

ROŚiGK.6220.1.7.2018

## **POSTANOWIENIE**

Na podstawie art. 63 ust. 1 i 2, 2a 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 (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), w związku z art. 49 i 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.),

### **BURMISTRZ ŚWIECIA**

po rozpatrzeniu wniosku:

**Pana Krystiana Fryszkowskiego**

reprezentującego firmę:

**Voessing Polska Sp. z o.o.**  
**ul. Grobla 17/5**  
**61-859 Poznań**

działającego z upoważnienia:

**Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy**  
**ul. Dworcowa 80**  
**85-010 Bydgoszcz**

w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pod nazwą:

**„PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 239 BŁĄDZIM – LNIANO –  
DRZYCIM - ŚWIECIE od km 25+736 do km 33+552”**

po uzyskaniu wymaganej opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Zarząd Zlewni w Chojnicach oraz przy barku opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu, a także po przeprowadzeniu postępowania

**postanawia:**

- I. Stwierdzić, że dla przedmiotowej inwestycji nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;**
- II. Zgodnie z treścią art. 63 ust. 2a 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 wskazują:**

1. **istotnie 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 w szczególności:**
  - a) drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:
    - uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, poprzez odeskowanie pni do wysokości pracy maszyn (minimum na wysokość 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi,
    - zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz niepodnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew,
    - 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,
  - b) zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować poza: obrysem koron drzew, terenami zadrzewionymi, obszarami podmokłymi i w odległości minimum 10 m od linii brzegowej zbiorników i cieków,
  - c) przepust drogowy w miejscu przepływu Dopływu z jeziora Stelchno należy oczyścić;
2. **obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności:**
  - a) w celu minimalizacji i ograniczeń 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 godzinach 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie)
  - b) zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie,
  - c) przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków oraz innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny,
  - d) stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności, w przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu,
  - e) stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
  - f) transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczę lub inne zabezpieczenie

ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów,

g) zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr);

**3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 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, w szczególności w projekcie budowlanym:**

a) w celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny:

- zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2,5 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11, na całym odcinku drogi wojewódzkiej nr 239 objętym zakresem niniejszego przedsięwzięcia,
- wprowadzić ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 50 km/h na odcinakach:
  - km 25+910 – km 26+320 (Laskowice),
  - km 27+900 – km 29+040 (Belno),
  - km 30+200 – km 33+060 (Sulnowo),

**4. wykonanie analizy porealizacyjnej w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytku i przedstawienie wyników:**

- Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
- Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
- Burmistrzowi Świecia.

#### UZASADNIENIE

Pan Krystian Fryszkowski, reprezentujący firmę Voessing Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, działający z upoważnienia Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, zwrócił się do Burmistrza Świecia z wnioskiem (bez sygnatury) z dnia 28 grudnia 2017 r. (wpływ: 29.12.2017 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w związku z planowaną przebudową drogi wojewódzkiej nr 239 Bładzim – Lniano – Drzycim – Świecie na odcinku od km 25+736 do km 33+552.

Do wniosku o wydanie decyzji załączona została karta informacyjna przedsięwzięcia, a także mapa, obejmująca teren, na którym nastąpi realizacja przedsięwzięcia, z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz kartą informacyjną przedsięwzięcia zarejestrowany został w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym na stronie internetowej

www.ekoportal.gov.pl kolejno pod Nr 10/2018 i Nr 11/2018 oraz zamieszczony został w bazie danych o ocenach oddziaływania na środowisko prowadzonej przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska pod adresem <http://bazaos.gdos.gov.pl>.

Wnioskowane przedsięwzięcie wymienione jest w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), cyt.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km (...)”. Zatem stanowi przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i zgodnie z art. 71 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 2017 r., poz. 1405 t.j. z późn. zm.) wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W niniejszym postępowaniu administracyjnym bierze udział powyżej 20 stron (właściciele działek objętych inwestycją oraz działek bezpośrednio graniczących z miejscem planowanego przedsięwzięcia). Zgodnie z art. 49 ww. ustawy Kodeks postępowania administracyjnego doręczenie niniejszego dokumentu uważa się dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 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 organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Świecia.

Planowana inwestycja będzie przebiegała przez miejscowości: Laskowice, Belno (gmina Jezewo) oraz Sulnowo i Świecie (gmina Świecie) na długości ok. 7,82 km. W stanie istniejącym droga jest jednojezdniowa i dwupasmowa. Posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości około 6,0 m. Wzdłuż drogi zaprojektowane są zjazdy do terenów przyległych oraz zatoki autobusowe. Początek projektowanego odcinka znajduje się w miejscowości Laskowice na skrzyżowaniu DW 239 z DW 2729 (ulic Długiej i Oska), koniec projektowanego odcinka znajduje się w miejscowości Świecie przy istniejącym rondzie, w ulicy Miodowej. Odcinek wyłączony z planowanej inwestycji to przejazd kolejowy usytuowany w miejscowości Laskowice o długości około 62 m.

Przedmiotowa inwestycja jest przedsięwzięciem drogowym, w związku z powyższym dla przedmiotowego zadania nie ma konieczności stwierdzenia zgodności jego lokalizacji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, o ile ten plan został uchwalony.

Przedmiotowa inwestycja polega na wymianie nawierzchni drogi, odtworzeniu istniejącej drogi poprzez wyrównanie jej nawierzchni do 6 m szerokości, uzupełnieniu i wyrównaniu poboczy gruntowych oraz oczyszczeniu systemu odwodnienia drogowego.

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna jest nierówna w profilu podłużnym i poprzecznym, a także lokalnie skoleinowana. Występują spękania siatkowe, poprzeczne oraz podłużne przykrawędziowe, co świadczy o utracie jej nośności. Stan techniczny istniejącej nawierzchni bitumicznej jest niezadawalający. Pobocza ziemne są zaniżone lub zawyżone, a rowy przydrożne są zamulone lub ich brak.

Podstawowe parametry techniczne drogi po przebudowie:

- długość odcinka drogi wojewódzkiej nr 239:7,82 km,
- klasa techniczna: Z,
- kategoria ruchu: KR3,
- prędkość projektowana Vp:50km/h,
- liczba jezdni: 1x2,
- szerokość pasów ruchu: 2x3,0 m,
- szerokość pobocza gruntowego: 1,0m,
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś.

Zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 ze zm.) Burmistrz Świecia w dniu 2018-01-23, pismem znak: ROŚiGK.6220.1.1.2018 r. zawiadomił strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania. Niniejszy dokument został umieszczony na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Świeciu, Urzędzie Gminy Jezewo, na sołectwie tablicy ogłoszeń w miejscowości Sulnowo oraz udostępniony na stronie: [www.bip.swiecie.eu](http://www.bip.swiecie.eu) (zakładka – decyzje środowiskowe), [www.bip.ug-jezewo.lo.pl](http://www.bip.ug-jezewo.lo.pl) (zakładka - ochrona środowiska).

Zgodnie z art. 64 ust. pkt 1 i 2 oraz 3 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 (tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.) w dniu 2018-01-23 Burmistrz Świecia zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z Zarządem Zlewni w Chojnicach oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenie ewentualnego zakresu raportu OOS dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu nie wydał opinii w przedmiocie sprawy. Niezajęcie stanowiska przez ww. Organ traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 2018-02-09 wydał opinię znak: WOO.4240.43.2018.JO1 (data wpływu do urzędu: 2018-02-09), w której wyraził stanowisko o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i jednocześnie, zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a 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 (tj. Dz. U. z 2017 r., poz.1405 ze zm.). Jednocześnie wskazał:

1. 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,
2. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 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,
3. obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w całości zostało uwzględnione w niniejszym postanowieniu. Dokument ten zarejestrowany został w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod Nr 50/2018 [www.ekoportal.gov.pl](http://www.ekoportal.gov.pl) oraz zamieszczony został w bazie danych o ocenach oddziaływania na środowisko prowadzonej przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska pod adresem <http://bazaos.gdos.gov.pl>.

W dniu 09 lutego 2018 r. Burmistrz Świecia otrzymał opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Chojnicach znak:GD.ZZŚ.1.435.22.2018.ŻM z dnia 2018-02-05 o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenie osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

Stanowisko Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Chojnicach w całości zostało uwzględnione w niniejszym postanowieniu. Dokument ten zarejestrowany został w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie pod Nr 46/2018 [www.ekoportal.gov.pl](http://www.ekoportal.gov.pl) oraz zamieszczony został w bazie danych o ocenach oddziaływania na środowisko prowadzonej przez Generalną Dyрекcję Ochrony Środowiska pod adresem <http://bazaos.gdos.gov.pl>.

Odstąpienie od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko poprzedzone zostało otrzymaniem wymaganych opinii oraz dokładną analizą przesłanek wynikających z art. 63 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 (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.).

Niweletę projektowanego odcinka drogi dostosowano do pochyłości podłużnych istniejącej nawierzchni, uwzględniając frezowanie oraz wykonanie warstw wyrównawczych, a także wymianę warstwy wiążącej i ścieralnej nawierzchni jezdni. Początek i koniec odcinków zostanie dowiązany do stanu istniejącego. Rozwiązania wysokościowe projektowanego układu uwzględniają również rzędne zjazdów oraz istniejące zagospodarowanie i konfigurację terenu przyległego.

Jako warstwę ścieralną na przedmiotowym odcinku drogi projektuje się warstwę SMA 8 o grubości 4 cm.

Alternatywnie brano pod uwagę wariant polegający na prowadzeniu trasy po nowym śladzie. Dodatkowo również planowano zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego. Wariant ten zapewnia większą trwałość inwestycji. Jest on jednak ekonomicznie nieuzasadniony a ponadto zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego wpłynęłoby niekorzystnie na wielkość emisji hałasu. Wariant ten został więc odrzucony.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia - KIP, w obrębie przedmiotowego przedsięwzięcia nie są planowane oraz realizowane dodatkowe zadania, które mogłyby spowodować wystąpienie oddziaływań skumulowanych. Brak jest również informacji na temat planowanych działań, których oddziaływania mogłyby się skumulować z planowaną inwestycją. W obliczeniach emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu uwzględniono oddziaływanie drogi ekspresowej S-5, z którą krzyżuje się droga 239. W analizie akustycznej nie uwzględniono linii kolejowej ze względu na niewielki ruch pociągów na tej trasie.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym KIP ustalono, że realizacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko oraz bioróżnorodność.

W fazie realizacji na przebudowę drogi wojewódzkiej zostaną wykorzystane materiały niezbędne do budowy dróg, tj. warstwa ścieralna SMA8, warstwa wiążąca oraz warstwa podbudowy zasadniczej. Zużywane będą również paliwa oraz woda do zraszania podbudowy w trakcie stabilizacji mechanicznej, zraszania bębnowalców drogowych podczas zagęszczenia nawierzchni. Natomiast na etapie eksploatacji wykorzystywane będą przede wszystkim środki zimowego utrzymania.

Na etapie eksploatacji wystąpi emisja hałasu od poruszających się pojazdów oraz emisja gazów i pyłów w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów.

Budowa dróg nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia 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 j.t.).

Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologie robót.

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 emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Z uwagi na stosunkowo nieduże natężenie ruchu oraz zmianę nawierzchni drogi, co przedłoży się na polepszenie płynności przejazdu nie będzie to oddziaływanie znaczące. Należy także zaznaczyć, iż zadanie zostanie zlokalizowane poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

Przebudowa drogi będzie realizowana w oparciu o przyjęte w krajowym budownictwie drogowym rozwiązania techniczne, które są zaadoptowane do warunków klimatycznych. Nawierzchnia drogi jak i cała podbudowa zostaną wykonane z materiałów odpornych na wysokie i niskie temperatury. Właściwości mieszanki asfaltowej zależą od temperatury i w związku z tym należy przy doborze mieszanki oraz ocenie jej trwałości brać pod uwagę jej wytrzymałość na temperaturę: deformacje trwałe w wysokiej temperaturze i pękanie w niskiej temperaturze.

Odwodnienie inwestycji jest realizowane za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych, więc wody opadowe nawet podczas opadów ekstremalnych mają możliwość spływu.

Prace rozbiórkowe będą dotyczyły jezdni i związanej z nią infrastruktury w postaci oświetlenia, znaków budowlanych itp. Nie przewiduje się konieczności wyburzeń obiektów budowlanych.

Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą głównie odpady budowlane takie jak usuwane fragmenty nawierzchni drogowej, elementy konstrukcji rozbieranych obiektów (znaków i konstrukcji wsporczych), odpady opakowaniowe itp.

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 t.j.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy jednorodzinnej, zagrodowej i mieszkaniowo – usługowej w miejscowościach: Laskowice, Belno, Sulnowo oraz częściowo Świecie. Biorąc pod uwagę fakt, że po wykonaniu zamierzenia, na skutek wyrównania nawierzchni, ulegnie poprawie płynność ruchu, inwestycja nie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego rozpatrywanego obszaru.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystania.

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

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 jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200037, zaliczonym do regionu Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem 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:

- PLRW200017294929 – „Dopływ z jez. Stelchno”, 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 co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW20001729498 – „Dopł. z Sulnówka”, 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 nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów

środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

W podłożu inwestycji nie stwierdzono występowania zwierciadła wody gruntowej poniżej niwelety istniejącej nawierzchni do głębokości 2 m.

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. Czynności uzupełniania paliwa wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w odpowiednim miejscu, z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych. Ponadto, plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

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

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie zużywana woda.

Wody opadowe oraz roztopowe z jezdni odprowadzone zostaną do istniejącej kanalizacji deszczowej lub do ziemi poprzez przydrożne rowy odwodnieniowe.

W ramach inwestycji przewidziano oczyszczenie rowów przydrożnych, regulację wysokościową wpustów deszczowych oraz oczyszczenie kolektorów deszczowych.

Na etapie eksploatacji przewiduje się systematyczne oczyszczanie wpustów i kolektorów deszczowych oraz wykaszanie rowów.

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

Odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, głównie odpady z remontu i przebudowy dróg, będą segregowane oraz magazynowane w kontenerach lub luzem w przeznaczonym do tego celu miejscu na placu budowy. Odpady będą przekazywane firmom posiadającym odpowiednie pozwolenia na ich odzysk lub unieszkodliwienie. Odpady z frezowania nawierzchni drogi w pierwszej kolejności powinny zostać przekazane do odzysku w wytwórni mas bitumicznych, jako dodatek do mieszanek mineralno-asfaltowych. W przypadku wykorzystania destruktu poza instalacjami konieczne jest spełnienie warunków określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r. poz. 796). Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 21 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu 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) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze

dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowią będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Ponadto, przewiduje się szereg działań minimalizujących, m.in.: zraszanie terenu budowy wodą w okresie suszy, stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych oraz transportowanie materiałów pyłących samochodami wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające pylenie.

Ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano – drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.

Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykochemicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Źródłem hałasu na etapie funkcjonowania trasy komunikacyjnej będzie ruch pojazdów i związany z nim hałas powodowany na styku opona – podłoże, hałas aerodynamiczny i mechaniczny wywoływany przez zespoły napędowe pojazdów. Emisja hałasu w ruchu drogowym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Do analiz oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2018 i 2028. Dane o natężeniu ruchu drogowym (aktualny jak i prognozowany) uzyskano na podstawie analizy opartej na wynikach Generalnych Pomiarów Ruchu na zamiejsczej sieci dróg wojewódzkich w roku 2015 oraz zaleceniach GDDKiA w zakresie prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008-2040 na sieci drogowej do celów planistyczno-projektowych. Analizy dotyczące prognozy ruchu wykonane zostały przez Voessing Polska Sp. z o.o.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif Au bruit des infrastructures routères, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” oraz francuskiej normie „XPS 31-133”.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN 8,0 Professional.

W ramach analizy akustycznej określono wpływ pojazdów poruszających się po drodze wojewódzkiej nr 239 na pobliskie tereny chronione akustycznie. Jako oddziaływania skumulowane w analizie uwzględniono również drogę ekspresową S-5 oraz fragmenty drogi nr 236 wyłączone z zakresu zadania.

Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, iż głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy. Biorąc pod uwagę powyższe, Inwestor postanowił zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 2,5 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11, na całym odcinku drogi objętym wnioskiem.

Wyniki obliczeń dla prognozy na 2018 rok, uwzględniających zastosowanie tzw. cichej nawierzchni drogowej oraz wprowadzenie ograniczenia dopuszczalnej prędkości pojazdów do 50 km/h na odcinkach:

- km 25+910 – km 26+320 (Laskowice),
- km 27+900 – km 29+040 (Belno),
- km 30+200 – km 33+060 (Sulnowo);

wykazują, że oddziaływanie projektowanej drogi na etapie jej eksploatacji nie będzie powodowało przekroczeń wartości dopuszczalnych na faktycznie zagospodarowanych terenach chronionych akustycznie, znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji. Wyniki obliczeń dla prognozy na rok 2028 wykazują niewielkie przekroczenia wartości dopuszczalnych maksymalnie do 0,8 dB dla pory dnia oraz do 0,4 dB dla pory nocnej.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem, przeprowadzenie analizy rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego w trybie art. 175 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku należy wykonać w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. W celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną punkty pomiarowe zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych oraz na granicy terenu chronionego. Pomiarów przeprowadzić przede wszystkim na terenie chronionym zlokalizowanym w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej jako: P2, P5, P9, P10, P13. Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania dokonać według metodyki wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania:

- Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
- Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
- Burmistrzowi Świecia,

celem weryfikacji przyjętej w KIP koncepcji technologicznej. Swoistą analizę porealizacyjną należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu drogowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Biorąc pod uwagę lokalny charakter przedmiotowej trasy nie przewiduje się, aby jej eksploatacja powodowała przekroczenie standardów jakości powietrza.

Inwestycja zrealizowana zostanie poza obszarami chronionymi podlegającymi ochronie zgodnie z ustawą z dnia 16 kwietnia 2014 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest poprawa stanu technicznego istniejącej nawierzchni drogowej w jej dotychczasowym przebiegu oraz infrastruktury towarzyszącej.

Inwestycja przebiegać będzie w sąsiedztwie dominujących użytków rolnych oraz zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej wolnostojącej.

Projekt nie wymaga usunięcia drzew przydrożnych lub naruszenia występujących w sąsiedztwie zbiorników i terenów podmokłych (nieużytków).

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

W zasięgu oddziaływania bezpośredniego (pas przewidywanego zajęcia) dominują zbiorowiska roślinności przydrożnej oraz brak jest cennych siedlisk przyrodniczych.

Analizowany odcinek drogowy nie przecina wyznaczonych korytarzy ekologicznych o znaczeniu regionalnym lub krajowym. Jednocześnie remontowany odcinek drogi krzyżuje się z jeziorem Stelchno, który stanowi potencjalny korytarz migracji płazów. Dla poprawy warunków migracyjnych płazów lub innych małych zwierząt wzdłuż Dopływu z jeziora Stelchno wskazano potrzebę oczyszczenia przepustu drogowego.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji (w tym KIP), ustalono, że realizacja i eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie skutkować znacząco negatywnym wpływem na środowisko przyrodnicze, bioróżnorodność, korytarze ekologiczne i krajobraz.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją inwestycji 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 ostoi, 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 ostoi roślin i grzybów,

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

Zamierzenie jest funkcjonalnie powiązane z istniejącym układem drogowym.

W toku niniejszego postępowania, przy określaniu negatywnych oddziaływań, uwzględniono wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska oraz interakcje pośrednie wynikające z tych powiązań. Analiza oddziaływania na środowisko objęła więc efekty skumulowane, związane z potencjalną degradacją kilku elementów środowiska.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego w sprawie, biorąc pod uwagę odpowiednie kryteria selekcji wymienione w Załączniku III pkt 1 ppkt b) Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/92/UE z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie oceny skutków wywieranych przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko naturalne (t.j. Dz. U. UE L 26 z dnia 28 stycznia 2012 r.) oraz biorąc pod uwagę wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska oraz interakcje pośrednie wynikające z tych powiązań, mając na względzie skalę planowanego zadania, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w istotny sposób istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

Biorąc pod uwagę rodzaj zamierzenia, a także fakt, że będzie ono realizowane na terenie województwa kujawsko - pomorskiego, nie stwierdzono negatywnego wpływu i występowania transgranicznego oddziaływania analizowanej inwestycji na środowisko.

Określenie warunków eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowego postanowienia, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

W przypadku analizowanej inwestycji nie przewiduje się wystąpienia uzasadnionych protestów społecznych.

W związku z powyższym, uwzględniając charakter przedmiotowej inwestycji, możliwe zagrożenia dla środowiska, a także planowane rozwiązania techniczne i technologiczne przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że omawiane zamierzenie nie będzie wpływało ponadnormatywnie na jakość środowiska, dlatego nie jest wymagane przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska orzeczono, jak w sentencji.

#### **POUCZENIE**

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje stronom zażalenie, zgodnie z zapisami 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 (t.j.: Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.).

Postanowienie, na które nie służy zażalenie, strona może zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji.

Wskazuję datę publicznego ogłoszenia: 02.03.2018 r.

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy  
ul. Dworcowa 80  
85-010 Bydgoszcz,
2. Pan Krystian Fryszkowski  
ul. Kościuszki 53  
85-079 Bydgoszcz,
3. Wójt Gminy Jeżewo  
ul. Świecka 12  
86-131 Jeżewo,
4. Strony postępowania poprzez:
  - BIP Urzędu Miejskiego w Świeciu,
  - tablica ogłoszeń w Urzędzie Miejskim w Świeciu,
  - sołecka tablica ogłoszeń w miejscowości Sulnowo,
  - BIP Urzędu Gminy w Jeżewie,
  - tablica ogłoszeń w Urzędzie Gminy Jeżewo,
5. A/a.

z up. BURMISTRZA  
  
Krzysztof Kulakowski  
Zastępca Burmistrza

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu  
ul. Sądowa 5  
86 – 100 Świecie,
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy  
ul. Dworcowa 81  
85 – 009 Bydgoszcz,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie  
Zarząd Zlewni w Chojnicach  
ul. Łużycka 1A  
89-600 Chojnice