



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**



Bydgoszcz, dnia 18 października 2019 r.

WOO.420.133.2019.JM.13

DECYZJA Nr 118/2019

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l) oraz art. 84, 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r., poz. 2081 ze zm.) 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 7 maja 2019 r. (wpływ: 16.05.2019 r.), bez sygnatury, złożonego przez Gminę Złotniki Kujawskie, w imieniu której wystąpił Pełnomocnik Pan Andrzej Piasecki,

orzekam:

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 150108C i drogi wewnętrznej zlokalizowanej na dz. o nr 259 w miejscowości Gniewkówiec, gmina Złotniki Kujawskie”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.
- II. 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:
 1. Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki.

2. Przepust drogowy pod drogą główną w miejscu krzyżowania się cieku z pasem drogowym oczyścić celem jego udrożnienia i poprawy warunków ewentualnej migracji małych zwierząt.
3. Nie organizować baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac:
 - a) w pobliżu drzew, zachowując wolną strefę wokół równą co najmniej obrysowi koron drzew,
 - b) w pobliżu zbiorników i cieków, zachowując strefę buforu o szerokości minimalnej 5 m od linii brzegowej.
4. Drzewa i krzewy, które nie podlegają wycince a pozostają w zasięgu oddziaływania inwestycji na etapie budowy zabezpieczyć przed:
 - a) uszkodzeniem mechanicznym zakrzewień poprzez ich wyгородzenie i oznakowanie,
 - b) zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz niepodnoszenie 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.
5. W przypadku konieczności podniesienia poziomu gruntu o więcej niż 30 cm w zasięgu rzutu korony drzew wykonać warstwę drenażowo-napowietrzającą.
6. 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.
7. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
8. Przewożone materiały sypkie zabezpieczyć plandeką przed pyleniem.
9. Używać sprzęt oraz maszyny i środki transportu w dobrym stanie technicznym, w celu nie dopuszczenia do niekontrolowanych wycieków substancji ropopochodnych z maszyn i urządzeń.

10. Plac budowy wyposażyć w sorbenty do likwidacji rozlewisk substancji ropopochodnych.
11. Powstałe w trakcie robót budowlanych odpady zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi magazynować w miejscach zabezpieczonych przed przenikaniem substancji niebezpiecznych do gruntu.
12. Wszelkie naprawy pojazdów i maszyn, wymianę olejów napędowych, smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu przeprowadzać poza placem budowy, na terenie stałych baz wykonawcy lub w specjalistycznych punktach serwisowych, na szczelnym stanowisku, izolowanym od podłoża.
13. Odpady magazynować w wyznaczonych miejscach lub pomieszczeniach i przekazywać firmie posiadającej odpowiednie pozwolenia na odbiór tych odpadów.
14. Wody opadowe i roztopowe z nawierzchni utwardzonej jezdni odprowadzać do spustów, studni chłonnych z odprowadzeniem do drenaży, a także powierzchniowo poprzez spadki poprzeczne i podłużne.

UZASADNIENIE

Gmina Złotniki Kujawskie, w imieniu której wystąpił Pełnomocnik Pan Andrzej Piasecki w dniu 16.05.2019 r., złożyła wniosek z dnia 8.05.2019 r., bez sygnatury, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 150108C i drogi wewnętrznej zlokalizowanej na dz. o nr 259 w miejscowości Gniewkówiec, gmina Złotniki Kujawskie”.

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.

W dniu 24 września 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712 t.j.), zgodnie z którą do spraw wszczętych na podstawie ustaw zmienianych w art. 1 oraz w art. 3 i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z tym, zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. l) uouioś, w przypadku przedsięwzięć dla których wnioskodawcą jest jednostka samorządu terytorialnego, dla której organem wykonawczym jest organ właściwy

do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot od niej zależny w rozumieniu art. 24m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2019 r., poz. 506 ze zm.), organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska oraz art. 72 ust. 1a. ustawy, z którego wynika, że decyzję środowiskową wydaje się przed dokonaniem zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych oraz zgłoszenia zmiany sposobu użytkowania obiektu budowlanego lub jego części na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane (Dz. U. z 2019 r., poz. 1186 ze zm.).

W odniesieniu do przebudowy drogi gminnej nr 150108C, odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ona drogę publiczną, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony. Natomiast w odniesieniu do przebudowy odcinka drogi wewnętrznej, a tym samym niestanowiącej drogi publicznej, zastosowania nie ma ww. art. 80 ust. 2 uouioś, w związku z czym dla tego zakresu przedsięwzięcia wymagane jest stwierdzenie zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, o ile został on uchwalony.

Teren, na którym znajdują się obie powyższe drogi wewnętrzne nie jest objęty ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

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 przebudowywanej drogi jest większa niż 1,0 km.

W dniu 11 października 2019 r. weszło w życie rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 t.j.), zgodnie z którym do spraw z zakresu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe. W związku z tym,

kwalifikacja przedmiotowego przedsięwzięcia jako mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko nie uległa zmianie.

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.

Informacje 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 1422/2019.

W dniu 23 maja 2019 r., obwieszczeniem znak: WOO.420.133.2019.JM, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego. Jednocześnie pismami znaki kolejno WOO.420.133.2019.JM.3, a także WOO.420.133.2019.JM.4, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, 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 Inowrocławiu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, 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 Złotniki Kujawskie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu pismem z dnia 7 czerwca 2019 r. (wpływ: 11.06.2019 r.), znak: N.NZ-42-2-36-1/19 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 31 maja 2019 r. wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia dokumentacji. W dniu 23 lipca 2019 r. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ze względu na nieuzupełnienie Kip zaopiniował negatywnie

przedmiotową inwestycję. Po uzupełnieniu dokumentacji przez Inwestora w dniu 12 sierpnia 2019 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, wystąpił ponownie do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, o opinię w przedmiotowej sprawie. W dniu 26 sierpnia 2019 r., pismem znak: BD.RZŚ.435.289.2019.MM.3, Organ ten wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

Po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia zawarty w Kip, jest niewystarczający do jednoznacznego określenia wpływu zamierzenia (lub jego braku) na środowisko, dlatego pismem z dnia 4 czerwca 2019 r., znak: WOO.420.133.2019.JM.5, wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia danych zawartych w dokumentacji, w zakresie podania parametrów planowanej drogi, a także przedstawienia oddziaływania na przyrodę.

Dokumentacja została uzupełniona w dniu 10.07.2019 r.

Ponieważ 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 Inowrocławiu i do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy.

Po przeanalizowaniu danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 i 2 uouioś, a także uwzględnieniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Inowrocławiu i Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał w dniu 18 września 2019 r., postanowienie, znak: WOO.420.133.2019.JM.10, w którym nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, zawiadomił strony o zebraniu wszystkich dowodów w sprawie.

Informację o wydanym postanowieniu odstępującym od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść zamieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1423/2019.

W toku postępowania strony nie zgłosiły uwag i wniosków.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o załączone materiały.

Przedmiotem inwestycji jest przebudowa dróg stanowiących częściowo pas drogi publicznej – 150108C oraz częściowo pas drogi wewnętrznej będącej własnością

i w zarządzie Gminy Złotniki Kujawskie zlokalizowanych na obszarze administracyjnym gminy Złotniki Kujawskie w miejscowości Gniewkówiec.

Celem inwestycji jest przebudowa dróg w celu wykonania jezdni bitumicznej wraz z obustronnymi poboczami z kruszywa oraz innymi elementami stanowiącymi wyposażenie drogi niezbędnymi dla jej prawidłowego funkcjonowania (zjazdu, muldy odwadniające, rowy drogowe, obiekty inżynierskie takie jak przepusty, ścieki) uzależnionymi od warunków terenowych.

Powstanie nowej jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu poprzez dostosowanie parametrów odcinków dróg do obowiązujących wytycznych.

Przebudowa ma za zadanie poprawić bezpieczeństwo oraz komfort ruchu poprzez ulepszenie i poszerzenie nawierzchni jezdni drogi, utwardzenie zjazdów i poboczy oraz prawidłowe oznakowanie pionowe oraz poziome z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ulepszenie nawierzchni jezdni obejmuje ułożenie warstwy profilowej z kruszywa łamanego na istniejącej nawierzchni tłuczniowej i ułożenie na niej warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego. W miejscach o niedostatecznej szerokości istniejącej nawierzchni tłuczniowej, przewiduje się jej poszerzenie i wykonanie pełnej konstrukcji drogi, tj. wzmocnienia podłoża warstwą gruntu stabilizowanego cementem, ułożenia warstw podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz warstw z betonu asfaltowego.

Warstwa wzmacniająca podłoże wykonana zostanie poprzez wymieszanie w wytwórni, następnie przetransportowana pojazdami ciężarowymi na miejsce budowy i ułożona w korycie jezdni oraz zagęszczona mechanicznie walcem drogowym.

Warstwa profilowa i podbudowy z kruszywa łamanego zostanie przetransportowana ze składowiska dostawcy pojazdami ciężarowymi na miejsce budowy i ułożona w korycie jezdni, a następnie zagęszczona mechanicznie walcem drogowym.

Mieszanki mineralno-bitumiczne na górne warstwy nawierzchni zostaną przygotowane w wytwórni posiadającej odpowiednie uprawnienia i receptury, dostarczona pojazdami ciężarowymi na miejsce budowy, następnie wbudowana przy użyciu rozkładarki i zagęszczona walcem drogowym. Na zjazdach i miejscach o nie regularnej geometrii mieszanka zostanie rozłożona ręcznie.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia, w okresie jego realizacji, nie są planowane żadne remonty, rozbudowy, przebudowy i budowy innych odcinków dróg, które mogłyby mieć wpływ na wspólne oddziaływanie przedsięwzięć na środowisko.

Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach z urządzeniami oraz 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 łąkowe 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; przylegające do jezior; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW600043, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako słaby. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW6000171883549 - Dopływ ze Żłotnik Kujawskich, zaliczonym do regionu wodnego Warty. 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 chemicznego wód powierzchniowych.

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

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

Dla zapewnienia właściwego odwodnienia powierzchniowego, zaprojektowano wykonanie spadku poprzecznego i podłużnego daszkowego 2%.

Zastosowane rozwiązania w zakresie gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi oraz rozwiązania w zakresie gospodarowania odpadami w pełni chronić będą wody powierzchniowe i podziemne przed zanieczyszczeniem, w tym będą pozytywnie oddziaływać na cele środowiskowe określone dla jednolitej części wód podziemnych (JCW), a także będą pozytywnie oddziaływać na cele środowiskowe określone dla jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP).

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja zamierzenia we wskazanym zakresie i lokalizacji, nie wymaga usunięcia drzew i krzewów, w obrębie których nie potwierdzono obecności chronionych gatunków porostów.

W przebiegu drogi nie stwierdzono siedlisk szczególnie sprzyjających migracji płazów lub innych gatunków dziko występujących zwierząt (obecność pól uprawnych oraz zabudowy wolnostojącej i brak terenów podmokłych lub zawodnionych).

W przebiegu drogi brak jest cieków lub terenów podmokłych o szczególnych wartościach przyrodniczych.

Dla zabezpieczenia drzew rosnących w zasięgu przewidywanego wpływu, a niepodlegające usunięciu wskazano na potrzebę zastosowania działań zabezpieczających przed uszkodzeniem ich pni, brył korzeniowych i koron.

W zasięgu oddziaływania bezpośredniego (pas przewidywanego zajęcia) dominują zbiorowiska roślinności przydrożnej, gdzie brak jest wykształconych lub cennych typów siedlisk przyrodniczych.

Ponadto, projekt przewiduje zachowanie dotychczasowej kategorii drogi, co przyczyni się do zachowania dotychczasowych warunków ewentualnej migracji zwierząt po powierzchni drogowej.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych, czy innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, wynikającymi z art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, np. niszczenie

ich siedlisk lub ostoj, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzenie gniazd, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

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, krótkotrwały i zanikną po zakończeniu prac budowlanych.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wykorzystane 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 sprawnych 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 70–110 dB. W celu minimalizacji niedogodności, zmechanizowane roboty budowlane prowadzone będą tylko w porze dziennej. Liczba jednostek sprzętowo-transportowych pracujących jednocześnie w pobliżu zabudowań ograniczona będzie do niezbędnego minimum. Wzmożony chwilowo hałas ustąpi wraz z zakończeniem robót budowlanych.

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

Odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, głównie odpady z remontu i przebudowy drogi, będą segregowane oraz magazynowane w kontenerach, pojemnikach lub luzem w przeznaczonym do tego celu miejscu. Następnie zostaną przekazane wyłącznie uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.

Na etapie eksploatacji mogą powstawać jedynie odpady związane z utrzymaniem we właściwym stanie poboczy, 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.

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 dróg, 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.

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 życie 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.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ przyjmujący zgłoszenie o którym mowa w art. 72 ust. 1a uouioś.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a. 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 2019 r., poz. 1000 ze zm.), 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. Gmina Złotniki Kujawskie, ul. Powstańców Wielkopolskich 6, 88-180 Złotniki Kujawskie
2. Pan Andrzej Piasecki - Pełnomocnik, Zakład Inżynierii Komunikacyjnej, Al. Kopernika 5/71, 88-100 Inowrocław
3. Strony zawiadomione zgodnie z art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu, Plac Klasztorny 1b, 88-100 Inowrocław
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Bydgoszczy, Al. Mickiewicza 15, 85-071 Bydgoszcz

Sprawę prowadzi: p. Jakub Malczyk tel. 52 50-65-666, wew. 6043, e-mail: jakub.malczyk.bydgoszcz@rdos.gov.pl



Bydgoszcz, dnia 18 października 2019 r.

WOO.420.133.2019.JM.14

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 ze zm.).

1. Przedmiotem inwestycji jest przebudowa dróg stanowiących częściowo pas drogi gminnej nr 150108C oraz częściowo pas drogi wewnętrznej będącej własnością i w zarządzie Gminy Złotniki Kujawskie.
2. Zakres rozbudowy podzielono na dwa odcinki:
 - a. przebudowa drogi gminnej nr 150108C na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 246 do włączenia drogi wewnętrznej (odcinek o długości do 950 m), polegająca na wykonaniu jezdni o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3,5 m z obustronnymi poboczami o szerokości 0,75 (z możliwością lokalnej zmiany szerokości jezdni do 5,0 m i poboczy 2 x 0,5m),
 - b. przebudowa drogi wewnętrznej (odcinek o dł. do 500 m), polegająca na wykonaniu jezdni o nawierzchni bitumicznej i szerokości 3,5 m z obustronnymi poboczami o szerokości 0,75 m (z możliwością lokalnej zmiany szerokości jezdni do 5,0 m i poboczy 2 x 0,5 m)
3. Łączna długość przebudowywanych dróg wynosi około 1,45 km.
4. Parametry techniczne projektowanych odcinków dróg:
 - a. klasa drogi: D (droga lokalna),
 - b. szerokość jezdni: 3,5 - 5,0 m,
 - c. prędkość projektowa $V_p = 30$ km/h,
 - d. kategoria ruchu: KR-1.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Maria Dombrowicz

