

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), art. 63 ust. 2a, art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2, art. 75 ust. 4 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.), w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71 t.j.) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 08.09.2017r. Pełnomocnika: P. Krystiana Fryszkowskiego działającego w imieniu Inwestora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz, złożony dnia 14.09.2017 r., uzupełniony dnia 02.10.2017r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”, kierując się kryteriami o których mowa w art. 63 ust. 1 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 oraz biorąc pod uwagę opinie odpowiednich organów:

- opinia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy znak: WOO.4240.563.2017.ADS.4, z dnia 12.12.2017r. (data wpływu do UMiG w Mroczy dn. 15.12.2017r.),
- opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy z dnia 16.10.2017r., znak: NNZ.40.Sc.6.2017, (data wpływu do UMiG w Mroczy dn. 20.10.2017r.),
- opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle nad Notecią z dnia 20.10.2017r., znak: N.NZ-403-79/17,
- w porozumieniu z Wójtem Gminy Sicienko – pismo znak: GKOŚiR.6220.19.2017.DK z dnia 03.01.2018r.

postanawiam

I. Nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”.

II. Zgodnie z treścią art. 63 ust. 2a 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.) wskazuję na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych warunkowaniach:

1. Istotnych warunków 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 szczególności:

- a) drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem,
- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
- fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
- 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;

- b) każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów oraz w rejonie przepustów, dokonać kontroli obecności zwierząt w wykopach oraz w obrębie drogi. W przypadku ich stwierdzenia, poszczególne osobniki odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska odpowiedniego dla danego gatunku. Czynności te prowadzić powinni pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym;
- c) wykluczyć możliwość zajęcia (w tym na potrzeby zaplecza budowy, parkowania i manewrów maszyn itp.) obszar użytku ekologicznego, położony w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji (w rejonie km 1+100), np. poprzez tymczasowe wyгородzenie (od strony przebudowywanej drogi) taśmą ostrzegawczą. Wyгородzenie należy usunąć po zakończeniu prac;
- d) w bezpośrednim sąsiedztwie użytku ekologicznego (rejon km 1+100) oraz na odcinku od km 4+700 do końca inwestycji wykluczyć odwadnianie i nawadnianie placu budowy oraz wykonywania głębokich wykopów, mogących zaburzyć poziom zwierciadła wody;
- e) w bezpośrednim sąsiedztwie użytku ekologicznego (rejon km 1+100) oraz na odcinku od km 4+700 do końca inwestycji nie lokalizować zaplecza budowy, w tym miejsc parkowania maszyn czy składowania materiałów budowlanych;
- f) w ramach prowadzonych prac skontrolować stan istniejących przepustów, a w przypadku stwierdzenia niedrożności ww. obiektów, zapewnić ich udrożnienie, celem umożliwienia wykorzystania przepustów przez migrujące małe zwierzęta, w tym płazy;
- g) w czasie realizacji inwestycji zapewnić nadzór przyrodniczy, do zadań którego należeć będą przede wszystkim: kontrola obecności gatunków chronionych oraz ich siedlisk w zasięgu oddziaływania prac, kontrola prawidłowości prowadzonych prac (w tym działań zabezpieczających) oraz określanie dodatkowych działań zabezpieczających i minimalizujących.

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

- 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);
- b) zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie;
- c) przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków oraz innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny;
- d) stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu zraszać je;
- e) stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
- f) transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów;
- g) zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

- h) zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 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, w szczególności w projekcie budowlanym:

- a) w celu zapewnienia odpowiednich warunków bezpieczeństwa użytkowników drogi oraz zwierząt, odcinek drogi od km 0+800 do km 2+750 należy oznakować (w obu kierunkach ruchu) znakami drogowymi: A-18b: uwaga, dzikie zwierzęta).

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 08.09.2017r. Pełnomocnik P. Krystian Fryszkowski działający w imieniu Inwestora Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz, złożonym dnia 14.09.2017 r., uzupełnionym dnia 02.10.2017r., zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, kartą informacyjną przedsięwzięcia, tj. Kip ustalono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. 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 § 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 2004r. o ochronie przyrody”, ponieważ w ramach inwestycji planowana jest przebudowa ok. 9,7 km odcinka drogi wojewódzkiej nr 243.

W myśl 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 jest to przedsięwzięcie, dla którego wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a jego realizacja wg art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy może wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wójt, burmistrz lub prezydent miasta. Ponadto art. 75 ust. 4 ww. ustawy stanowi, że w przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, w porozumieniu z zainteresowanymi wójtami, burmistrzami, prezydentami miast.

Pod względem administracyjnym planowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach dwóch gmin: Mrocza oraz Sicienko. Inwestycja dotyczy remontu drogi wojewódzkiej nr 243 na odcinku około 9,7km w miejscowościach Drzewianowo, Słupowo i Prosperowo na terenie powiatów nakielskiego i bydgoskiego.

W przedmiotowej sprawie stwierdzono, że liczba stron postępowania przekracza 20. Zgodnie z art. 28 Kpa, „*stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek*”, jednakże przy ustalaniu kręgu stron postępowania w konkretnej sprawie należy stosować odpowiedni przepis prawa materialnego. W niniejszym postępowaniu znalazł zastosowanie art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tj.: „*jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego*”. Przepis art. 49 Kodeksu Postępowania Administracyjnego stanowi „*strony mogą*

być zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez obwieszczenie lub w inny zwyczajowo przyjęty w danej miejscowości sposób publicznego ogłaszania, jeżeli przepis szczególny tak stanowi; w tych przypadkach zawiadomienie bądź doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia”.

Dnia 19.09.2017r. zawarto porozumienie pomiędzy Burmistrzem Miasta i Gminy Mrocza – Leszkiem Klesińskim, a Wójtem Gminy Sicienko – Janem Wach, na podstawie art. 75 ust. 4 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 2017r., poz. 1405) w sprawie przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pod nazwą „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”.

Przedsięwzięcie obejmuje swym zasięgiem teren gminy Mrocza oraz teren gminy Sicienko. Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza zobowiązał się do prowadzenia postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”, informowania Wójta Gminy Sicienko o czynnościach podejmowanych w ramach niniejszego postępowania i wpływającym materiale dowodowym poprzez przysyłanie kopii wysyłanych pism, wydawanych aktów administracyjnych, zawiadomień otrzymywanych opinii i uzgodnień oraz przysyłania wszelkich zawiadomień kierowanych do stron postępowania oraz społeczeństwa. Wójt Gminy Sicienko zobowiązał się dokonać obwieszczeń na terenie gminy Sicienko i przekazywać Burmistrzowi Miasta i Gminy Mrocza wszelkie pisma, uwagi i wnioski, które wpłyną w ramach toczącego się postępowania.

Na podstawie art. 21 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 zmianami) podano do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznym dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”.

Obwieszczeniem z dnia 04.10.2017r., znak: RR.6220.42.2017 zostało wszczęte postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia. W oparciu o art. 61 § 4 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza zawiadomił strony w przedmiocie sprawy, wskazując jednocześnie możliwość zapoznania się ze złożonymi dokumentami, aktami sprawy oraz czynnego udziału w każdym stadium postępowania. Obwieszczenie zostało podane stronom do wiadomości przez zamieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej UMiG Mrocza: www.bip.mrocza.pl, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy w Mroczy (Mrocza Plac 1 Maja 20), w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia na tablicy ogłoszeń Osiedla „Stare Miasto” w Mroczy, na tablicy ogłoszeń sołectwa Drzewianowo w miejscowości Drzewianowo oraz na terenie gminy Sicienko (Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy w Sicienku, strona internetowa – www.bip.sicienko.pl, Tablica ogłoszeń – w miejscowości Słupowo, Prosperowo).

Zgodnie z art. 64 ust.1 pkt 1 i 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 wystąpiono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle nad Notecią oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy o wydanie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z dnia 04.10.2017r., znak: RR.6220.42.2017 o wystąpieniu do organów współdziałających w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego z dnia 14 czerwca 1960r. (Dz. U. z 2017r., poz.1257) oraz art. 74 ust. 3 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2017r., poz. 1405 z późn. zm.) zawiadomiono strony postępowania, że zwrócono się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego

Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle nad Notecią, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, o określenie zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”.

W/w obwieszczenie zostało podane stronom do wiadomości przez zamieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej UMiG Mrocza: www.bip.mrocza.pl, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy w Mroczy (Mrocza Plac 1 Maja 20), w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia na tablicy ogłoszeń Osiedla „Stare Miasto” w Mroczy, na tablicy ogłoszeń sołectwa Drzewianowo w miejscowości Drzewianowo oraz na terenie gminy Sicienko (Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy w Sicienku, strona internetowa – www.bip.sicienko.pl, Tablica ogłoszeń – w miejscowości Słupowo, Prosperowo).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy opinią z dnia 16.10.2017r. znak: NNZ.40.Sc.6.2017, uznał, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, po zapoznaniu się z przedłożoną charakterystyką zamierzenia zawartą w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględniając uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy, w tym szczególności charakter przedsięwzięcia i jego usytuowanie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nakle nad Notecią, w przekazanej opinii z dnia 20.10.2017r., znak: N.NZ-403-79/17 stwierdził, iż po zapoznaniu się z charakterystyką zamierzenia, zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia dla zadania pod nazwą „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 16.10.2017r. znak: WOO.4240.563.2017.ADS wezwał Pełnomocnika Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza – Koronowo, na odcinku od km 0+00 do km 9+630”.

W dniu 01.12.2017r. wpłynęło do Urzędu Miasta i Gminy w Mroczy pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 27 listopada 2017r. znak: WOO.4240.563.2017.ADS.2 – zawiadomienie o przedłużeniu terminu, informując, iż wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza – Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630, nie mogło nastąpić w ustawowym terminie.

Tut. organ wydał dnia 04.12.2017r. obwieszczenie o nie załatwieniu sprawy w terminie, znak: RR.6220.42.2017. Zawiadomione zostały strony postępowania o nie wydaniu postanowienia w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o którym mowa w art. 63 ust. 1 i 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.) dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza – Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630” w terminie określonym w art. 65 ust. 1 ww. ustawy, z uwagi nie uzyskania opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, który przeprowadza postępowanie wyjaśniające, wskazując nowy termin załatwienia sprawy do dnia 04.01.2018r. Niniejsze obwieszczenie zostało podane stronom do wiadomości przez zamieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej UMiG Mrocza: www.bip.mrocza.pl, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy w Mroczy (Mrocza Plac 1 Maja 20), w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia na tablicy ogłoszeń Osiedla „Stare Miasto” w Mroczy, na tablicy ogłoszeń sołectwa Drzewianowo w miejscowości Drzewianowo oraz na terenie gminy Sicienko (Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy w Sicienku, strona internetowa – www.bip.sicienko.pl, Tablica ogłoszeń – w miejscowości Słupowo, Prosperowo).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy opinią z dnia 12.12.2017r., znak: WOO.4240.563.2017.ADS.4 wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Burmistrz Miasta i Gminy Mrocza pismem z dnia 29.12.2017r., znak: RR.6220.42.2017, zgodnie z zawartym porozumieniem z dnia 19.09.2017r. na podstawie art. 75 ust. 4 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 2017r., poz. 1405, z późn. zm.) w sprawie przeprowadzenia procedury oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”, zwrócił się do Wójta Gminy Sicienka o wyrażenie opinii (wniesienie ewentualnych uwag, zastrzeżeń) i uzgodnienie przedstawionego projektu postanowienia o nie stwierdzeniu potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Wójt Gminy Sicienka pismem znak: GKOSiR.6220.19.2017.DK z dnia 03.01.2018r. zaopiniował pozytywnie projekt postanowienia dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 243 Mrocza-Koronowo na odcinku od km 0+000 do km 9+630”.

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 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 nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Stwierdzając brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono następujące uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 pkt 1) – 3) 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.):

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) *Skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie, :*

Przedmiotowa inwestycja dotyczy przebudowy drogi wojewódzkiej nr 243, na odcinku przebiegającym przez miejscowości: Drzewianowo, Słupowo, Prosperowo. Na analizowanym odcinku, droga jest jednojezdniowa, dwupasowa i posiada nawierzchnię bitumiczną. Obecna nośność nawierzchni wynosi 80 kN/oś.

Podstawowe parametry techniczne drogi po przebudowie:

- długość odcinka: ok. 9,63 km,
- klasa techniczna: Z,
- kategoria ruchu: KR2,
- prędkość projektowana V_p : 50 km/h,
- liczba jezdni: 1 x 2,
- szerokość pasów ruchu: 2 x 3,0 m,
- szerokość pobocza gruntowego (za chodnikiem): 1,0 m,
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś.

Przedmiotowy odcinek drogi wojewódzkiej, na całej długości będzie pokrywał się z istniejącym przebiegiem. Początki i końce tras zostaną dowiązane do funkcjonujących odcinków drogi. Projektuje się wymianę istniejącej nawierzchni oraz wyrównanie poboczy gruntowych. Z uwagi na zły stan istniejących krawędzi jezdni, w ramach wyrównania istniejącej nawierzchni projektuje się rozbiórkę istniejącej konstrukcji nawierzchni na szerokość około 0,5 m oraz odbudowę nowej nawierzchni do pełnej szerokości.

b) *Powiązań z innymi przedsięwzięciami w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie:* Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w obrębie przedmiotowego przedsięwzięcia nie są realizowane dodatkowe zadania, które mogłyby spowodować wystąpienie oddziaływań skumulowanych. Brak jest również informacji na temat planowanych w tym obszarze zamierzeń inwestycyjnych.

- c) *Różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych:*
Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko oraz bioróżnorodność.
W fazie realizacji na przebudowę drogi wojewódzkiej zostaną wykorzystane materiały niezbędne do budowy dróg. Wszystkie materiały dowożone będą na plac budowy środkami transportu samochodowego, co wiąże się ze zużyciem znacznych ilości paliwa. Natomiast na etapie eksploatacji zostaną wykorzystywane przede wszystkim środki zimowego utrzymania: chemiczne (chlorek sodu, chlorek wapnia, chlorek magnezu i ich mieszaniny) oraz materiały uszorstniające (piasek i żwir).
- d) *emisji i występowania innych uciążliwości:*
Na etapie eksploatacji będzie występowała emisja hałasu od poruszających się pojazdów oraz emisja gazów i pyłów w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów.
W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane przeprowadzone będą w oparciu o sprzęt sprawny technicznie. Czynności uzupełniania paliwa oraz naprawy sprzętu, wykonywane będą poza terenem inwestycji. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w odpowiednim miejscu, posiadającym uszczelnioną powierzchnię z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych. Ponadto, plac budowy zostanie wyposażony w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.
Na etapie prac realizacyjnych, w celu 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) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowić będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Ponadto, przewiduje się szereg działań minimalizujących, m.in.: zraszanie terenu budowy wodą w okresie suszy, stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych oraz transportowanie materiałów pylących samochodami wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające pylenie.
Ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technologicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano – drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność, ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.
Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.
- e) *Oceniono w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:*
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 2016r. 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 2016r., poz. 138 j.t.).
Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie ze 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, tut. Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Z uwagi na stosunkowo nieduże

natężenie ruchu oraz zmianę nawierzchni drogi, co przełoży się na polepszenie płynności przejazdu nie będzie to oddziaływanie znaczące. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

f) Przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstawanie:

Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych sanitariatach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie.

Odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, głównie odpady z remontu i przebudowy dróg, będą segregowane oraz magazynowane w kontenerach lub luzem w przeznaczonym do tego celu miejscu na placu budowy. Odpady będą przekazywane firmom posiadającym odpowiednie pozwolenia na ich odzysk lub unieszkodliwienie. Odpady z frezowania nawierzchni drogi w pierwszej kolejności powinny zostać przekazane do odzysku w wytwórni mas bitumicznych jako dodatek do mieszanek mineralno-asfaltowych. W przypadku wykorzystania destruktu poza instalacjami konieczne jest spełnienie warunków określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015r. poz. 796). Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz. U. z 2016r., poz. 1987 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

g) Zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych warunków ruchowych i wymogów bezpieczeństwa ruchu. Zadanie inwestycyjne nie zmieni w sposób znaczący istniejącego zagospodarowania i użytkowania przedmiotowego terenu; poprzez poprawę płynności ruchu i równości nawierzchni wpłynie na poprawę warunków aerosanitarnych i akustycznych.

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

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

Znajduje się ona w obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd 35 zaliczonym do regionu wodnego Warty, oznaczonym europejskim kodem: PLGW600035. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2016r., poz. 85), 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.

Znajduje się ona także w obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd 36 zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły, oznaczonym europejskim kodem: PLGW200036. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2016r., poz. 85), 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.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych oznaczonej europejskim kodem: PLRW6000181883949 - „Rokitka”, zaliczonym do regionu wodnego Warty.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011r., Nr 258, poz. 1549), stan tej naturalnej części wód oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych. Zastosowano derogację ze względu na brak możliwości technicznych.

Przedsięwzięcie znajduje się także w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych oznaczonej europejskim kodem: PLRW2000172927671 - „Krówka z jez. Wierzchucińskim Małym do wpływu do jez. Krosna”, zaliczanym do regionu wodnego Dolnej Wisły.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011r., Nr 258, poz. 1549), stan tej naturalnej części wód oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych. Zastosowano derogację ze względu na brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty.

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, 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. Inwestycja zostanie zlokalizowana poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 243 przecina ciek wodny.

3. Rodzaj, cechę i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt. 1 i 2, wynikające z:

- a. *zasięgu oddziaływania – obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać* – zasięg oddziaływania przedsięwzięcia będzie miał charakter lokalny, ograniczony do terenu inwestycji i prac towarzyszących, projektowane działania dotyczą modernizacji istniejącej infrastruktury drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu;
- b. *transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze* – przedsięwzięcie ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym;
- c. *charakteru, wielkości, intensywności i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania* – przedmiotowa inwestycja usytuowana jest we fragmencie istniejącego układu drogowego- odcinek drogi wojewódzkiej nr 243. Inwestycja nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu- iż to ma miejsce obecnie. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych warunków ruchowych i wymogów bezpieczeństwa ruchu. Zadanie inwestycyjne poprzez poprawę płynności ruchu i równości nawierzchni wpłynie na poprawę warunków aerasanitarnych i akustycznych;
- d. *prawdopodobieństwa oddziaływania* – może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych. Prace przy przebudowie prowadzone będą w porze dziennej tj. w godzinach od 6.00 do 22.00, a uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy;

- e. *czasu trwania, częstotliwość i odwracalność oddziaływania* – na etapie prac realizacyjnych, w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracjami i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystaniem ciężkiego sprzętu/ transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00- 22.00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
- f. *powiązań z innymi przedsięwzięciami* - 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.
- g. *możliwości ograniczenia oddziaływania* -

Inwestycja na odcinku od km 0+000 do km 2+250 graniczy z obszarem Krajeńskiego Parku Krajobrazowego. Na w/w odcinku w sąsiedztwie przedsięwzięcia, występuje aż 5 użytków ekologicznych w postaci bagien o niewielkiej powierzchni od 0,01 do 0,07 km², z czego 1 (położony w km 1+100) znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi objętej przebudową. Innym obszarem wrażliwym przyrodniczo jest odcinek od km 4+700 do końca inwestycji, na którym planowane zamierzenie graniczy z Obszarem Chronionego Krajobrazu Rynny Jezior Byszewskich, gdyż w całości realizowana będzie w obrębie istniejącego pasa drogowego.

W oparciu o przedłożoną i uzupełnioną dokumentację wskazano wymogi w zakresie koniecznych do podjęcia działań zabezpieczających i minimalizujących dotyczących odcinków inwestycji, które uznano za wrażliwe przyrodniczo tj. bezpośredniego sąsiedztwa użytku ekologicznego położonego w km 1+100 oraz odcinek od km 4+700 do końca inwestycji, celem wykluczenia naruszenia ww. terenów, jak również zmiany stosunków wodnych.

Z uwagi na możliwość przypadkowego naruszenia obszaru użytku ekologicznego w km 1+100 (np. w związku z ruchem maszyn) wskazano dodatkowo wymóg tymczasowego (na czas realizacji inwestycji) wygrodzenia, np. taśmą ostrzegawczą tego terenu.

Przedsięwzięcie jest realizowane przede wszystkim w obrębie istniejącego pasa drogowego, przebiegającego głównie w terenie rolniczym.

Zgodnie z Kip na odcinku od km 0+800 do km 2+750 zaobserwowano wzmożoną migrację ssaków w kierunkach N/S i S/N. Świadczyły o tym liczne ślady na poboczu drogi.

W związku z powyższym w ramach działań ograniczających ryzyko kolizji wskazano wymóg ustawienie znaku ostrzegawczego A-18b z obu kierunków ruchu na ww. odcinku.

Z uwagi na potencjalną możliwość występowania małych zwierząt (np. płazów, drobnych ssaków, gadów) w zasięgu inwestycji, wskazano wymóg kontroli wykopów oraz odcinków drogi w rejonie przepustów pod kątem obecności w nich zwierząt.

Jednocześnie na podstawie przedłożonej i uzupełnionej dokumentacji stwierdza się, że zamierzenie nie powoduje naruszenia stwierdzonych siedlisk gatunków chronionych, w tym płazów. Zgodnie z uzupełnieniem Kip, opinią Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy uwzględniono konieczność wprowadzenia nadzoru przyrodniczego, określając jednocześnie kluczowe jego zadania. Wskazano również wymóg udrożnienia istniejących przepustów (w przypadku stwierdzonej niedrożności), celem umożliwienia ich wykorzystania przez migrujące małe zwierzęta, w tym płazy.

Alternatywnie brano pod uwagę wariant polegający na poprowadzeniu trasy po nowym śladzie oraz zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego. Po szczegółowej analizie uznano, że jest to wariant ekonomicznie nieuzasadniony, a ponadto zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego wpłynęłoby niekorzystnie na wielkość emisji hałasu. Wariant ten został więc odrzucony.

Przebudowa drogi będzie realizowana w oparciu o przyjęte w krajowym budownictwie drogowym rozwiązania techniczne, które są zaadoptowane do warunków klimatycznych. Nawierzchnia drogi jak i cała podbudowa zostaną wykonane z materiałów odpornych na wysokie i niskie temperatury.

Prace rozbiórkowe będą dotyczyły jezdni i związanej z nią infrastruktury w postaci oświetlenia, znaków drogowych itp. Nie przewiduje się konieczności wyburzeń obiektów budowlanych. Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą głównie odpady budowlane takie jak usuwane fragmenty nawierzchni drogowej, elementy konstrukcji rozbieranych obiektów (znaków i konstrukcji wsporczych), odpady opakowaniowe itp.

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem w myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014r., poz. 112 t.j.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy zagrodowej, jednorodzinnej, wielorodzinnej i rekreacyjno-wypoczynkowe w miejscowościach: Drzewianowo i Słupowo. Biorąc pod uwagę fakt, że po wykonaniu zamierzenia, na skutek wyrównania nawierzchni, ulegnie poprawie płynność ruchu, inwestycja nie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego rozpatrywanego obszaru.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania.

Planowana inwestycja rozpoczyna się na wschód od skrzyżowania (w formie ronda) z drogą wojewódzką nr 241 będącego częścią oddanej do użytku w lipcu 2014 roku wschodniej obwodnicy m. Mrocza. Kończy się natomiast przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 243.

W uzupełnieniu Kip doprecyzowano, że wykopy realizowane będą maksymalnie do głębokości ok. 60 cm i nie będą wymagały odwodnienia.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie zużywana woda.

Odwodnienie przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 243 realizowane będzie powierzchniowo za pomocą pochyłeń poprzecznych i podłużnych drogi do rowów trawiastych oraz istniejącej kanalizacji deszczowej.

W ramach realizacji inwestycji przewidziano oczyszczenie rowów przydrożnych, regulację wysokościową wpustów deszczowych oraz oczyszczenie kolektorów deszczowych. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia wykonywane będzie regularne wykaszanie rowów przydrożnych oraz oczyszczanie wpustów ulicznych.

W Kip wskazano, że przewiduje się dotrzymanie wymogów określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. z 2014r., poz. 1800).

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

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywoływane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Źródłem hałasu na etapie funkcjonowania trasy komunikacyjnej będzie ruch pojazdów i związany z nim hałas powodowany na styku opona-podłoże, hałas aerodynamiczny i mechaniczny wywoływany przez zespoły napędowe pojazdów. Emisja hałasu w ruchu drogowym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Do analiz oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2018 i 2028. Dane o natężeniu ruchu drogowym (aktualnym jak i prognozowanym) uzyskano na podstawie analizy opartej na wynikach Generalnych Pomiarów Ruchu na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich w roku 2015 oraz zaleceniach GDDKiA w zakresie prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008-2040 na sieci

drogowej do celów planistyczno-projektowych. Analizy dotyczące prognozy ruchu wykonane zostały przez Voessing Polska Sp. z o.o.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art 6.” oraz francuskiej normie „XPS 31-133”.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN 7.4 Professional.

Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, iż głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy. Biorąc pod uwagę powyższe, Inwestor postanowił zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2,5 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11, na całym odcinku drogi objętym zakresem niniejszej inwestycji.

Wyniki obliczeń przeprowadzonych przy zastosowaniu tzw. cichej nawierzchni drogowej dla prognozy na 2018 rok, wykazują, że oddziaływanie projektowanej drogi na etapie jej eksploatacji nie będzie powodowało przekroczeń wartości dopuszczalnych, na faktycznie zagospodarowanych terenach chronionych akustycznie znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji. Wyniki obliczeń dla prognozy na rok 2028 wykazują niewielkie przekroczenia wartości dopuszczalnych maksymalnie do 0,4 dB tylko dla pory dnia.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem, przeprowadzenie analizy rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego w trybie art. 175 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska. Badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku należy wykonać w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. W celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną punkty pomiarowe należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych oraz na granicy terenu chronionego. Pomiarów należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktu obliczeniowego oznaczonego w analizie akustycznej jako P4. Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w Kip koncepcji technologicznej. Swoistą analizę porealizacyjną należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) oraz ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne), a także udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są również parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Nie przewiduje się, aby uciążliwość przedmiotowej trasy powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza.

Inwestycja nie wiąże się z wycinką drzew. Przewidziano działania zabezpieczające rosnące zadrzewienia przed uszkodzeniem w czasie prowadzonych prac, wskazując przykładowe rozwiązania w omawianym zakresie.

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

W związku z powyższym nie stwierdzono znaczącego negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Jednocześnie informuję, że 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 uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, lęgówisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,

- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani 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.

Odstąpienie od konieczności opracowania raportu i przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zostało poprzedzone analizą przesłanek wynikających z art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017r., poz. 1405 ze zm.). Nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej kracie informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej uzupełnieniem rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

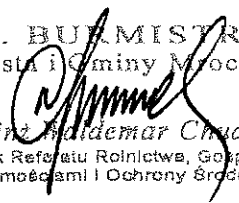
W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017r., poz. 1405 ze zm.), uzyskane opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle nad Notecią oraz w porozumieniu z Wójtem Gminy Sicienko, postanowiono jak w sentencji.

Informacja o niniejszym postanowieniu zostanie umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonych przez Referat Rolnictwa, Gospodarki Nieruchomościami i Ochrony Środowiska w UMiG Mroczu.

Pouczenie

Na postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Z up. BURMISTRZA
Miasta i Gminy Mroczu


mgr inż. Waldemar Chudzik
Kierownik Referatu Rolnictwa, Gospodarki
Nieruchomościami i Ochrony Środowiska

Otrzymują:

1. P. Krystian Fryszkowski ul. Grobla 17/5, 61-859 Poznań Adres do korespondencji: ul. Kościuszki 53, 85-079 Bydgoszcz

2. A/a- M.K.

Strony postępowania:

3. Strona internetowa www.bip.mroczu.pl

4. Tablica ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy w Mroczu (Mroczu Plac 1 Maja 20)

5. Przewodniczący Zarządu Osiedla „Stare Miasto” (tablica ogłoszeń Osiedla „Stare Miasto w Mroczu)

6. Sołtys Sołectwa Drzewianowo (tablica ogłoszeń w miejscowości Drzewianowo)

oraz na terenie gminy Sicienko:

7. Strona internetowa – www.bip.sicienko.pl

8. Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy w Sicienku,

9. Tablica ogłoszeń – w miejscowości Słupowo, Prosperowo.