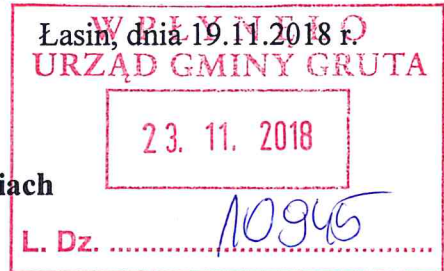


IBG.6220.2.9.2018

RG
23.11.2018

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach



Na podstawie art. 71 ust.2 pkt 2, art. 75 ust. 1, pkt. 4, art. 84, art. 85, art. 86 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 2018 r., poz. 2021 j.t.), oraz § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 poz. 2096 j.t.) po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Pana Andrzeja Sawoszczuka reprezentującego Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy.

orzekam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 538 Radzyń Chełmiński-Łasin-Nowe Miasto Lubawskie-Uzdowo-Rozdroże na odcinku od km 0+000 do km 27+203.

I. Określam 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 ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w tym w szczególności:

- 1.1 Wszelkie prace w obrębie obiektów mostowych i przepustów na etapie realizacji inwestycji, prowadzić z wykorzystaniem siatek ochronnych, zabezpieczających przed wpadaniem odpadów do wód powierzchniowych.
- 1.2 Odpady o kodzie 17 03 02 nie wykorzystywać bezpośrednio do utwardzenia poboczy tylko przekazywać bezpośrednio do wytwórni mas bitumicznych celem ich odzysku.
- 1.3 Drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:
 - a) uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, np. poprzez odeskowanie pni drzew rosnących punktowo do wysokości pracy maszyn (minimum do wysokość 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygradzenie skupisk

drzew i ich oznakowanie;

- b) zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postępu lub składowania oraz nie podnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew;
- c) przesuszeniem odkrytych brył korzeniowych, np. poprzez ograniczenie czasu odkrycia korzeni oraz stosowanie mat słomianych lub zwilżanie brył w okresie trwania suszy lub wysokich temperatur podczas prowadzonych robót.

1.4 Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postępu pojazdów i maszyn zorganizować poza rzutem koron drzew, terenem rezerwatu przyrody Dolina Osy i użytkami ekologicznymi, cennymi siedliskami przyrodniczymi oraz w odległości minimum 200 m od brzegów cieków, zbiorników i terenów podmokłych.

1.5 Celem wyeliminowania zagrożenia naruszenia terenów rezerwatu przyrody Dolina Osy oraz płatów występujących cennych siedlisk przyrodniczych i siedlisk bytowania gatunków chronionych, stanowiących cel ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Osy PLH040033:

- c) przed rozpoczęciem prac teren rezerwatu oznakować na odcinku trasy przebiegającym w bezpośrednim jego sąsiedztwie,
- d) zabezpieczyć wody rzeki Osy i Łasinki przed ewentualnym ich zanieczyszczeniem materiałami budowlanymi w trakcie trwania robót w obrębie obiektów mostowych poprzez, np. podwieszenie siatki zabezpieczającej.

1.6 Celem ograniczenia zagrożenia śmiertelności zwierząt oraz zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi wprowadzić na odcinkach drogi w km 12+600 - 15+800; 2+300 - 2+800 oznakowanie pionowe w postaci znaków A-18b i B-33, informujące o możliwości występowania dzikich zwierząt oraz ograniczające dopuszczalną prędkość jazdy do 50 km/h.

1.7 Celem poprawy warunków migracyjnych małych zwierząt oczyścić przepusty udrażniając ich światło.

1.8 Celem wyeliminowania zagrożenia zniszczenia mrowiska mrówki śmawej, mrowisko wygrodzić i oznakować na czas realizacji przedsięwzięcia. Wygrodzenie wykonać z siatki lub żerdzi drewnianych w odległości około 1 m od mrowiska.

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

2.1 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).
- 2.2 Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie.
 - 2.3 Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków oraz innych obiektów budowlanych sąsiadujących z inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
 - 2.4 Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
 - 2.5 Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
 - 2.6 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.
 - 2.7 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 uouioś, w szczególności w projekcie budowlanym:
- 3.1 W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny 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 wojewódzkiej nr 538 objętym zakresem niniejszego przedsięwzięcia.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 30 marca 2018 r. (wpływ: 03-04-2018 r.) Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy reprezentowany przez Pana Andrzeja Sawoszczuka, zwrócił się z wnioskiem się do Burmistrza Miasta i Gminy Łasin o wydanie decyzji o

środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn: Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 538 Radzyń Chełmiński-Łasin-Nowe Miasto Lubawskie-Uzdowo-Rozdroże na odcinku od km 0+000 do km 27+203.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, 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 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 w ramach inwestycji planowana jest przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 538 o długości ok. 27,203 km.

Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art.59 ust.1 pkt 2 uouioś stosowanie do art. 63 ust.2a tej ustawy odstąpiono od obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Zawiadomieniem z dnia 15 maja 2015 r. znak IBG.6220.2.1.2018 zostało wszczęte postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia.

W tym samym dniu zostały wysłane zapytania w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismo znak IBG.6220.2.2.2018), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grudziądzu (pismo znak IBG.6220.2.3.2018) oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie (pismo znak IBG.6220.2.4.2018). Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Grudziądzu opinią z dnia 25 maja 2018 roku, znak N.NZ-423/12/18 wyraził opinię, że dla powyższego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy opinią znak WOO.4220.253.2018.JO1.5 z dnia 18 października 2018 r. stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny odziaływania na środowisko przedsięwzięcia Przebudowa drogi

wojewódzkiej nr 538 Radzyń Chełmiński-Łasin-Nowe Miasto Lubawskie-Uzdowo-Rozdroże na odcinku od km 0+000 do km 27+203.

W dniu 1 czerwca 2018 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie opinią znak GD.ZZŚ.4.435.111.2018.DK nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenie osiągnięcia przez nie celów środowiskowych określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 i 2 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował m.in. skalę, charakterystykę oraz usytuowanie przedsięwzięcia, wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i występowanie innych uciążliwości, oddziaływanie na ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, zabytki, w wyniku czego w dniu 24 października 2018 r. wydał postanowienie znak IBG.6220.2.5.2018, w którym nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego organ zawiadomił obwieszczeniem znak IBG.6220.2.7.2018 z dnia 24 października 2018 r. o zebraniu wszystkich dowodów w sprawie.

W toku postępowania strony nie zgłosiły uwag i wniosków.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 538 Radzyń Chełmiński - Łasin - Nowe Miasto Lubawskie - Uzdowo - Rozdroże na odcinku od km 0+000 do km 27+203.

Na analizowanym odcinku droga jest jednojezdniowa, dwupasowa. Posiada bitumiczną nawierzchnię jezdni o szerokości od około 5,0 do 6,0 m oraz pobocza gruntowe częściowo wzmocnione destruktem asfaltowym. Na całej długości projektowanej przebudowy rowy przydrożne są zamulone lub ich brak. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna jest nierówna oraz lokalnie jest skoleinowana. Występują miejscowe spękania siatkowe, poprzeczne oraz podłużne przykrawędziowe co świadczy o niedostatecznej jej nośności. Jedynie dobry stan nawierzchni jest na odcinkach po przebudowie. Na odcinku w km 22+850 do 22+950 stan nawierzchni jest bardzo zły, występują deformacje spowodowane osiadaniem korpusu drogowego na gruntach organicznych- torfach.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- długość odcinka - 27,203 km,
- klasa techniczna - Z,
- prędkość projektowana V_p - 50 km/h,

- liczba jezdni -1x2,
- szerokość pasów ruchu - 2 x 3,0 m,
- szerokość pobocza gruntowego - 1,0 m,
- obciążenie nawierzchni –100kN/oś.

Odcinek podlegający przebudowie na całej długości będzie się pokrywał z istniejącym przebiegiem. Początek i koniec drogi zostaną dowiązane do stanu obecnego.

Alternatywnie brano pod uwagę wariant polegający na poprowadzeniu trasy po nowym śladzie. Rozważano również 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.

Zgodnie z KIP w obrębie przedmiotowej inwestycji nie są realizowane dodatkowe zadania, które mogłyby spowodować wystąpienie oddziaływań skumulowanych. W analizie akustycznej i analizie zanieczyszczeń do powietrza jako oddziaływania skumulowane przyjęto skrzyżowania z drogami sąsiadującymi (drogami wojewódzkimi nr 533, nr 534, drogą krajową nr 16).

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym KIP i jej uzupełnień 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, m.in.: warstwa ścieralna. Wszystkie materiały dowożone będą na plac budowy środkami transportu samochodowego, co wiąże się ze zużyciem paliwa. Natomiast na etapie eksploatacji zostaną wykorzystywane przede wszystkim środki zimowego utrzymania.

Na etapie eksploatacji będzie występowała emisja hałasu od poruszających się pojazdów oraz emisja gazów i pyłów w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów.

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, 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 powodzią i podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

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

Prace rozbiórkowe będą dotyczyły nawierzchni jezdni oraz związanej z nią infrastruktury (zjazdów, 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 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 j.t), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej zagrodowej oraz jednorodzinnej, tereny związane z pobytem dzieci i młodzieży, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe oraz tereny mieszkaniowo-usługowe. 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.

Pierwszy projektowany odcinek planowanego zamierzenia ma początek na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 534 w miejscowości Radzyń Chełmiński, a kończy się w miejscowości Łasin na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 16. Drugi projektowany odcinek swój początek ma na skrzyżowaniu z drogą krajową nr 16 w miejscowości Łasin natomiast koniec odcinka zlokalizowany jest na granicy województwa kujawsko - pomorskiego i województwa warmińsko - mazurskiego.

Zamierzenie będzie częściowo zlokalizowane w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Osy PLH040033, Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi oraz w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Dolina Osy, strefy ochrony Orlika krzykliwego (obręb Słup, oddział 236b) i użytków ekologicznych (bagna w miejscowościach Zakrzewo i Mełno). Przedmiotowy odcinek przecina ciek wodny.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, w tym siedliska łąkowe 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 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 obszarze 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).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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.

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLLW20610 - „Mełno”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód.
- PLRW200017296549 - „Dopł. z jez. Goryńskiego z jez. Dłużek”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego

stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

- PLRW200017296729 - „Łasinka z jez. Łasińskim”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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 co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

- PLRW20001929699 - „Osa od wpływu jez. Płowęż do ujścia”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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.

- PLRW2000172966929 - „Radzyńska Struga”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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 co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

- PLRW2000172952451 - „Rudniczanka do wpływu do jez. Rudnickiego Wielkiego”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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 przeprowadzone będą w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności uzupełniania paliwa oraz usuwania awarii sprzętu, wykonywane będą poza terenem zamierzenia w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w miejscu, posiadającym uszczelnioną powierzchnię z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych. Ponadto, zaplecze budowy zostanie wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. Dodatkowo podczas prac w obrębie obiektów mostowych, przepustów zastosowane zostaną siatki ochronne, zapobiegające wpadaniu odpadów do wód.

Na etapie realizacji inwestycji planuje się wykorzystanie wody na cele technologiczne. Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie powstaną ścieki przemysłowe.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie zużywana woda.

W ramach inwestycji planuje się wykorzystać istniejące odwodnienie drogi, tj. istniejące rowy odwodnieniowe, które w ramach inwestycji zostaną odmulone i oczyszczone, a także istniejącą kanalizację deszczową. Oczyszczone będą również kolektory deszczowe oraz nastąpi ich regulacja wysokościowa.

Na etapie eksploatacji inwestycji planuje się regularne wykaszanie rowów przydrożnych oraz oczyszczanie wpustów ulicznych.

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.

Na etapie budowy powstaną głównie odpady z grupy 17. Przewiduje się, że część odpadów zostanie zagospodarowana poprzez wykorzystanie ich m.in. w budownictwie drogowym, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz.U. z 2015 r. poz. 796). Przed zastosowaniem odpady należy poddać kruszeniu w celu osiągnięcia odpowiedniego składu granulometrycznego. Wszystkie procesy odzysku odpadów, w tym kruszenie odpadów będą prowadzone poza terenem inwestycji.

W związku z przedmiotowym zadaniem przewiduje się sfrezowanie powierzchniowej warstwy o grubości około 3-4 cm, która nie będzie zawierała substancji smolistych. Destrukt powstający z frezowania nawierzchni nie będzie bezpośrednio wykorzystywany do umacniania poboczy gruntowych. Zostanie przekazany pomiotowi uprawnionemu do jego odbioru a następnie przetwarzany w wytwórni mas bitumicznych celem dokonania odzysku i później wykorzystywany np. przy umacnianiu poboczy.

Dla odpadów z grupy 15 proponowane jest ustawienie odpowiednich pojemników, gdzie będą selektywnie zbierane odpady z papieru oraz tworzyw, które mogą być odbierane przez firmy działające na najbliższym terenie, zajmujące się wywozem nieczystości lub firma wykonująca inwestycję może podpisać indywidualną umowę na odbiór powyższych odpadów z uprawnionym odbiorcą.

Powstające w wyniku funkcjonowania zaplecza placu budowy zużyte lampy oświetleniowe przewiduje się gromadzić w wydzielonym miejscu, w zamkniętym, opisanym pojemniku, natomiast odpady zużytych szmat, ścierek, ubrań ochronnych zanieczyszczonych olejami zostaną skierowane do osobnego pojemnika.

Planuje się ich zbieranie do czasu powstania ilości ekonomicznie uzasadnionej do przekazania uprawnionemu odbiorcy w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia.

Na etapie eksploatacji drogi powstaną odpady związane m.in. z utrzymaniem w czystości i właściwym stanie rowów przydrożnych oraz wpustów ulicznych. Opady te zostaną przekazane do zakładu unieszkodliwiania odpadów komunalnych, gdzie będą w odpowiedni sposób zagospodarowane.

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 stanowią 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 pyłących 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 technicznego 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, planowanych przez Wnioskodawcę, przed rozpoczęciem prac budowlanych, pozwoli 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.

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 wywołane 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 drogi 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, a także 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 firmę Voessing Polska Sp. z o.o.

W obliczeniach oddziaływań skumulowanych uwzględniono drogi wojewódzkie nr 533 i 534, drogę krajową nr 16 oraz przedłużono odcinek drogi wojewódzkiej nr 538 końca inwestycji (po za granicę województwa).

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrete du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routieres, 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, wskazano 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 dla roku prognozy 2018 wykazują przekroczenia wartości dopuszczalnych w 3 punktach obserwacji zlokalizowanych na granicy terenu chronionego. Przekroczenia te spowodowane są głównie oddziaływaniem innych sąsiadujących dróg (drogi wojewódzkiej nr 533, drogi wojewódzkiej nr 534, drogi krajowej nr 16). Przy uwzględnieniu w obliczeniach samej inwestycji dotrzymane zostaną standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu.

Wyniki obliczeń dla roku prognozy 2028 przy emisji tylko z inwestycji wykazują nieduże przekroczenia wartości dopuszczalnych w 2 punktach obserwacji zlokalizowanych na granicy terenu chronionego. Przekroczenia w punktach, które znajdują się przy zabudowach jednorodzinnych między Zakrzewem a Mełnem, wynoszą 0,4 dB tylko w porze dziennej.

Niemniej jednak 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 2001 r. 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. Pomiary należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej jako P1, P6, P30 oraz P4 i P5. Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej drogi oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r., poz. 799, ze zm.). 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 także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Biorąc pod uwagę lokalny charakter przedmiotowej drogi nie przewiduje, aby jej eksploatacja powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza.

Planowane przedsięwzięcie będzie częściowo realizowane w granicach obszaru Natura 2000 Dolina Osy PLH040033, Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi oraz w sąsiedztwie rezerwatu przyrody Dolina Osy, strefy ochrony Orlika krzykliwego (obręb Słup, oddział 236b) i użytków ekologicznych (bagna w miejscowościach Zakrzewo i Mełno). Względem ww. obszaru Natura 2000 obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 33 ustawy o ochronie przyrody (Dz.U. z 2018 r., poz. 1614, t.j.) oraz zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 20 lipca 2017 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Osy PLH040033 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. poz. 3039).

Na terenie ww. obszaru chronionego krajobrazu obowiązują zakazy i uwarunkowania określone przez art. 24 ustawy o ochronie przyrody oraz uchwałą nr X/240/15 Sejmiku

Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2561, z późn. zm.).

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje przebudowę nawierzchni drogowej wraz z pobocząmi i układem odwodnienia powierzchni drogowej.

Realizacja inwestycji nie wymaga usuwania drzew przydrożnych, naruszenia terenów sąsiadujących z pasem drogowym oraz przebudowy przepustów i mostów.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Na odcinku analizowanej drogi przebiegającym przez dolinę rzeki Osy stwierdzono w sąsiedztwie pasa drogowego obecność cennych siedlisk przyrodniczych, będących przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Osy.

Jednocześnie na przebiegu drogi w km 12+600 - 15+800; 2+300 - 2+800, zidentyfikowano obecność lokalnych szlaków migracji zwierząt (głównie gatunków małych ssaków) oraz stanowisko mrówki ćmawej (mrowisko w odległości około 3,5 m od pasa drogowego).

Celem wyeliminowania zagrożenia pogorszenia stanu zachowania celów ochrony rezerwatu przyrody Dolina Osy oraz płatów cennych siedlisk przyrodniczych zaplanowano oznakować teren rezerwatu, wyłączyć z organizacji zaplecza budowy w obrębie obszarów cennych przyrodniczo oraz zastosować zabezpieczenia przed zanieczyszczeniem wód rzeki Osy i Łasinki.

Z uwagi na obecność lokalnych szlaków migracji zwierząt na przebiegu trasy w jej km 12+600 - 15+800; 2+300 - 2+800 zaplanowano wprowadzić znaki informujące o możliwości występowania dzikich zwierząt oraz ograniczenie dopuszczalnej prędkości jazdy do 50 km/h.

Celem zabezpieczenia mrowiska mrówki ćmawej przed zagrożeniem jego zniszczenia wskazano na konieczność wygradzenia stanowiska.

Realizacja inwestycji nie będzie skutkować zmianą dotychczasowego sposobu wykorzystania terenu, przebiegu trasy oraz klasy i parametrów drogi.

Uwzględniając ograniczony zakres planowanej inwestycji oraz przyjęte działania zapobiegawcze stwierdza się brak znacząco negatywnego wpływu w zakresie ochrony przyrody, w tym względem walorów Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi,

celów ochrony rezerwatu przyrody Dolina Osy i obszaru Natura 2000 Dolina Osy, bioróżnorodność, gatunki chronione i korytarze ekologiczne.

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

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

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowej opinii, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z wytwarzaniem odpadów, emisją hałasu oraz ochroną środowiska przyrodniczego.

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

W związku z powyższym należy orzec jak w sentencji.



Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy Łasin, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Strony mogą zrzec się prawa do wniesienia odwołania w od niniejszej decyzji, w trakcie biegu terminu do jego wniesienia. 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.

Otrzymują:

1. Pan Andrzej Sawoszczuk reprezentujący Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Grudziądzu
3. Dyrektor Zarządu Zlewni w Tczewie

BURMISTRZ
Miasta i Gminy Łasin
mgr inż. Rafał Kobylski

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn. Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 538 Radzyń Chełmiński-Łasin-Nowe Miasto Lubawskie-Uzdowo-Rozdroże na odcinku od km 0+000 do km 27+203 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 2018 r., poz. 2021).

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 538 Radzyń Chełmiński - Łasin - Nowe Miasto Lubawskie - Uzdowo - Rozdroże na odcinku od km 0+000 do km 27+203.

Na analizowanym odcinku droga jest jednojezdniowa, dwupasowa. Posiada bitumiczną nawierzchnię jezdni o szerokości od około 5,0 do 6,0 m oraz pobocza gruntowe częściowo wzmocnione destruktem asfaltowym. Na całej długości projektowanej przebudowy rowy przydrożne są zamulone lub ich brak. Istniejąca nawierzchnia bitumiczna jest nierówna oraz lokalnie jest skoleinowana. Występują miejscowe spękania siatkowe, poprzeczne oraz podłużne przykrawędziowe co świadczy o niedostatecznej jej nośności. Jedynie dobry stan nawierzchni jest na odcinkach po przebudowie. Na odcinku w km 22+850 do 22+950 stan nawierzchni jest bardzo zły, występują deformacje spowodowane osiadaniem korpusu drogowego na gruntach organicznych- torfach.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- długość odcinka - 27,203 km,
- klasa techniczna - Z,
- prędkość projektowana V_p - 50 km/h,
- liczba jezdni - 1x2,
- szerokość pasów ruchu - 2 x 3,0 m,
- szerokość pobocza gruntowego - 1,0 m,
- obciążenie nawierzchni –100kN/oś.

Odcinek podlegający przebudowie na całej długości będzie się pokrywał z istniejącym przebiegiem. Początek i koniec drogi zostaną dowiązane do stanu obecnego.

