

Jeziora Wielkie, dnia 1.10.2020 r.

RGK.6220.5.2020

DECYZJA Nr 5/2020

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.), zwanej dalej Kpa, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 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 2020 r., poz. 283 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia 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.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 16 lipca 2020 r. (wpływ: 22.07.2020 r.) złożonego przez Panią Renatę Krajczewską-Jędrusiak z firmy Biuro Projektowe Renata Krajczewska-Jędrusiak działającą w imieniu inwestora Gminy Jeziora Wielkie oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mogilnie i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Zarząd Zlewni w Inowrocławiu,

orzekam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: Przebudowa drogi gminnej Lubstówek - Borowa o długości 1,325 km", realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach dołączonych do wniosku (karta informacyjna przedsięwzięcia, materiały kartograficzne).
- II. Określam zgodnie z art. 84 ust. 1a uouioś 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 w szczególności:
 1. 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 godzinach 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 2. Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponcę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
 3. Celem zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.
 4. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
 5. Odpad o kodzie 17 03 02 mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01, wykorzystać w zakresie dopuszczonym rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. 2015, poz. 796).
 6. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować:
 - 1) poza terenami chronionymi akustycznie,

- 2) poza zasięgiem rzutu koron drzew,
 - 3) z dala od cieków i zbiorników wodnych.
7. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
- 1) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
 - 2) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
 - 3) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie materiałów ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - 4) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
8. Zapewnić działania minimalizujące zagrożenie pogorszenia warunków migracji zwierząt poprzez wprowadzenie w stałej organizacji ruchu ograniczenia dopuszczalnej prędkości do 40 km/h i zastosowanie pionowych znaków informujących o możliwości występowania dzikich zwierząt.
9. W trakcie realizacji przedsięwzięcia używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych.
10. Zaplecze budowy wraz z miejscami postoju, tankowania i wykonywania awaryjnych napraw maszyn budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, paliw, odpadów bądź innych materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, zorganizować na terenie utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchnię, zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych.
11. Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym odpadów niebezpiecznych, zorganizować na szczelnym podłożu, w sposób zabezpieczający przed czynnikami atmosferycznymi i dostępem osób nieuprawnionych.
12. W trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
13. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzone powierzchniowo do istniejących rowów odwadniających.
14. W trakcie realizacji bądź likwidacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, a wytworzone ścieki socjalno – bytowe dostarczać do oczyszczalni ścieków.
15. Składowanie oraz usuwanie odpadów należy prowadzić selektywnie, zgodnie z zapisami Ustawy o odpadach i wykonywane przez wyspecjalizowaną firmę zewnętrzną, posiadającą odpowiednie pozwolenia oraz możliwości techniczne do ich unieszkodliwiania.
16. Roboty budowlane w trakcie realizacji inwestycji prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
17. Wszystkie materiały i produkty, które zostaną użyte podczas realizacji inwestycji muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

UZASADNIENIE

Po rozpatrzeniu wniosku z dnia 16 lipca 2020 r. (wpływ: 22.07.2020 r.) złożonego przez Panią Renatę Krajczewską-Jędrusiak z firmy Biuro Projektowe Renata Krajczewska-Jędrusiak działającą w imieniu inwestora Gminy Jeziora Wielkie oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Mogilnie i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Zarząd Zlewni w Inowrocławiu, dla przedsięwzięcia pn.: Przebudowa drogi gminnej Lubstówek - Borowa o długości 1,325 km”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach dołączonych do wniosku (karta informacyjna przedsięwzięcia,

materiały kartograficzne) stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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”.

W odniesieniu do przebudowy drogi wewnętrznej, a tym samym niestanowiącej drogi publicznej, zastosowania nie ma art. 80 ust. 2 uouioś, w związku z czym przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wymagane jest stwierdzenie zgodności z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, o ile został on uchwalony. Teren, na którym znajduje się powyższa droga wewnętrzna nie jest objęty ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania. Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę odcinka drogi wewnętrznej, zlokalizowanej na działce ewid. nr 100 obręb 0011 Lubstówek, gmina Jeziora Wielkie, powiat mogileński. Inwestycja przebiegać będzie przez obszary wykorzystywane rolniczo, z występującą rozproszoną zabudową zagrodową oraz na granicy kompleksu leśnego. Droga ma znaczenie lokalne – umożliwia skomunikowanie drogi gminnej nr 140401C z pobliską zabudową zagrodową oraz dojazd nad jezioro Gopło.

Omawiany odcinek drogi posiada obecnie nawierzchnię tłuczniową, w złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz ubytki nawierzchni. W ramach zamierzenia zostanie wykonana nowa, asfaltowa nawierzchnia jezdni o szerokości 4,5 m. Szerokość poboczy utwardzonych tłuczniami wyniesie 2 x 0,75 m. Zrealizowane zostaną również zjazdy o nawierzchni asfaltowej i tłuczniowej.

Projektowana konstrukcja drogi jest następująca:

1. warstwa ścieralna: AC 11S o grubości 4 cm,
2. warstwa wiążąca: AC 16W o grubości 4 cm,
3. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o grubości 20 cm,
4. profilowane i zagęszczone podłoże istniejące.

Planowana konstrukcja pobocza jest następująca:

1. warstwa tłucznia kamiennego o grubości 20 cm,
2. warstwa odcinająca z piasku, o grubości 10 cm,
3. profilowane i zagęszczone podłoże istniejące.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej bezpośrednio z wodociągu gminnego lub dowożonej beczkowozami), masy mineralno-bitumicznej, kruszywa, piasku, cementu, a także paliw i energii elektrycznej. W ramach prac projektowych, Inwestor rozważał następujące warianty:

1. wariant „0”, w którym przedsięwzięcie nie jest realizowane, a istniejąca droga ulega dalszej degradacji, przyczyniając się do generowania uciążliwości dla środowiska (zwiększona emisja hałasu oraz pyłów),
2. wariant przyjęty do realizacji, polegający na przebudowie drogi po istniejącym śladzie.

Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem ekonomicznym, wytrzymałościowym oraz środowiskowym. Podczas prac wykorzystywane będą m.in.: koparki, spychacze, dźwigi, walce, zagęszczarki, pojazdy ciężarowe i transportujące pracowników.

Przebudowa drogi 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 t.j.). Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się planowana do przebudowy droga w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do przebudowy drogą w ramach przedmiotowego zadania.

Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Projektowane zamierzenie 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 technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji zadania wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Przy przebudowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Analizowany odcinek drogi wewnętrznej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu z drogi gminnej nr 140401C do pobliskiej zabudowy zagrodowej oraz nad jezioro Gopło. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy, nastąpił wzrost natężenia ruchu.

Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych nawierzchni trasy. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej. Realizacja inwestycji wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz opakowaniowe (grupa 15). Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii

sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 ze zm.).

Na terenie 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 lub górskie, strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Droga przebiega częściowo na skraju zbiorowiska leśnego. Ponadto, w odległości ponad 450 m znajduje się jezioro Gopło, a w odległości ponad 250 m usytuowane jest jezioro Lubstówek.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się częściowo w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 144 „Dolina Kopalna Wielkopolska” oraz w całości poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności.

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 t.j.). Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW600043, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, 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.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW60002018817999 – „Noteć od Dopływu spod Sadlna do wypływu z Jez. Gopło”, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym oraz posiadającym szczelną nawierzchnię, poza terenami chronionymi akustycznie, z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także poza zasięgiem rzutu koron drzew oraz obszarami zadrzewionymi, w tym leśnymi.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent

należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych nastąpi, tak jak obecnie, powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących rowów przydrożnych. W ramach zamierzenia nie planuje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych pochodzących z jezdni. Na etapie realizacji zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

W związku z projektowanym zakresem prac, polegającym w szczególności na zmianie nawierzchni jezdni, nie przewiduje się prowadzenia głębokich wykopów, a tym samym konieczności ich odwadniania, ani naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonośnych. Zgodnie z Kip, zakłada się prowadzenie prac ziemnych związanych z korytowaniem pod warstwy konstrukcyjne do głębokości około 20 cm.

Pierwsza warstwa wodonośna występuje na omawianym terenie na głębokości około 1 m p.p.t. Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry.

Na etapie realizacji inwestycji, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej. Natomiast materiały pyłące będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału.

Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

Przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia oraz obszarów Natura 2000: Ostoja Nadgoplańska PLB040004 i Jezioro Gopło PLH040007. Względem wskazanych form ochrony przyrody obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez:

- art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.), względem ww. parku krajobrazowego,
- rozporządzenie Nr 30/2004 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 listopada 2004 r. w sprawie Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2004 r., Nr 111, poz. 1889),
- art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, względem obszarów Natura 2000,
- zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 1 lutego 2016 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Ostoja Nadgoplańska PLB040004 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2016 r., poz. 705),
- zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z dnia 18 marca 2014 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Jezioro Gopło PLH040007 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2014 r., poz. 1086 ze zm.).

Na terenie Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz

rozporządzenie Nr 30/2004 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 listopada 2004 r. w sprawie Nadgoplańskiego Parku Tysiąclecia, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Jednocześnie, zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. Jak wynika z pisma Wójta Gminy Jeziora Wielkie z dnia 18 września 2020 r., znak: RGK.6220.5.5.2020, Organ ten uznał przebudowę omawianej drogi wewnętrznej za inwestycję celu publicznego, ponieważ mimo statusu drogi wewnętrznej, jest ona trasą o charakterze publicznym i ogólnodostępnym, a Gmina Jeziora Wielkie jest zarówno zarządcą, jak i właścicielem zajmowanych przez nią działek ewidencyjnych. Po przebudowie, drodze nadany zostanie status drogi publicznej – gminnej, dojazdowej.

Realizacja planowanego zamierzenia we wskazanym zakresie i lokalizacji nie wymaga usunięcia drzew i krzewów. Ponadto, zgodnie z wykonaną inwentaryzacją, w zasięgu przewidywanego zajęcia nie potwierdzono obecności cennych siedlisk przyrodniczych lub siedlisk szczególnie sprzyjających występowaniu gatunków chronionych. Celem wyeliminowania potencjalnego zagrożenia niszczenia występujących zadrzewień lub pogorszenia ich warunków siedliskowych, przewidziano lokalizowanie baz postojów i składowania materiałów poza obszarami zadrzewionymi i obrysem rzutu koron drzew.

Ponadto, celem zapewnienia dogodnych warunków migracji zwierząt w ich korytarzu migracji, przewidziano wprowadzenie w stałej organizacji ruchu ograniczenia dopuszczalnej prędkości do 40 km/h i zastosowanie pionowych znaków informujących o możliwości występowania dzikich zwierząt.

Z uwagi na charakter analizowanej drogi oraz przyjęty zakres robót nie przewiduje się negatywnego wpływu względem korytarzy ekologicznych i migracji zwierząt (brak zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania drogi), cennych siedlisk przyrodniczych, bioróżnorodności i walorów krajobrazu.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoj, 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 ostoj roślin i grzybów, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

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

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji inwestycji.

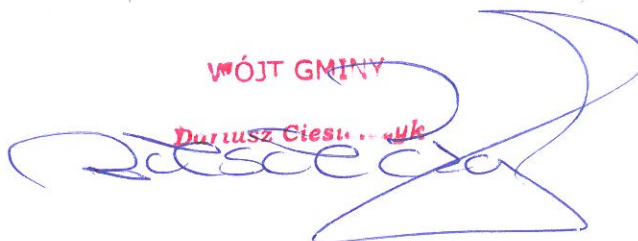
W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 uouioś, tutejszy Organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Niniejsza decyzja została zamieszczona w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Jeziora Wielkie. Podano do publicznej wiadomości mieszkańcom poprzez wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Jeziora Wielkie.

Od decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji za pośrednictwem Wójta Gminy Jeziora Wielkie.

Załączniki:

1. charakterystyka przedsięwzięcia
2. karta informacyjna przedsięwzięcia

WÓJT GMINY
Dariusz Cieslik


Otrzymują:

1. Pani Renata Krajczewska-Jędrusiak
ul. Żwirki i Wigury 9/1
87-840 Lubień Kujawski - Pełnomocnik
2. Strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Inowrocławiu
ul. Królowej Jadwigi 20, 88-100 Inowrocław
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mogilnie
ul. Kościuszki 4, 88-300 Mogilno
4. a/a

Charakterystyka przedsięwzięcia

Inwestor: Gmina Jeziora Wielkie, Jeziora Wielkie 36, 88-324 Jeziora Wielkie

Przedmiotem inwestycji jest „Przebudowa drogi gminnej Lubstówek - Borowa”. Sumaryczna długość drogi objętej opracowaniem wynosi ok. 1,325 km. Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie mogileńskim, na terenie gminy Jeziora Wielkie.

Droga posiada obecnie nawierzchnię tłuczniową o złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz znaczne ubytki nawierzchni.

Zły stan nawierzchni utrudnia poruszanie się sprzętu rolniczego i transportu przeznaczonego do wywozu płodów rolnych.

Droga o niewłaściwej nawierzchni nie może przejmować takiego ruchu gdyż w krótkim czasie ulegają zniszczeniu, wymagają ciągłej konserwacji, profilowania i usuwania wybojów co jest również zabiegiem drogim, który niestety ciągle musi być powtarzany.

Droga wewnętrzna w m. Lubstówek połączy drogi o nawierzchni twardej ulepszonej, tj. drogę gminną nr 140401C z drogą gminną prowadzącą do m. Łuszczewo.

Geometrię trasy drogi wkomponowano w istniejący teren. Zaprojektowano jedną asfaltową o szerokości 4,50 m, zjazdy asfaltowe i tłuczniowe oraz pobocza utwardzone tłuczniem kamiennym o szerokości 0,75 m.

Przeznaczona do przebudowy droga ma nawierzchnie tłuczniową i nie jest przystosowana do przenoszenia większych obciążeń oraz do większego ruchu samochodowego. Konstrukcja drogi wymaga wzmocnienia dla uzyskania właściwej grubości i projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych.

Projektowana przebudowa drogi umożliwi dojazd mieszkańcom, podniesie standard tej drogi i ułatwi transport płodów rolnych, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, wpłynie korzystnie na sytuację gospodarczą okolicznych mieszkańców, obniżając koszty wywozu związanych z gospodarką rolną.

Celem przebudowy jest budowa jezdni o szerokości 4,50 m, wykonanie pobocza 2x0,75 m, budowa zjazdów, budowa chodnika, budowa skrzyżowań i polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Geometrię trasy drogi wkomponowano w istniejący teren.

Ponadto projektowana i wybudowana droga spowoduje usprawnienie ruchu drogowego, co w konsekwencji ogranicza emisję negatywnych czynników ruchu drogowego, kierowcy będą płynnie się poruszać bez konieczności hamowania i przyspieszania.

Parametry przebudowywanej drogi :

- długość projektowanego odcinka drogi wewnętrznej: ok. 1,325 km;
- klasa drogi: „D” (droga dojazdowa);
- kategoria drogi: droga wewnętrzna;
- prędkość projektowa – 40 km/godz.;
- kategoria ruchu: KR1;
- szerokość jezdni: 4,50 m;
- szerokość zjazdów – zmienna;
- szerokość poboczy – 0,75 m.

Geometria projektowanej drogi oparta o istniejący układ komunikacyjny. Niweleta drogi w sposób maksymalny nawiązuje do istniejącego ukształtowania terenu i rzędnych istniejących.

Całkowita powierzchnia inwestycji obejmuje (po realizacji) :

- powierzchnia jezdni: ~ 6000,00 m²
- powierzchnia zjazdów z asfaltu: ~ 150,00 m²
- pobocze tłuczniowe ~ 2000,00 m²


WÓJT GMINY
Dariusz Ciesiński