



Bydgoszcz, dnia 21 października 2015 r.

**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY**

WOO.4240.572.2015.PP.2

**POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 ze zm.), w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 ze zm.), nawiązując do pisma Burmistrza Lubrańca z dnia 22.09.2015 r., znak: RG.6220.19.2015.DG (data wpływu: 23.09.2015 r.), po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną w dniu 16.10.2015 r.), złożonego przez Pana Andrzeja Kolanowskiego Kierownika Referatu Inwestycji i Rozwoju Gminy,

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej nr 190669 C Siemnowo-Grójec, gmina Lubraniec, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

**Uzasadnienie**

Burmistrz Lubrańca, pismem z dnia 22.09.2015 r., znak: RG.6220.19.2015.DG (data wpływu: 23.09.2015 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną w dniu 16.10.2015 r.), 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 sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane: „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”.

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. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

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

Celem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi gminnej nr 190669C Siemnowo – Grójec w miejscowości Milżyn, Siemnowek i Siemnowo na terenie gminy Lubraniec. Droga rozpoczyna się od drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski-Izbica w km 14+699 i kończy na drodze gminnej, na granicy z gminą Boniewo.

Droga składa się z dwóch odcinków. Pierwszy odcinek od strony drogi wojewódzkiej nr 270 do drogi nr 190672C Siemnowek o długości 2358 m i szerokości 5 m oraz drugi odcinek od skrzyżowania dróg nr 190667C Sułkowo-Siemnowek i nr 190672C Siemnowek do granicy gminy, o długości 715 m szerokości 5 m. Łączna długość drogi nr 190669C wynosi 3073 m. Szerokość pasa drogowego po podziałach wynosi średnio 10-12 m. Powierzchnia działek drogowych pod potrzeby pasa drogowego to 3,4 ha, w tym projektowana powierzchnia jezdni 15600 m<sup>2</sup>, zjazdów 560 m<sup>2</sup>, utwardzonych poboczy 4400 m<sup>2</sup> oraz 450 m<sup>2</sup> chodników. Projektowane utwardzenia drogi z poboczami stanowią 60% powierzchni pasa drogowego.

Obecnie droga posiada nawierzchnię bitumiczną o średniej grubości 4 cm i jest w bardzo złym stanie technicznym. Konstrukcja nawierzchni na całym odcinku projektowana jest dla obciążenia ruchem KR 1. Istniejącą podbudowę tłuczniową w pasach brzegowych rozbieranych wykonuje się mieszanki żwirowo-tłuczniowej wapiennej stabilizowanej mechanicznie o grubości 20 cm wraz z nawierzchnią bitumiczną, tak jak to jest na całym odcinku drogi.

Założenia projektowe drogi:

- długość – 3073 m;
- klasa techniczna drogi – L;
- prędkość projektowa – 40 km/godz.;
- szerokość jezdni – 5 m;
- spadek poprzeczny – daszkowy 2%;
- szerokość poboczy – 0,75 m.

Przebudowa polegać będzie na:

- wzmocnieniu konstrukcji nawierzchni drogi poprzez rozebranie fragmentów nawierzchni, ułożenie warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego AC11W50/70 w ilości od 100 do 150 kg/m<sup>2</sup>;
- ułożeniu warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11S50/70 o grubości 4cm;
- wymianie krawężników i poszerzeniu chodnika z kostki betonowej w obrębie szkoły;
- utwardzeniu poboczy z mieszanki tłuczniowej 0/31,5 mm;
- utwardzeniu zjazdów z betonu asfaltowego AC 11/S50/70 na podbudowie tłuczniowej;
- wykonaniu oznakowania poziomego i pionowego wraz z barierami ochronnymi;
- profilowaniu skarp i dna istniejących rowów z wymianą przepustów na rury PP.

Wody opadowe zostaną odprowadzone powierzchniowo na tereny zielone – skarpy oraz przez 1800 mb rowów bezodpływowych. Istniejące przepusty ze zmurzonych rur betonowych zostaną wymienione na nowe z rur PP.

W czasie budowy inwestycji będzie wykorzystywany sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się generowanie hałasu, zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Ponadto okresowo może wystąpić oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych. Dlatego też, celem minimalizacji uciążliwości, roboty będą przeprowadzane wyłącznie w porze dnia.

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej rozwiązań mających na celu ochronę środowiska,

nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gleby. Wykonawcy robót będą używać maszyny i sprzęt w odpowiednim stanie technicznym, aby nie dopuścić do przedostawania się zanieczyszczeń ropopochodnych do wód gruntowych.

Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Podczas wykonywania zadania powstawać mogą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz komunalne.

Wszystkie one będą gromadzone w wydzielonym miejscu, odpowiednio zabezpieczone, a następnie wywiezione i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.).

Potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy zabezpieczone będą poprzez przewoźne urządzenia sanitarne, np. ekologiczne kabiny ustępowe typu Toi-Toi albo na terenie bazy ekipy prowadzącej budowę. Ścieki z urządzeń przenośnych (kabin ustępowych typu Toi-Toi) odbierane będą przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenia i przekazywane do punktów zlewnych na oczyszczalni ścieków.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i nie spowoduje znacznego wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Zamierzenie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych warunków ruchowych oraz wymogów bezpieczeństwa.

W aspekcie stałego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, zamierzenie nie zwiększy stopnia zanieczyszczenia gleby oraz nie spowoduje dodatkowego wprowadzania ścieków, ani szkodliwych substancji i energii do środowiska.

Po wzmocnieniu konstrukcji drogi zwiększy się płynność ruchu i nastąpi poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego, w związku z czym generalnie zmniejszy się poziom hałasu. Emisja zanieczyszczeń powstających podczas eksploatacji nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

Zamierzenie jest usytuowane w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549). Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

W wyniku prowadzonych prac nie przewiduje się zakłócenia walorów krajobrazowych terenu lub zajęcia powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych lub miejsc występowania gatunków chronionych w obrębie terenów leśnych, obszarów wodnych, wodno – błotnych i łąk.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, przyjęty zakres robót, jej lokalizację i przyjęte działania minimalizujące, nie przewiduje się, aby planowane prace wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności.

Budowa dróg nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o jego zaliczeniu do zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013 r., poz. 1479).

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

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

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 niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący.

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

- a) powódź – zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
- b) nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
- c) huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
- d) upały – deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiana trasa posiada charakter lokalnej, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu. Dodatkowo podkreślić należy, iż omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowskiej.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Pouczenie

Na niniejsze postanowienie przysługują zażalenia



Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Kamila Sobieś  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

- ① Burmistrz Lubrańca ul. Brzeska 49, 87-800 Lubraniec
2. Pan Andrzej Kolanowski Kierownik Referatu Inwestycji i Rozwoju Gminy, Urząd Miejski w Lubrańcu, ul. Brzeska 49, 87-890 Lubraniec
3. RDOŚ, a/a

Sprawę prowadzi: p. Justyna Ostrowska, tel. 52 50-65-666, wew. 6054, e-mail: jostrowska@rdos-bydgoszcz.pl.