PG Kol. H.L. → pilnie porozmawiajmy

WÓJT GMINY SOŚNO
89-412 Sośno, ul. Nowa 1
tel. (52) 389 01 33, (52) 389 01 26

ZARZĄD DROGOWY w Sępólnie Krajeńskim
wpł. dn. 20. 09. 2018
L. zał. ..... L. dz. 2765

Sośno, 19 września 2018 r.
21.09.2018.

RI.6220.8.2018

DECYZJA

Na podstawie 71 ust.1 i 2 pkt 2, art. 75 ust.1 pkt 4, art. 84 ust 1, 1a i 2, art. 85 ust. 2 pkt 2 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 (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) – zwanej dalej uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 216 poz. 71), po rozpoznaniu wniosku Zarządu Drogowego w Sępólnie Krajeńskim, reprezentowanego przez Dyrektora Zarządu Drogowego Edwina Eckerta, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Inowrocławiu oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Chojnicach

stwierdzam:

I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pod nazwą **„Przebudowa drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1137C relacji Obodowo-Sośno-Wierzchucin Królewski, na odcinkach o łącznej długości 6,208 km zlokalizowanych pomiędzy:**

a) km 0+789, a km 4+794 (odc. nr 1+4,005 km);

b) km 5+081, a km 7+284 (odc. Nr 2+2,203 km) jej przebiegu”

Teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie obejmuje: obręb ewidencyjny Obodowo dz. nr 101, obręb ewidencyjny Dębiny dz. nr 106, obręb ewidencyjny Sośno dz. nr 61, nr 203, nr 265/1, nr 267, nr 268.

II. Zgodnie z treścią art. 84 ust. 1a uouioś wskazuję:

1. Na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania

przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich w tym w szczególności::

a) Wycinkę drzew wykonać poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, lub w trakcie jego trwania po potwierdzeniu przez eksperta ornitologa, maksymalnie na 2 dni przed planowaną wycinką, braku lęgów (gniazd) chronionych gatunków ptaków w obrębie usuwanych drzew.
b) Drzewa i krzewy, które nie podlegają wycince a pozostają w zasięgu oddziaływania inwestycji na etapie budowy zabezpieczyć przed:
   - możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew i wygrodzenie krzewów,
   - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,
   - przesuszeniem systemu korzeniowego poprzez utrzymywanie maksymalnie przez dobę otwartych wykopów lub stosowanie mat osłaniających i ich nawilżanie w okresie obniżonej wilgotności gruntu i powietrza.
c) Nie organizować zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów w zasięgu rzutu koron drzew.
d) W zamian za usuwane drzewa wykonać nasadzenia zastępcze w minimalnej skali odpowiadającej liczbie usuwanych drzew. Do nasadzeń zastępczych wykorzystać rodzime gatunki drzew. Nasadzenia wykonać jak najbliżej lokalizacji drzew przeznaczonych do usunięcia, przed ostatecznym oddaniem inwestycji do eksploatacji.
e) Prace budowlane objąć nadzorem przyrodniczym. W ramach prowadzonego dozoru, specjalista będzie identyfikował zagrożenia dla małych zwierząt oraz wprowadzał adekwatne rozwiązania np. ogrodzenia zabezpieczające przed przedostawaniem się małych zwierząt na teren budowy, lub odławianie uwięzionych osobników i przenoszenie ich poza obręb prac na tereny umożliwiające dalszą wędrówkę.

2. Obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

a) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

3. W trakcie realizacji przedsięwzięcia dotrzymać wszelkiej staranności w zakresie eksploatacji wyłącznie sprawnych maszyn, urządzeń i pojazdów, w celu maksymalnego ograniczenia wycieków substancji eksploatacyjnych do środowiska gruntowo-wodnego.
4. Miejsca serwisowania, parkowania i tankowania maszyn budowalnych i pojazdów lokalizować poza zbiornikami i ciekami wodnymi oraz strefami ochronnymi ujęć wodnych, na terenie utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchnię.
5. Budowę wyposażyć w sorbenty do neutralizacji potencjalnych wycieków substancji eksploatacyjnych. W przypadku wycieku do gruntu substancji niebezpiecznych zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać do uprawionym odbiorcom.
6. Na etapie realizacji planowanej inwestycji należy zapewnić właściwe gospodarowanie wytwarzanymi odpadami, minimalizować ich ilość, magazynować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska wodno-gruntowego substancji szkodliwych. Należy zapewnić ich sprawny odbiór przez uprawnionych odbiorców odpadów, posiadających stosowne decyzje administracyjne w tym zakresie.
7. W trakcie realizacji przedsięwzięcie zaopatrzyć w toalety (posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe). Zgromadzone ścieki socjalno-bytowe dostarczać do oczyszczalni ścieków.

Uzasadnienie

Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim, reprezentowany przez Dyrektora Zarządu Drogowego Edwina Eckerta zwanym dalej Wnioskodawcą, zwrócił się z wnioskiem z dnia 04 czerwca 2018 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1137C relacji Obodowo – Sośno – Wierzchucin Królewski, na odcinkach o łącznej długości 6,208 km

zlokalizowanych pomiędzy: a) km 0+789, a km 4+794 (odc. nr 1); b) km 5+081, a km 7+284 (odc. nr 2)"- zlokalizowanej na działkach: obręb ewidencyjny Obodowo dz. nr 101, obręb ewidencyjny Dębiny dz. nr 106, obręb ewidencyjny Sośno dz. nr 61, nr 203, nr 265/1, nr 267, nr 268.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją Wójt Gminy Sośno (zwany dalej Organem) ustalił, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego wykonanie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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", ponieważ przebudowa drogi powiatowej nr 1137C wynosi łącznie ok. 6,208 km.

Obwieszczeniem z dnia 11 czerwca 2018 r. Organ zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz przedłożył wniosek do organów opiniujących, o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy opinią z dnia 19 czerwca 2018 r. nr N.NZ.9022.1.354.2018 wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (dalej RDOŚ) pismem z dnia 27 czerwca 2018 r. nr WOO.4242.315.2018.JM wezwał Wnioskodawcę o uzupełnienie Karty informacyjnej przedsięwzięcia (dalej KIP). Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie z dnia 30 lipca 2018 r. wraz z oceną specjalisty przyrodnika z dnia 17 lipca 2018 r.

RDOŚ postanowieniem z dnia 13 sierpnia 2018 r. nr WOO.4242.315.2018.JM.2 wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a uouioś. RDOŚ wskazał

istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczeń uciążliwości dla terenów sąsiednich, które należy uwzględnić w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Inowrocławiu pismem z dnia 11 lipca 2018. nr BD.ZZŚ.1.436.129.2018.DG wezwał Wnioskodawcę o uzupełnienie KIP. Wnioskodawca przedłożył uzupełnienie z dnia 31 lipca 2018 r.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu postanowieniem z dnia 14 sierpnia 2018 r. nr BD.ZZŚ.1.436.129.2018.DG.2 wyraził opinię, że nie stwierdza konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia ze względu na możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia dla terenu inwestycji zlokalizowanego w Jednolitej Części Wód Powierzchniowych o kodzie PLRW6000181884819 – „Orla do wpływu do Jez. Więcborskiego" oraz w Jednolitej Części Wód Podziemnych o kodzie PLGW600035 i ustalił istotne warunki realizacji przedsięwzięcia, które należy uwzględnić w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ww. przedsięwzięcia.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Chojnicach postanowieniem z dnia 28 sierpnia 2018 r. nr GD.ZZŚ.1.435.183.2018.ŻM wyraził opinię, że nie stwierdza konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia ze względu na możliwy negatywny wpływ tego przedsięwzięcia dla terenu inwestycji zlokalizowanego w Jednolitej Części Wód Powierzchniowych o kodzie PLRW2000172927671 – „Krówka z jez. Wierzchucińskim Małym do wpływu do jez. Krosna" i o kodzie PLRW200017292749 – „Sępolna z jez. Lutowskim i jez. Sępoleńskim oraz w Jednolitej Części Wód Podziemnych o kodzie PLGW600036.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przebudowę drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1137C relacji Obodowo–Sośno–Wierzchucin Królewski, na odcinkach o łącznej długości 6,208 km. Wskazana droga łączy miejscowość Obodowo z miejscowością Wierzchucin Królewski i miejscowości Dębiny, Zielonka, Sośno, Sitowiec, Osiek i Wiskitno. Na całej długości swojego przebiegu jest ona wyposażona w jedną dwukierunkową jezdnię o nawierzchni twardej.

W następstwie realizacji inwestycji polegającej na przebudowie drogi publicznej

kategorii powiatowej nr 1137C nie ulegnie zmianie jej klasa. W wyniku przeprowadzenia projektowanej przebudowy nie ulegnie również zmianie eksploatacyjna kategoria ruchu, którą określa się, jako KR2. Bez zmian pozostanie także dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zatem po drodze – tak, jak dotychczas – będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 80 kN.

Po przebudowie ww. odcinków omawianej drogi struktura rodzajowa ruchu oraz funkcja komunikacyjna pozostaną bez zmian. Planowana do przebudowy droga będzie przystosowana do obsługi wszystkich rodzajów pojazdów, bez żadnych ograniczeń rodzajowych i ilościowych w perspektywie co najmniej dwudziestoletniej eksploatacji. Jej użytkownikami w dalszym ciągu pozostaną przede wszystkim lokalni uczestnicy ruchu drogowego oraz uczestnicy tego ruchu przemieszczający się w podróżach tranzytowych. Poprawie ulegną parametry eksploatacyjne drogi poprzez doprowadzenie ich do stanu zgodnego z wymogami technicznymi, jakim powinny dla danej klasy odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Przystępując do planowania zadania Wnioskodawca odrzucił wariant zerowy, tzn. pozostanie przy istniejącym stanie zagospodarowania (odstąpienie od realizacji projektu). W tym przypadku droga pozostałaby w takim stanie technicznym, jak dotychczas, co w konsekwencji dalszego jej użytkowania decydowałoby o konieczności wprowadzenia znacznych ograniczeń, z docelowym wyłączeniem jej z eksploatacji.

Z przyczyny nieracjonalności ustalania nowej lokalizacji drogi, czy też dokonywania znaczniejszych korekt przebiegu drogi wobec jej znakomitej geometrii poziomej, zaniechano wariantowania przedsięwzięcia w ujęciu lokalizacyjnym, postanawiając tym samym przebieg drogi pozostawić niezmiennym. Każdy inny wariant lokalizacyjny generowałby w znaczący sposób wzrost kosztów inwestycji, na co złożyłyby się chociażby koszty dodatkowych robót ziemnych o znacznym zakresie, koszty likwidacji kolizji z elementami obcej infrastruktury podziemnej i naziemnej oraz koszty wywłaszczeń części nieruchomości przyległych do drogi zajmowanych na potrzeby jej rozbudowy.

Rozważano również zastosowanie technologii opartej o konstrukcyjne i nawierzchniowe betony cementowe. Biorąc jednakże pod uwagę wysokie koszty jednostkowe w przeliczeniu na uzyskany efekt nośności skorelowany z projektowaną klasą techniczną, od niniejszego rozwiązania odstąpiono.

Sumując powyższe uznać należy, że zrealizowanie przedsięwzięcia w zaproponowany sposób jest ze wszelkich możliwych propozycji, rozwiązaniem najmniej skomplikowanym technologicznie, a jednocześnie najracjonalniejszym z ekonomicznego i środowiskowego

punktu widzenia.

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w istotny sposób istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym KIP ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko oraz bioróżnorodność.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego rodzaju prac budowlanych materiały, głównie: emulsje asfaltowe, mieszanki mineralno-asfaltowe, kruszywa mineralne, paliwa (oleje napędowe i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji zostanie pokryte z istniejącej sieci energetycznej lub z przenośnych agregatów prądotwórczych.

Przebudowa dróg nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl 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 j.t.).

Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Droga obsługuje głównie ruch lokalny. Biorąc zatem pod uwagę lokalny charakter przebudowywanej drogi i niewielkie natężenie ruchu nie będzie to oddziaływanie znaczące. Ponadto, nowa nawierzchnia drogi umożliwi płynniejszą jazdę na rozpatrywanych odcinkach, co przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych gazów cieplarnianych. Inwestycja będzie realizowana w oparciu o przyjęte w krajowym budownictwie drogowym rozwiązania techniczne, które są zaadoptowane do warunków klimatycznych, ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana poza

terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zadania.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego rodzaju prac budowlanych materiały, głównie: emulsje asfaltowe, mieszanki mineralno-asfaltowe, kruszywa mineralne, paliwa (oleje napędowe i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji zostanie pokryte z istniejącej sieci energetycznej lub z przenośnych agregatów prądotwórczych.

Budowa dróg nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl 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 j.t.).

Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Droga obsługuje głównie ruch lokalny. Biorąc zatem pod uwagę lokalny charakter przebudowywanej drogi i niewielkie natężenie ruchu nie będzie to oddziaływanie znaczące. Ponadto, przebudowywany układ drogowy umożliwi płynniejszą jazdę na rozpatrywanym odcinku, co przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych gazów cieplarnianych. Przebudowa drogi będzie realizowana w oparciu o przyjęte w krajowym budownictwie drogowym rozwiązania techniczne, które są zaadoptowane do warunków klimatycznych, ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zadania.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; obszary

wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody, obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarach dorzecza: Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911) oraz Odry, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967).

Zamierzenie znajduje się w obszarach jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW600035, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.
- PLGW200036, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Zamierzenie znajduje się w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW2000172927671 - Krówka z jez. Wierzchucińskim Małym do wpływu do jez. Krosna, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.
- PLRW6000181884819 - Orla do wpływu do Jez. Więcborskiego, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie

jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

- PLRW200017292749 - Sępolna z jeziorami Lutowskim i Sępoleńskim, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane zostaną przeprowadzone w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecze budowy planuje się zlokalizować z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych. W przypadku ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych zastosowane zostaną sorbenty neutralizujące ww. substancje, np.: sorbenty sypkie lub maty chłonne.

Ścieki socjalno-bytowe będą gromadzone w przenośnych toaletach i okresowo wywożone przez uprawnioną firmę do oczyszczalni ścieków.

Odwodnienie jezdni drogi realizowane będzie tak, jak dotychczas, tzn. jako grawitacyjne powierzchniowe, spadkami podłużnymi i poprzecznymi, poprzez pobocza drogi, do istniejących gruntowych rowów drogowych, bądź też na inne powierzchnie pasa drogowego położone poza koroną drogi.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Odry.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpią uciążliwości związane z pracą maszyn budowlanych i samochodów dostawczych. Niekorzystne oddziaływania powstające w trakcie budowy to hałas i emisja spalin do powietrza. Uciążliwości te będą miały charakter przejściowy, lokalny i krótkotrwały i zanikną po zakończeniu prac budowlanych.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane zostaną jednostki sprzętowo-transportowe takie, jak: koparko-ładowarki, walce drogowe, rozkładarki mieszanek mineralno-bitumicznych, frezarki drogowe, sprzęt drobny (ubijaki i przecinarki mechaniczne)

oraz samochody ciężarowe.

Emisje do powietrza w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter punktowy i przejściowy. Wystąpi nieplanowana i niezorganizowana, okresowa emisja spalin, pochodzących ze spalania paliw ciekłych, bez znacznego negatywnego wpływu na środowisko i ludzi. Podczas spalania paliwa następuje emisja do powietrza produktów spalania, a więc głównie tlenków azotu, tlenku i dwutlenku węgla oraz tlenków siarki. Mogą więc wystąpić chwilowe podwyższone wartości stężeń ww. związków, nie powodując jednak przekroczenia wartości dopuszczalnych. W celu minimalizacji niekorzystnych dla środowiska emisji, roboty prowadzone będą przy zastosowaniu jednostek sprzętowo-transportowych sprawnym technicznie, legitymujących się aktualnymi badaniami i przeglądami technicznymi.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia emitorem hałasu będą ww. jednostki sprzętowo-transportowe. Wartości mocy akustycznych ciężkich maszyn budowlanych i pojazdów ciężarowych wahają się w granicach 90–110 dB. W celu minimalizacji niedogodności, zmechanizowane roboty budowlane prowadzone będą tylko w porze dziennej. Liczba jednostek sprzętowo-transportowych pracujących jednocześnie w pobliżu zabudowań ograniczana będzie do niezbędnego minimum. Wzmożony chwilowo hałas ustąpi wraz z zakończeniem robót budowlanych.

Przy transporcie materiałów sypkich takich, jak np. kruszywa, stosowane będą środki transportu kołowego wyposażone w plandeki kryjące skrzynie ładunkowe, natomiast wbudowywane materiały sypkie będą polewane wodą - wszystko to łącznie ma na celu ograniczenie pylenia materiałów.

Odpady o kodzie 17 03 02 pochodzące z frezowania będą wykorzystywane do wykonania podbudowy, po spełnieniu łącznie warunków przeprowadzenia tego odzysku zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796). Ustawodawca dopuszcza wykorzystanie tego typu odpadów poza instalacjami, przy czym wymaga to uwzględnienia wymagań określonych w ww. rozporządzeniu. W przypadku niespełnienia warunków określonych ww. rozporządzeniu odpad o kodzie 17 03 02, przekazać należy do dalszego zagospodarowania, zgodnie ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 992 ze zm.), w tym również jako dodatek do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych (w odpowiednich instalacjach).

Wszystkie wytwarzane w trakcie realizacji inwestycji rodzaje odpadów zostaną przekazywane wyłącznie uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na zbieranie, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów. Odpady będą magazynowane selektywnie,

w pojemnikach i workach (w celu uniknięcia przedostania się szkodliwych substancji do gleb, wód i powietrza). Wnioskodawca jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami zgodnie z ww. ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r. poz. 142 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja planowanego zamierzenia przy przyjętym rozwiązaniu lokalizacji (realizacja w obrębie istniejącego przebiegu drogi) nie wymaga naruszania cennych siedlisk przyrodniczych.

Przedmiotowy projekt obejmuje usunięcie od 34 do 84 drzew. W związku z zaplanowaną wycinką w zamian za usuwane drzewa zostaną wykonane nasadzenia zastępcze w liczbie odpowiadającej liczbie usuwanych drzew. Do nasadzeń zastępczych zostaną wykorzystane rodzime gatunki drzew, które zostaną posadzone jak najbliżej lokalizacji drzew przeznaczonych do usunięcia, przed zakończeniem realizacji inwestycji.

W celu wyeliminowania zagrożenia uszkadzania drzew i krzewów znajdujących się w zasięgu oddziaływania inwestycji stwierdzono potrzebę zastosowania działań minimalizujących i zabezpieczających pnie i korzenie przed uszkodzeniami. Ponadto wskazano na konieczność lokalizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza rzutem koron drzew.

Biorąc pod uwagę potencjalną możliwość zasiedlania drzew przez gatunki chronione wskazano na konieczność realizacji wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, lub po potwierdzeniu przez eksperta ornitologa braku lęgów (gniazd) chronionych gatunków ptaków w obrębie usuwanych drzew i krzewów

W celu wyeliminowania zagrożenia śmiertelności małych zwierząt wskutek tworzenia pułapek ekologicznych, wskazano na potrzebę objęcia prac budowlanych nadzorem przyrodniczym, w ramach którego osoba nadzorujący specjalista wprowadzał będzie rozwiązania adekwatne do stwierdzonych zagrożeń np. kontrolowanie wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie, lub stosowanie ogrodzeń zabezpieczających przed przedostawaniem się małych zwierząt na teren budowy (zwłaszcza w obręb wykopów). W sąsiedztwie terenu inwestycji, zwłaszcza wzdłuż południowego odcinka (wzdłuż działki ewidencyjnej 268, obręb 0012 Sośno), występują potencjalne siedliska płazów, gadów i małych ssaków (tereny leśne, zbiorniki wodne, tereny wilgotne i podmokłe). W związku z tym w

postanowieniu uwzględniono możliwość przemieszczania się w rejonie inwestycji drobnych zwierząt, w tym: gryzoni, ryjówek, płazów i gadów, dla których wykopy prowadzone na etapie realizacji stanowiłyby realne zagrożenie.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz.

Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkadzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Wnioskodawca jest zobowiązany do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 ww. 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, Organ postanowieniem z dnia 29 sierpnia 2018 r. nr j.w. nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Na podstawie art.10 § 1 Kpa Organ obwieszczeniem z dnia 29 sierpnia 2018 r. zawiadomił strony o wydaniu ww. postanowienia oraz o zebranym materiale dowodowym i wyznaczył stronie termin do wypowiedzenia się w zakresie zebranego materiału dowodowego.

W wyznaczonym terminie nie wpłynęła żadna uwaga w zakresie zebranych dowodów i materiałów.

Uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej KIP oraz jej uzupełnieniach rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem zamierzenia, zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji.

Mając powyższe na uwadze orzekam jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Wójta Gminy Sośno, w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

Zgodnie z art. 127a Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2017 r. poz. 1257) w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do wojewódzkiego sądu administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Informacja o niniejszej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku.

Załącznik:
Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia
Otrzymują:

1. Zarząd Drogowy w Sępólnie Kraj.
   ul. Koronowska 5
   89-400 Sępólno Kraj.
2. Strony postępowania i podmioty na prawach
   strony poprzez obwieszczenie zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
   ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny
   ul. Kujawska 4, 85-031 Bydgoszcz
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
   Zarząd Zlewni w Inowrocławiu
   ul. Królowej Jadwigi 20,88-100 Inowrocław
4. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
   Zarząd Zlewni w Chojnicach
   ul. Łużycka 1A, 89-600 Chojnice

WÓJT
mgr Leszek Stroiński

Decyzja niniejsza nie zaskarżona
we właściwym terminie stała się
OSTATECZNA
w dniu 18.10.2018 r.
I PODLEGA WYKONANIU.
INSPEKTOR
[podpis]
mgr inż. Barbara Bielewicz

Załącznik

do decyzji z dnia 19 września 2018 r.

RI.6220.8.2018

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 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 (Dz. U. z 2017 r., poz.1405 ze zm.)

„Przebudowa drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1137C relacji Obodowo-Sośno-Wierzchucin Królewski, na odcinkach o łącznej długości 6,208 km zlokalizowanych pomiędzy:

a) km 0+789, a km 4+794 (odc. nr 1+4,005 km);

b) km 5+081, a km 7+284 (odc. Nr 2+2,203 km) jej przebiegu"

Parametry drogi przedstawiają się następująco:

a) jezdnia o nawierzchni bitumicznej szerokości od 5 m do 6,5 m
b) nieutwardzone pobocza gruntowe wraz z ulokowanymi za nimi gruntowymi rowami drogowymi lub innymi nieutwardzonymi powierzchniami gruntowymi o zmiennej szerokości oscylującej w przedziale od 2 do 9 m;
c) odcinki chodników o nawierzchni z prefabrykowanych elementów betonowych o szerokości od 1,5 do 2,5 m;
d) zjazdy indywidualne i publiczne.

W zakresie robót składających się na realizację planowanego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1137C, przewiduje się:

- wykonanie robót przygotowawczych (roboty pomiarowe, usunięcie drzew);
- wykonanie robót ziemnych umożliwiających obustronne symetryczne poszerzenie istniejącej jezdni wraz z jednoczesnym wzmocnieniem istniejącej konstrukcji;
- wykonanie lokalnych frezowań na zimno istniejącej nawierzchni bitumicznej z przetransportowaniem powstałego destruktu do dalszego przetworzenia w instalacjach i urządzeniach spełniających określone wymagania, w celu jego odzysku i dalszego stosowania w przyszłości w formie dodatku do produkcji nowych mieszanek mineralno-bitumicznych;

- wykonanie nowej nawierzchni drogi wraz z lokalnymi odcinkowymi obramowaniami jej krawędzi krawężnikami/opornikami betonowymi;
- przebudowanie istniejących zjazdów z drogi wraz z wyposażeniem ich w nawierzchnię twardą (tu: bitumiczną lub z betonowej kostki brukowej), obramowaną opornikami betonowymi;
- uformowanie wraz z jednoczesnym wyprofilowaniem i zagęszczeniem nowych poboczy gruntowych.

W ramach wykonania konstrukcji poszerzeń istniejącej jezdni planowane jest wykonanie: stabilizacji gruntu cementem, następnie podbudowy pomocniczej z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie oraz podbudowy zasadniczej i warstwy wiążącej z betonu asfaltowego.

W celu wykonania wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni planowane jest jej wyprofilowanie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie, a następnie wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego.

W ramach realizacji planowanej przebudowy całkowita powierzchnia zagospodarowania wynosić będzie około 30.000 m², z czego nawierzchnią jezdni drogi zagospodarowane będzie około 22.500 m². Istniejące zjazdy z drogi zajmować będą powierzchnię około 1.500 m². Pozostałą powierzchnię będą zajmowały pobocza gruntowe i inne powierzchnie nieutwardzone.

WÓJT
mgr Leszek Stroiński