. a.a.



BURMISTRZ MIASTA

dr inż. Krzysztof Marek Frankenstein