



Bydgoszcz, dnia 21 sierpnia 2014 r.

## **REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY**

WOO.4240.487.2014.KŚ.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 Wójta Gminy Włocławek z dnia 10 lipca 2014 r. (wpływ: 4.08.2014 r.), znak: SG.6220.12.2014, po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną w dniu 18 i 19 sierpnia 2014 r.), złożonego przez Powiatowy Zarząd Dróg we Włocławku z/s w Jarantowicach,

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 2910C Nowa Wieś – Smólsk – Kruszyn od km 0+005 do km 1+004 i od km 1+342 do km 2+518”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

### **UZASADNIENIE**

Wójt Gminy Włocławek pismem z dnia 10 lipca 2014 r. (wpływ: 4.08.2014 r.), znak: SG.6220.12.2014, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną w dniu 18 i 19 sierpnia 2014 r.), stwierdzono, że jest to zamierzenie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 cyt. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r.: „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. 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, usytuowanie przedsięwzięcia, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przebudowie poddana zostanie istniejąca droga powiatowa nr 2910C Nowa Wieś – Smólsk – Kruszyn od km 0+005 do km 1+004 i od km 1+342 do km 2+518. Długość planowanej do przebudowy w ramach niniejszego przedsięwzięcia drogi wyniesie ok. 2180 m.

Głównym celem planowanych działań jest polepszenie parametrów geometrycznych drogi w istniejącym pasie, poprzez:

- a) przebudowę jezdni o szerokości 5,5 m;
- b) budowę chodników o szerokości zmiennej do 2,0 m;
- c) budowę zjazdów o szerokości 5,5 m;
- d) budowę dwóch zatok autobusowych o szerokości 3,0 m;
- e) usunięcie kolizji z istniejącym uzbrojeniem;
- f) przebudowę przepustów drogowych;
- g) odtworzenie rowów.

W związku z tym, że analizowane przedsięwzięcie dotyczy istniejącego ciągu komunikacyjnego Inwestor nie przewiduje wariantowania.

W czasie realizacji inwestycji będzie wykorzystywany sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączania silników spalinowych podczas dłuższych postojów. 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 6<sup>00</sup> do 20<sup>00</sup>, a uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Odpad o kodzie 17 03 02 - asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 jest pełnowartościowym materiałem i będzie używany jako dodatek do nowych mieszanek mineralno - asfaltowych w instalacjach i urządzeniach do tego przeznaczonych (wytwornia mas bitumicznych).

Podczas przebudowy 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.

Wszelkie potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy będą zabezpieczone poprzez przewoźne urządzenia sanitarne np. ekologiczne kabiny ustępowe typu Toi-Toi, bądź na terenie bazy ekipy prowadzącej budowę. Ścieki z urządzeń przenośnych, odbierane będą przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie i przekazywane do punktów zlewnych na oczyszczalni ścieków.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. 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 również poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły. Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa 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).

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarami poddanymi ochronie prawnej z tytułu ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku 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 ramach inwestycji planowana jest wycinka drzew kolidujących z przedsięwzięciem, natomiast pozostałe drzewa w obrębie zamierzenia zostaną odpowiednio zabezpieczone.

Planowana inwestycja nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 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.

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

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 terenu.

Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy obszar usytuowany na niektórych odcinkach wzdłuż zabudowy, nie sposób więc przewidzieć wszystkich planowanych inwestycji na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi planowanymi inwestycjami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy sprzętu i maszyn w jednakowym czasie.

W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowskiej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oraz dostępnymi materiałami mapowymi, realizacja inwestycji, nie wiąże się z niszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, a także naruszeniem ciągłości oraz integralności obszarów Natura 2000.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych oraz 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 nie przysługuje zażalenie.



Zd. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

*Kamila Sojka*

Naczelnik Wydziału  
Oceny Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1.  Wójt Gminy Włocławek
2. Powiatowy Zarząd Dróg Powiatowych we Włocławku z/s Jarantowicach
3. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 KPA
4. RDOŚ – a/a

Kontakt w sprawie z Panią Kariną Ścieszyńską pod numerem telefonu 052 55 11 350-360 wew. 6052

