

RGK.6220.2.2021

DECYZJA Nr 2/2021

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 2021 r., poz. 247 t.j.), 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 4 stycznia 2021 r. (wpływ: 11.01.2021 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 nr 140422C Lenartowo - Berlinek o długości 2,211 km** na działkach o numerach ewidencyjnych 99,81, obręb 0010 Lenartowo, gmina Jeziora Wielkie, 69, 60/2 obręb 0001 Berlinek, gmina Jeziora Wielkie”, 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 opończę 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. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym oraz posiadającym szczelną nawierzchnię:
 - a) poza terenami chronionymi akustycznie,
 - b) w odległości minimum 50 m od cieków „Dopływ spod Kuśnierza”.

6. Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika – ornitologa, braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
7. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym przed:
 - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - d) 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. Z uwagi na wycinkę zadrzewień, zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości minimalnej odpowiadającej ilości zadrzewień usuwanych, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime.
9. Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu. Kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
10. Składowanie oraz usuwanie odpadów należy prowadzić selektywnie, zgodnie z zapisami Ustawy o odpadach, i wykonane przez wyspecjalizowaną firmę zewnętrzną, posiadającą odpowiednie pozwolenia oraz możliwości techniczne do ich unieszkodliwiania.
11. Roboty budowlane w trakcie realizacji inwestycji prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
12. Utrzymywać drogi dojazdowe do placu budowy i drogi wewnętrzne w stanie ograniczającym pylenie a w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia.
13. Na placu budowy należy zapewnić środki mające na celu wstępne ograniczenie szkód wywołanych przypadkowymi wypadkami np. w celu ograniczenia skażenia gruntu poprzez oleje i paliwa.
14. Stosować wyłącznie maszyny i urządzenia znajdujące się w dobrym stanie technicznym,
15. Wykorzystywać najbardziej uciążliwe akustycznie urządzenia w różnym czasie, w celu uniknięcia kumulacji oddziaływania,
16. W celu ograniczenia negatywnego wpływu wibracji od pracującego sprzętu na obiekty kubaturowe w sąsiedztwie planowanej inwestycji, w miejscach, gdzie okaże się to konieczne, wykorzystać technologie minimalizujące lub zabezpieczające obiekty zagrożone.
17. Plac budowy wyposażyć w urządzenia sanitarne dla pracowników w szczelnych pojemnikach do gromadzenia nieczystości socjalno-bytowych

18. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzone powierzchniowo do przydrożnych rowów.
19. W trakcie realizacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, a wytworzone ścieki socjalno-bytowe dostarczać do oczyszczalni ścieków.

UZASADNIENIE

Po rozpatrzeniu wniosku z dnia 4 stycznia 2021 r. (wpływ: 11.01.2021 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 nr 140422C Lenartowo - Berlinek o długości 2,211 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, tj.: „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”, ponieważ długość przebudowywanej drogi wynosi około 2,211 km.

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 ustawy nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Na podstawie Karty informacyjnej przedsięwzięcia przeanalizowano 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 gminnej nr 140422C Lenartowo – Berlinek o długości około 2,21 km na odcinku od km 0+000 do km 2+211, zlokalizowanego w obrębach 0001 Berlinek oraz 0010 Lenartowo, gmina Jeziora Wielkie, powiat mogileński. Inwestycja przebiegać będzie głównie wśród terenów rolnych, w sąsiedztwie licznej zabudowy zagrodowej. Droga ma znaczenie lokalne – umożliwia dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań oraz do drogi powiatowej nr 2464C, a także do miejscowości Pilich w gminie Skulsk, województwo wielkopolskie.

Omawiany odcinek drogi posiada obecnie nawierzchnię bitumiczną o szerokości 4,5-5 m, w złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia.

W ramach przebudowy wykonana zostanie konstrukcja drogi klasy L (lokalnej), o kategorii ruchu KR2 (podniesionej względem obecnej KR1) i prędkości projektowej wynoszącej 40 km/h. Ułożona zostanie nowa, asfaltowa nawierzchnia jezdni o szerokości 4,5-5 m. Szerokość poboczy utwardzonych tłuczniem kamiennym wyniesie 2 x 0,75 m.

Zrealizowane zostaną również zjazdy o nawierzchni asfaltowej.

Projektowana konstrukcja drogi w granicach istniejącej nawierzchni jest następująca:

1. warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, o grubości 5 cm,
2. warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16W, o grubości 4 cm,
3. istniejąca konstrukcja nawierzchni.

Planowana konstrukcja jezdni na poszerzeniu nawierzchni oraz na odcinkach rozbieranej konstrukcji nawierzchni jest następująca:

1. warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11S, o grubości 5 cm,
2. warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 16W, o grubości 4 cm,
3. geosiatka 100 kN/m o szerokości 2 x 50 cm,
4. podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16P, o grubości 4 cm,
5. podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, o grubości 20 cm,
6. warstwa gruntu stabilizowanego cementem, o grubości 15 cm,
7. profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Projektowana konstrukcja zjazdów asfaltowych jest następująca:

1. warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11A, o grubości 4 cm,
2. warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W, o grubości 4 cm,
3. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, o grubości 20 cm,
4. warstwa technologiczna: grunt stabilizowany cementem, o grubości 15 cm,
5. profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

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 gruntowe.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z gminnej sieci wodociągowej lub dowożonej beczkowozem), masy mineralno bitumicznej, kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, geosiatki, krawężników betonowych, betonu, a także paliw i energii elektrycznej.

W ramach prac projektowych, Inwestor nie rozważał innych wariantów przedsięwzięcia. Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym i wytrzymałościowym. Nastąpi także wyraźna poprawa odwodnienia jezdni.

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 którym 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 przedsięwzięcia.

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

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji przedsięwzięcia 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 spalanego 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 gminnej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jej pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy drogi nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych. 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 odpady 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.).

Nie przewiduje się konieczności rozbiórki budynków lub innych obiektów kubaturowych. Prace rozbiórkowe ograniczą się do elementów drogi i pasa drogowego. Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i 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, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza: granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, a także poza strefami ochronnymi ujęć wód.

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 PLRW600025188149 – „Dopływ z Jez. Skulskich”, 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 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.

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 i posiadającym szczelną nawierzchnię, poza terenami chronionymi akustycznie oraz w odległości minimum 50 m od cieku „Dopływ spod Kuśnierza”, co ograniczy możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych. 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, w tym do rowów drogowych. W ramach przedsięwzięcia 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 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 przedsięwzięcia, 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, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Natomiast materiały pyłące

oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu. 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 poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.), w szczególności w obrębie istniejącego pasa drogowego, przebiegającego głównie przez tereny rolne z występującą zabudową zagrodową.

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 zamierzenia.

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.

z up. Wójta
Grażyna Leśniewska
Sekretarz Gminy

Załączniki:

1. charakterystyka przedsięwzięcia
2. karta informacyjna przedsięwzięcia

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 nr 140422C Lenartowo - Berlinek o długości 2,211 km** na działkach o numerach ewidencyjnych 99,81, obręb 0010 Lenartowo, gmina Jeziora Wielkie, 69, 60/2 obręb 0001 Berlinek, gmina Jeziora Wielkie.

Droga posiada obecnie nawierzchnię bitumiczną o złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia. Przebudowa drogi ma zasadnicze znaczenie w gospodarce rolnej w okresie obecności Polski w Unii Europejskiej.

Nowoczesny sprzęt rolniczy musi mieć możliwość dojazdu do gruntów rolnych, a transport wywożący płody rolne również wymaga przejezdnych, przynajmniej ulepszonych 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 drogowym, który niestety ciągle musi być powtarzany.

Droga gminna nr 140422C połączy drogi o nawierzchni bitumicznej, tj. drogę powiatową nr 2464C z drogą gminną prowadzącą do m. Pilich, gmina Skulsk, województwo wielkopolskie. Geometrię trasy drogi wkomponowano w istniejący teren. Zaprojektowano jednię asfaltową o szerokości od 4,50 m do 5,00 m, zjazdy asfaltowe oraz pobocza utwardzone tłuczniem kamiennym o szerokości 0,75 m.

Przeznaczona do przebudowy droga ma nawierzchnie bitumiczną 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 od 4,50 m do 5,00 m, wykonanie pobocza 2x0,75 m, budowa zjazdów 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 przyśpieszania.

Droga gminna o długości około 2,221 km, znajduje się w powiecie mogileńskim, gminie Jeziora Wielkie.

Przebudowywana droga gminna przebiega przez teren niezabudowany. Przedsięwzięcie zmieni szerokość jezdni od 4,50 m do 5,00 m, nie zmieni aktualnego natężenia ani struktury ruchu.

Planowana inwestycja ma na celu przebudowę drogi gminnej do uzyskania przekroju:

- jezdni – szerokość od 4,50 m do 5,00 m,
- obustronne pobocza 2x0,75 m,
- zjazdy – szerokość 4,00 m,
- uwzględnienie kolizji z urządzeniami podziemnymi.

Przedsięwzięcie obejmuje działki ewidencyjne w województwie kujawsko – pomorskim, powiecie mogileńskim, Gminie Jeziora Wielkie o następującym numerze:

- Obręb 0010 Lenartowo - działki nr: 99, 81;
- Obręb 0001 Berlinek - działki nr: 69, 60/2.

Geometria projektowanej drogi oparta o istniejący układ komunikacyjny. Niweleta drogi w sposób maksymalny nawiązuje do istniejącego ukształtowania terenu i rzędnych istniejących. Wykonanie przebudowy drogi zostanie wykonane w oparciu o zgłoszenie robót budowlanych.

z up. Wójta
Grażyna Leśniewska
Sekretarz Gminy