

P. K. SZUMKOW
20.09.2019.

Wpłynęło dnia 19.09.2019
L. dz. 2269
Podpis Jemiel



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

DECYZJA OSTATECZNA
Decyzja staje się ostateczna

dnia 01.01.2019.

Bydgoszcz, dnia 15.01.2019.

Główny Specjalista
podpis

Jakub Matczyk

Bydgoszcz, dnia 27 listopada 2018 r.

WOO.420.184.2018.JO.17

DECYZJA Nr 142/2018

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 t.j.), zwanej dalej ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 72 ust. 1a, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) oraz art. 84, a także 85 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. 2081 t.j.) zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 j.t.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 28 czerwca 2018 r. (wpływ: 2 lipca 2018 r.), uzupełnionego pismem z dnia 16 lipca 2018 r. (wpływ: 18 lipca 2018 r.), bez sygnatury, Powiatu Grudziądzkiego, reprezentowanego przez Pełnomocnika – Panią Aleksandrę Jaczun-Dorau,

orzekam:

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1395C Biały Bór - Wałdowo Szlacheckie - Ruda”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

UZASADNIENIE

Powiat Grudziądzki, reprezentowany przez Pełnomocnika – Panią Aleksandrę Jaczun-Dorau, w dniu 2 lipca 2018 r., złożył wniosek, bez sygnatury, uzupełniony pismem z dnia 16 lipca 2018 r. (wpływ: 18 lipca 2018 r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1395C Biały Bór - Wałdowo Szlacheckie - Ruda”.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. b) uouioś, w przypadku przedsięwzięć realizowanych na terenach zamkniętych, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska oraz art. 72 ust. 1 pkt 10 ww. ustawy, z którego wynika, że decyzję środowiskową wydaje się przed uzyskaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - wydawanej na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474 t.j.).

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

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej kip), ustalono, że jest to zamierzenie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt. 60 tj.: „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 długość przebudowanej drogi jest większa niż 1,0 km.

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

Ze względu na brak wykazu działań przewidzianych do prowadzenia prac przygotowawczych, polegających na wycince drzew i krzewów, o ile prace takie przewidziane są do realizacji (w związku z zamiarem uzyskania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 uouioś, Inwestor został wezwany do uzupełnienia wniosku pismem znak: WOO.420.184.2018.JO, z dnia 9 lipca 2018 r.

Uzupełnienie wpłynęło w dniu 18 lipca 2018 r.

Informacja o wniosku oraz treść karty informacyjnej przedsięwzięcia zawierającej dane określone w art. 62a ust. 1 i 2 oraz art. 63 ust. 1 uouioś zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod numerem 1073/2018.

W dniu 23 lipca 2018 r., pismami znaki kolejno: WOO.420.184.2018.JO.2, WOO.420.184.2018.JO.4, WOO.420.184.2018.JO.5, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grudziądzu, a także Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 20, zastosowano przepis art. 74 ust. 3 uouioś, dopuszczający stosowanie art. 49 ustawy Kpa, polegającego na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach przez obwieszczenia.

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grudziądzu, a także Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Grudziądz.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Grudziądzu, pismem z dnia 27 lipca 2018 r. (znak: N.NZ-425/26/18) przekazał wniosek według właściwości do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy. Organ ten pismem z dnia 13 sierpnia 2018 r. (wpływ: 18.08.2018 r.), znak: NNZ.9022.1.470.2018 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem z dnia 3 sierpnia 2018 r. (wpływ: 8.08.2018 r.), znak: GD.ZZO.5.435.310.2018.WL, Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań wskazanych w sentencji niniejszego postanowienia.

Po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia zawarty w karcie informacyjnej, jest niewystarczający

do jednoznacznego określenia wpływu zamierzenia (lub jego braku) na środowisko, dlatego pismem z dnia 21 sierpnia 2018 r., znak: WOO.420.184.2018.JO.6, wezwał Inwestora do uzupełnienia danych zawartych w dokumentacji, w zakresie: oddziaływania na powietrze atmosferyczne, klimat akustyczny, oraz na wody powierzchniowe i podziemne, także w zakresie ochrony przyrody.

Uzupełnienia karty informacyjnej wpłynęły w dniach 17 września i 10 października 2018 r.

Ze względu na fakt, iż uzyskane wyjaśnienia nie wniosły nowych okoliczności w sprawie, a jedynie stanowiły uszczegółowienie informacji, nie stwierdzono konieczności ponownego wystąpienia o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grudziądzu oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu.

Biorąc pod uwagę 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, biorąc pod uwagę opinie organów współdziałających, w dniu 11 października 2018 r. wydał postanowienie, znak: WOO.420.184.2018.JO.11, w którym nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zgodnie z art. 10 § 1 ustawy Kpa, zawiadomił strony o zebraniu wszystkich dowodów w sprawie.

Obwieszczenie stwierdzające dokonanie niniejszych czynności administracyjnych zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Grudziądz.

Informacje o postanowieniu odступującym od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1450/2018.

Inwestor w dniu 5 listopada 2018 r. przedłożył komplet uproszczonych wypisów z rejestru gruntów oraz kopię mapy ewidencyjnej dla działek stanowiących teren inwestycji oraz obszar jej oddziaływania.

W toku postępowania strony nie zgłosiły uwag i wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1395C Biały Bór - Wałdowo Szlacheckie - Ruda. Zamierzenie przebiegać będzie po istniejącym śladzie.

Projektowana droga powiatowa przebiega przez teren powiatu grudziądzkiego. Przebudowa drogi rozpoczyna się i kończy skrzyżowaniem z drogą krajową nr 55, która swój bieg rozpoczyna w Nowym Dworze Gdańskim na węźle z drogą krajową nr 7, dalej biegnie przez Malbork, (gdzie na wspólnym odcinku z drogą krajową nr 22 przekracza Nogat) oraz Sztum, Kwidzyn i Grudziądz. W okolicach Grudziądza przechodzi pod wiaduktem autostrady A1, bez możliwości wjazdu na autostradę.

Droga nr 1395C przebiega przez miejscowości: Biały Bór, Wałdowo Szlacheckie i Ruda. Droga o przekroju zamiejskim obecnie posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości 5,10 ÷ 6,2 m (dwa pasy ruchu) z obustronnymi poboczami ziemnymi i częściowo rowami drogowymi trójkątnymi. Do drogi przylegają zjazdy indywidualne i publiczne do zabudowań oraz na pola. Droga posiada też skrzyżowania z drogami gminnymi o zmiennych szerokościach, umocnionych kruszywem kamiennym lub gruntowymi. W nawierzchni jezdni występują liczne zaniżenia, ubytki, obłamania krawędzi jezdni.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się kategoria drogi 1395C. Po przebudowie droga spełniać będzie wymagania techniczne klasy Z, tj. najniższej klasy dla drogi powiatowej. Celem przebudowy jest poprawa warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego z uwzględnieniem ruchu pieszych w obrębie obszarów zabudowy.

Nie przewiduje się zwiększenia udziału w ruchu samochodów ciężarowych oraz wzrostu natężenia ruchu w związku z planowaną przebudową. Droga nie leży na kierunku mogącym zmienić dotychczasowy ruch tranzytowy i stanowi jedynie dojazd do drogi krajowej nr 55 z takich miejscowości jak Biały Bór, Wałdowo Szlacheckie i Ruda. Natężenie ruchu związane będzie z ogólnym rozwojem motoryzacji i nie wynika ze stanu drogi.

W ramach analizy przyjęto warianty dotyczące przebudowywanych przepustów i dotyczą one jedynie materiałów użytych do budowy przewodów przepustów (np. zastosowanie rur żelbetowych lub stalowych) oraz rodzajów umocnienia wlotów i wylotów (np. zastosowanie wlotów i wylotów w postaci ścianek żelbetowych lub prefabrykowanych doków żelbetowych). Inwestor nie przewiduje możliwości rezygnacji z przebudowy przepustów przy realizacji tego przedsięwzięcia, gdyż do przebudowy zakwalifikowano tylko te przepusty, których stan techniczny jest zły.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie będzie zachodził proces nakładania się harmonogramów związanych z budową innych obiektów w tym rejonie. Przepusty planuje się budować z wyprzedzeniem czasowym w stosunku do przebudowy samej drogi. Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach z urządzeniami i pojazdami pracującymi przy budowie.

Zamierzenie nie wiąże się z nadmiernym wykorzystywaniem zasobów naturalnych, ponadnormatywnymi emisjami i występowaniem innych uciążliwości oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu 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 t.j.).

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek; wybrzeży i środowisko morskie; górskie lub leśne; objęte ochroną, w tym strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; 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; na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; o znacznej gęstości zaludnienia; przylegające do jezior; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren inwestycji znajduje się poza granicami stref ochronnych ujęć wód podziemnych oraz poza zasięgiem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

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 jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW200029, 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;

- PLGW200038, 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;
- 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:

- PLRW20001929529 – „Kanał Główny od Żackiej Strugi do ujścia z Rudniczanką od 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 dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych;
- PLRW2000172952489 – „Młynówka”, 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 chemicznego wód powierzchniowych;

- PLRW200017295246 – „Dopływ z Osiedla Podleśnego”, 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 dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

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

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły, gdzie obowiązuje uchwała nr X/253/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2574 ze zm.), wprowadzająca m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

Jednocześnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 t.j.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Ponadto, w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji zlokalizowany jest pomnik przyrody, który nie zostanie zniszczony lub uszkodzony w czasie prowadzonych prac - planuje się jego zabezpieczenie (analogicznie do planowanych zabezpieczeń zadrzewień). W odległości 50-100 m od inwestycji zlokalizowane są również 2 użytki ekologiczne, które również nie zostaną naruszone w związku z jej realizacją.

Przedsięwzięcie obejmuje w szczególności przebudowę istniejącej drogi, przebiegającej m.in. przez tereny leśne, które stanowią potencjalne miejsca migracji zwierząt. W związku z powyższym w Kip przewidziano m.in. na odcinkach drogi przebiegających przez tereny leśne zastosować oznakowanie ostrzegawcze A-18b dzikie zwierzęta oraz wprowadzić ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 70 km.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w rejonie zamierzenia stwierdzono obecność m.in. płazów, stąd przewidziano wykonanie 4 przepustów w formie przejść dla płazów,

uszczegółowiając jednocześnie sposób wykonania planowanych w Kip wygradzeń.

Z uwagi na możliwą obecność małych zwierząt (np. płazów, gadów, a także ssaków), dodatkowo wskazano na konieczność kontroli terenu realizowanych prac w celu przemieszczania ewentualnie stwierdzonych zwierząt w inne, bezpieczne dla nich siedliska.

Realizacja inwestycji wiąże się z wycinką drzew, przy czym w przedłożonej dokumentacji uwzględniono okres lęgowy ptaków przy jej planowaniu i realizacji, a także wskazano na wykonanie nasadzeń zastępczych złożonych z gatunków rodzimych i wprowadzonych w formie nasadzeń przydrożnych.

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

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

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Nadmieniam, że zgodnie z art. 120 ust. 1 i ust. 4 ustawy o ochronie przyrody na obszarach objętych ochroną zabrania się wprowadzania do środowiska przyrodniczego oraz przemieszczania w tym środowisku roślin gatunków obcych. Powyższe uwarunkowania prawne wymagają uwzględnienia na etapie planowania, a także realizacji, np. nasadzeń drzew i krzewów.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ drogi w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany).

Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się maszyn i pojazdów. Przebudowa

drogi bezpośrednio nie wywoła wzrostu emisji gazów cieplarnianych, nie wywoła większego zapotrzebowania na energię, w związku z wykorzystaniem energii do transportu i produkcji materiałów. Zagrożenia kryzysowe czynnikami klimatycznymi jak: powódź powodująca zniszczenie lub zamknięcie drogi; nagłe opady śniegu powodujące utrudnienia w ruchu; huragany (złamane drzewa) uniemożliwiające ruch; upały wywołujące niewielkie deformacje, powodujące zniszczenia drogi, powodują utrudnienia w ruchu, przerwy w ruchu, opóźnienia w dostawach. Konstrukcja i technologia wykonania jak i eksploatacja będzie zgodna z wymaganiami, a tym samym przedsięwzięcie jest przystosowane do postępujących zmian klimatu.

Zadanie będzie zrealizowane ze względu na poprawę stanu technicznego i poprawę bezpieczeństwa ruchu. Proponowane rozwiązania techniczne i technologiczne nie odbiegają od obecnie stosowanych rozwiązań w tej dziedzinie. Planowana przebudowa usprawni ruch na drodze i poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu. Przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na środowisko i zdrowie. Wybudowanie nowej nawierzchni drogi i wykonanie zjazdów wpłynie na poprawę stanu środowiska, zmniejszy poziom hałasu, zapylenie i emisję spalin.

W trakcie budowy powstawać będą odpady należące głównie do grupy 17 (tj. odpady z remontów i przebudowy dróg, z demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, włączając glebę i ziemię, w tym kamienie), odpady opakowaniowe z grupy 15 (opakowania z papieru i tektury, opakowania z tworzyw sztucznych) oraz niesegregowane odpady komunalne z zaplecza budowy.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych, gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Podczas realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będą wykonywane prace ziemne, które spowodują powstawanie mas ziemnych z wykopów. Inwestor na tym etapie procedury nie jest w stanie określić, czy samodzielnie będzie zagospodarowywać masy ziemne tak, aby nie wytwarzać odpadów o kodzie 17 05 04. Jeżeli nie będzie takiej możliwości zostaną podjęte działania polegające na zbyciu zalegających mas ziemnych. Należy również zwrócić uwagę, że Inwestor zamierza w umowie z firmą wykonującą pracę ziemne zawrzeć zapis, że obowiązek zagospodarowania odpadów powstających w wyniku prac przejmuje firma, która dane odpady wytworzyła.

Wytworzone odpady będą przekazywane uprawnionym podmiotom, w pierwszej kolejności do odzysku. Odpady, których odzysk z przyczyn technologicznych nie jest możliwy lub nie jest uzasadniony z przyczyn ekonomicznych, będą przekazywane do unieszkodliwienia.

Wykonawca prac zobowiązany jest do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 992 ze zm.).

Wykopy realizowane będą do maksymalnej głębokości ok. 2,5 m p.p.t. Woda gruntowa w obszarze prowadzonych robót występuje na głębokości od 1,5 do 4,0 m p.p.t. Ewentualne odwodnienie wykopów nie spowoduje zmiany stosunków wodnych na terenach sąsiadujących z inwestycją.

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. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych.

Na etapie realizacji inwestycji, ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie używana woda.

Projektowany jest drenaż francuski przy drodze pieszorowerowej przylegającej do jezdni, a na pozostałym obszarze występują rowy, które zostaną pogłębione do głębokości 0,5 m.

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

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

Emisje do powietrza w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter punktowy i przejściowy. Wystąpi nieplanowana i niezorganizowana, okresowa emisja spalin, pochodzących ze spalania paliw ciekłych, bez znacznego negatywnego wpływu

na środowisko i ludzi. Podczas spalania paliwa następuje emisja do powietrza produktów spalania, a więc głównie tlenków azotu, tlenku i dwutlenku węgla oraz tlenków siarki. Mogą więc wystąpić chwilowe podwyższone wartości stężeń ww. związków, nie powodując jednak przekroczenia wartości dopuszczalnych. W celu minimalizacji niekorzystnych dla środowiska emisji, roboty prowadzone będą przy zastosowaniu jednostek sprzętowo-transportowych sprawnym technicznie, legitymujących się aktualnymi badaniami i przeglądami technicznymi.

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

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

Pojazdy poruszające się po zmodernizowanej drodze będą spalały mniej medium napędowego ze względu na mniejsze opory pojazdów podczas jazdy, co będzie wynikiem prac budowlanych – emisja substancji do powietrza wobec stanu aktualnego zostanie ograniczona.

W porównaniu do stanu obecnego, eksploatacja drogi przyczyni się do mniejszej emisji hałasu ze względu na wyrównanie powierzchni drogi i przeprowadzenie prac remontowych. Należy wziąć pod uwagę fakt, że potencjalnie niewielki wzrost pojazdów używających przebudowywanej drogi, ze względu na jej stan, nie przyczyni się do zwiększenia emisji hałasu.

Biorąc pod uwagę fakt przebudowania drogi należy mieć na względzie istotną poprawę jakości jazdy i bezpieczeństwa. Droga w obecnym stanie użytkowana jest głównie przez okolicznych mieszkańców. Zadanie ma pozytywny wpływ na stan powietrza atmosferycznego.

Na etapie eksploatacji mogą powstawać jedynie odpady związane z utrzymaniem we właściwym stanie poboczy i przydrożnych rowów oraz drzew, a także z okresowymi pracami porządkowymi w obszarze pasa drogowego. Obowiązek utrzymania czystości i porządku na drogach publicznych należy do zarządcy drogi.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia na terenie tej inwestycji nie będą miały miejsca zdarzenia o charakterze awarii przemysłowych. Nie będą również występowały sytuacje wytwarzania i magazynowania substancji niebezpiecznych mogących powodować zagrożenie dla środowiska oraz życia i zdrowia ludzi.

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

Na etapie eksploatacji przewiduje się, że ponadnormatywne oddziaływania poza pasem drogowym nie będą występowały, a wartości maksymalne nie przekroczą wartości stężeń dopuszczalnych.

Wykonanie nowej, równej i twardej nawierzchni przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu komunikacyjnego w stosunku do stanu obecnego.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia możliwe będzie oddziaływanie na warunki życia, zdrowia i bezpieczeństwa mieszkańców poprzez okresowe utrudnienia w ruchu kołowym i pieszym, zmniejszenie dostępności do terenów rolnych, zwiększenie zagrożenia bezpieczeństwa z powodu prowadzenia prac budowlanych, większą emisję hałasu i spalin. Wymienione uciążliwości będą miały charakter krótkotrwały i będą minimalizowane poprzez odpowiedni nadzór i organizację prac budowlanych, zabezpieczenie terenu budowy, tymczasową organizację ruchu, przestrzeganie zasad bhp w trakcie prac budowlanych, wykorzystanie sprawnego technicznie sprzętu i prawidłową jego eksploatację. W fazie eksploatacji przedsięwzięcie wpłynie na poprawę jakości życia mieszkańców poprzez usprawnienie ruchu, zmniejszenie emisji spalin, pyłów, kurzu i hałasu, poprawę estetyki krajobrazu i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu.

Zastosowanie prawidłowych rozwiązań projektowych, technicznych i technologicznych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o którym mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 uouioś.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej - wydawanej

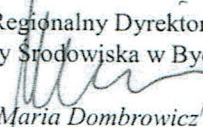
na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1474 t.j.), o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Po uzyskaniu zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania, na żądanie strony, decyzji zostanie nadana klauzula ostateczności.

Zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018 r., poz. 1044 t.j.), jednostki samorządu terytorialnego są zwolnione z obowiązku jej dokonania.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Maria Dombrowicz

Załączniki:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy uouioś

Otrzymują:

1. Powiat Grudziądzki ul. Małomłyńska 1, 86-300 Grudziądz
2. Pani Aleksandra Jaczun-Dorau, ul. Bema 12/1, 87-100 Toruń
3. Strony zawiadomione zgodnie z art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy, ul. Kujawska 4, 85-031 Bydgoszcz
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu, ul. Popieluszki 3, 87-100 Toruń

Sprawę prowadzi: p. Justyna Ostrowska tel. 52 50-65-666, wew. 6048, e-mail: justyna.ostrowska.bydgoszcz@rdos.gov.pl



Bydgoszcz, dnia 27 listopada 2018 r.

WOO.420.184.2018.JO.18

Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 t.j.).

- I. Przedmiotem inwestycji jest przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1395C Biały Bór - Wałdowo Szlacheckie - Ruda.
- II. Zamierzenie przebiegać będzie po istniejącym śladzie.
- III. Parametry drogi:
 - kategoria ruchu KR3 i KR4;
 - klasa drogi Z;
 - długość - 7,7 km.
- IV. W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji projektuje się poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości 6 m. Na całej długości jezdni projektowana nawierzchnia będzie z masy mineralno-bitumicznej. Planuje się również budowę zatok autobusowych o szerokości 3,0 m z chodnikami (peronami), częściowo budowę chodnika jednostronnego i drogi pieszorowerowej, utwardzenie zjazdów, przebudowę przepustów drogowych oraz oczyszczenie i pogłębienie istniejących rowów.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Maria Dombrowicz



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz, tel.: 52 50-65-666, fax: 52 50-65-667, kancelaria.hydgoszcz@rdos.gov.pl, hydgoszcz.rdos.gov.pl