

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 2 oraz art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199, poz. 1227 ze zm.) i § 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.) w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2013, poz. 267 ze zm.)

Wójt Gminy Drzycim

Po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Panią Aldonę Mikulską reprezentującą Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 239 Bładzim – Świecie, odcinek Gródek – Kraplewice od km 19+750 do km 22+198”.

Postanawiam

Uznać, iż dla w/w przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

UZASADNIENIE

W wyniku złożenia przez Panią Aldonę Mikulską reprezentującą Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi wojewódzkiej nr 239 Bładzim – Świecie, odcinek Gródek – Kraplewice od km 19+750 do km 22+198” na działkach o nr ewidencyjnych 5 i 15 obręb Kraplewice oraz 40/2, 40/3 i 178 obręb Gródek, zostało wszczęte postępowanie.

Zgodnie z § 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.) przedsięwzięcie to kwalifikuje się jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego może być wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Oceniając czy zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przeanalizowano zgromadzone materiały : wniosek, uzupełnienie wniosku, kartę informacyjną, otrzymane opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu. Uwzględniono również uwarunkowania o których mowa w art. 63 ust. 1 w/w ustawy.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu odpowiadając opinią znak: N.NZ – 4205-1/79/14 z dnia 26.05.2014 r. uznał, iż nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy po otrzymaniu uzupełnienia od Wnioskodawcy postanowieniem znak: WOO.4240.309.2014.KŚ.2 z dnia 30.06.2014 r. postanowił uznać, że dla w/w przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Analizując przedmiotową sprawę Wójt Gminy Drzycim wziął pod uwagę powyższe stanowiska.

Planowane zamierzenie obejmuje przebudowę drogi wojewódzkiej nr 239 Bładzim – Świecie, odcinek Gródek – Kraplewice, od km 19+750 do km 22+198.

Omawiana trasa przebiega przez tereny leśne. Droga ma przekrój jednojezdniowy, o szerokości 4,00 m i dwóch pasach ruchu. Pobocza gruntów mają szerokość około 1,00 m. W ciągu przebudowywanego odcinka znajduje się przystanek autobusowy, bez wydzielonej zatoki oraz liczne zjazdy do lasu, nie występują chodniki, ścieżki rowerowe i obiekty inżynierskie.

Po obu stronach drogi zlokalizowane są rowy, w wielu miejscach zarośnięte i niedrożne. Pobocza gruntowe również są zarośnięte lub zdeformowane i uszkodzone, co przekłada się negatywnie na bezpieczeństwo użytkowników oraz parametry odwodnieniowe. Pochylenia poprzeczne jezdni uniemożliwiają spływ wody opadowej w kierunku krawędzi.

Podstawowe parametry techniczne przebudowywanej drogi wojewódzkiej :

- klasa drogi - Z
- prędkość projektowa - 60 km/h
- przyjęta kategoria ruchu - KR-3
- szerokość jezdni - 6,0 m,
- szerokość poboczy - 1,00 m,
- szerokość zjazdów - 4,00 m,
- oś obliczeniowa - 80 kN

W ramach zadania przewiduje się:

- przebudowę jezdni poprzez wykonanie poszerzenia obustronnego po 1,0 m i wzmocnienie konstrukcji jezdni odpowiadającym wymaganiom dla KR-3
- przebudowę poboczy,
- przebudowę zjazdów,
- profilowanie skarp.

Podczas prac rozbiórkowych nastąpi rozebranie warstw asfaltowych i podbudowy z tłucznia granitowego. W ramach zadania nastąpi również pielęgnacja rowów przez ich wykoszenie.

W fazie budowy nastąpi okresowy wzrost poziomu substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza atmosferycznego oraz poziomu emitowanego hałasu. Okresowe uciążliwości spowodowane będą przede wszystkim pracą urządzeń o napędzie spalinowym, transportem oraz rozładunkiem materiałów budowlanych.

Biorąc pod uwagę charakter inwestycji i jej skalę nie przewiduje się pogorszenia w sposób znaczący klimatu akustycznego na działkach sąsiednich. Wykonawca musi zostać zobowiązany do wyłączania silników spalinowych podczas dłuższych postojów samochodów i sprzętu. Sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych będzie sprawny, bez wycieków paliwa i olejów. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt i reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. Ponadto, może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych. Prace przy przebudowie prowadzone będą w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, a uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Zaplecze budowy musi być zlokalizowane na terenie posiadającym uszczelnioną nawierzchnię, w odległości powyżej 200 m od zbiorników wody. Przewiduje się lokalizację zaplecza w obrębie miejscowości Kraplewice lub Gródek . W celu zapewnienia pracownikom warunków socjalnych, zostaną zastosowane przenośne toalety typu TOI TOI.

Podczas budowy powstawać będą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz odpady komunalne. Wszystkie one będą gromadzone w wydzielonym miejscu, odpowiednio zabezpieczone, a następnie zostaną wywiezione i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r. poz. 21 ze zm.), przez specjalistyczne firmy. Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

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

nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleby. Wzmocnienie konstrukcji drogi zwiększy płynność ruchu, w związku z czym generalnie zmniejszy się poziom hałasu, nastąpi też poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Odprowadzenie nawierzchni jezdni, poboczy i zjazdów nastąpi poprzez zaprojektowane spadki poprzeczne i podłużne oraz do rowów przydrożnych. Z badań geotechnicznych wynika, że istniejący grunt jest przepuszczalny, co zapewnia szybkie wsiąkanie wód opadowych.

Projekt nie przewiduje stosowania dodatkowych zabezpieczeń gruntu przed zanieczyszczeniami. W sąsiedztwie planowanego do modernizacji odcinka drogi brak jest zbiorników wód powierzchniowych. Najbliższy ciek znajduje się w kierunku zachodnim, w odległości ok. 180 m od początku odcinka przewidzianego do przebudowy.

Odprowadzanie wód opadowych będzie odbywało się tak, jak dotychczas, poprawie ulegnie tylko łatwość spływu wód z powierzchni drogi, poprzez jej wyprofilowanie. W rowach przydrożnych w sposób naturalny ulegnie osadzeniu zawiesina i pozostałe zanieczyszczenia wielkocząsteczkowe (węglowodory).

Właściwa eksploatacja urządzeń służących do odprowadzania wód opadowych, bieżące usuwanie zanieczyszczeń i umożliwienie sprawnego spływu do rowów przydrożnych, zapobiegnie ewentualnej infiltracji zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły. Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu następujących rozwiązań (opisanych w karcie informacyjnej):

1. Etap budowy:
 - a) sprawny technicznie sprzęt i atestowane materiały budowlane,
 - b) lokalizacja zaplecza budowy na terenie posiadającym uszczelnioną nawierzchnię,
2. etap eksploatacji:
 - a) zastosowanie szczelnych nawierzchni,
 - b) w przypadku wystąpienia wypadków drogowych lub innych sytuacji awaryjnych, stosowanie przez służby ratownicze sorbentów ograniczających przedostanie się substancji niebezpiecznych do gruntu, a w konsekwencji zanieczyszczenie wód podziemnych,

jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjętym Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., nr 49, poz. 549).

Zamierzenie będzie zlokalizowane częściowo na pograniczu (jedynie w niewielkim stopniu w głębi) obszaru specjalnej ochrony ptaków Bory Tucholskie PLB220009, Wdeckiego Parku Krajobrazowego i Świeckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu oraz poza innymi 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.

Inwestycja usytuowana jest dodatkowo w granicach korytarza ekologicznego o znaczeniu ponadlokalnym: „Kaszuby – Dolina Wisły”, wyznaczanego przez Instytut Badań Ssaków PAN.

W odniesieniu do Świeckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, obowiązują uwarunkowania zawarte w uchwale nr VI/106/11 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 21 marca 2011 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj – Pom. Nr 99 poz. 793), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko. Jednakże, zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt. 3 ww. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Na terenie Wdeckiego Parku Krajobrazowego obowiązują uwarunkowania określone w rozporządzeniu Wojewody Kujawsko – Pomorskiego nr 29/2004 z dnia 2 listopada 2004 r. w sprawie Wdeckiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 111, poz. 1888). Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt. 4 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą inwestycji celu publicznego.

Względem obszarów Natura 2000 zastosowanie mają uwarunkowania wynikające z art. 33 ustawy o ochronie przyrody, w tym zakaz podejmowania działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na obszary sieci Natura 2000, w szczególności pogorszyć stan siedlisk, wpłynąć negatywnie na gatunki lub pogorszyć integralność obszaru, a także połączenia z innymi obszarami.

Inwestycja nie wiąże się z wycinką drzew, a także nie powoduje naruszenia cennych przyrodniczo siedlisk, w tym obszarów podmokłych, bagiennych, łąkowych czy leśnych.

Zgodnie z uzupełnieniem dokumentacji w trakcie prowadzonych prac uwzględnione zostaną niezbędne zabezpieczenia drzew przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Na omawianej drodze nie odnotowano kolizji drogowych z udziałem zwierząt, tym niemniej, z uwagi na lokalizację w terenie leśnym oraz w granicach korytarza ekologicznego „Kaszuby – Dolina Wisły”, zdecydowano o wprowadzaniu oznakowania ostrzegawczego przed możliwością występowania zwierząt na drodze oraz ograniczeniu prawdopodobieństwa kolizji z udziałem zwierząt, a tym samym zabezpieczenie ich migracji.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się zagrożenia dla zachowania ww. obszarów chronionych, a także przedmiotów ochrony obszaru specjalnej ochrony ptaków Bory Tucholskie PLB220009, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Na obszarze projektowanego zadania, nie występują : obszary wodno – błotne , inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszary wybrzeży, obszary górskie, strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, obszary o znacznej gęstości zaludnienia, obszary przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowskiej.

Nie stwierdza się także występowania transgranicznego oddziaływania analizowanej inwestycji na środowisko.

Zamierzenie to nie zalicza się również do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnej awarii przemysłowej, w myśl zapisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, ze zm.) Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013 r., poz. 1479), stwarzałyby ww. ryzyko.

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym, nie zmieni w sposób znaczący istniejącego zagospodarowania i użytkowania przedmiotowego terenu.

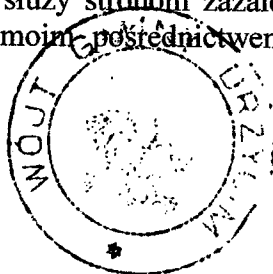
Mając na względzie lokalizację, nie przewiduje się wystąpienia skumulowanego oddziaływania, tym bardziej, że cała omawiana trasa przebiega przez tereny leśne, pozbawione zabudowy mieszkaniowej, która mogłaby być narażona na negatywny wpływ takich oddziaływań.

Po przeanalizowaniu karty informacyjnej przedsięwzięcia jak i stanowisk Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu stwierdzono, iż zastosowanie zaproponowanych przez Wnioskodawcę rozwiązań technicznych jak i technologicznych zapewni ochronę środowiska przed prawdopodobieństwem zaistnienia negatywnego oddziaływania inwestycji na każdym etapie jego realizacji. Mając na uwadze powyższe

uznano brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie służy stronom zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy za moim pośrednictwem w terminie 7 dni od daty jego doręczenia.



WOJTW
mgr Waldemar Moczyński

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz
2. Aldona Mikulska PU Epro, ul. Grudziadzka 132, 87-100 Toruń
3. Dyrekcja Okręgowych Dróg Publicznych w Bydgoszczy, Drogi Krajowe, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz
- 4..Bip Urzędu Gminy Drzycim
5. tablica Ogłoszeń UG Drzycim
- 6.Sołtys Sołectwa Gródek z prośbą o wywieszenie na tablicy ogłoszeń miejscowości Gródek
7. Wójt Gminy Jeżewo, ul. Świecka 12, 86-131 Jeżewo (3 szt.- BIP UG Jeżewo, tablica ogłoszeń UG Jeżewo, a/a)
- 8.Sołtys Sołectwa Kraplewice z prośbą o wywieszenie na tablicy ogłoszeń miejscowości Kraplewice
9. Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Dąbrowa, ul. Leśna 25, 86-131 Jeżewo
- 10.a/a

Do wiadomości:

- 1 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 63
85-950 Bydgoszcz
- 2 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. Sądowa
86-100 Świecie

*Wymiarono na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Drzycim
w dniu 01.07.2018r.*

[Signature]
Podinspektor
ds. rolnictwa, leśnictwa
i ochrony środowiska
mgr inż. Natalia Partyka