

DECYZJA Nr 1/2021

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 140424C Siedlimowo - Lenartowo o długości 1,6 km na działkach o numerach ewidencyjnych 68, 70/1, 65/1, obręb 0018 Siedlimowo, gmina Jeziora Wielkie, 6, 5/1, 17/1, 17/2, 16, 67/11, 68/1, 81 obręb 0010 Lenartowo, 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 600 22⁰⁰, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 2. Transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału.
 3. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu zraszać je wodą.
 4. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
 5. Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
 6. 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.
 7. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
 8. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym oraz posiadającym szczelną nawierzchnię:

- a) poza terenami chronionymi przed hałasem,
 - b) z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych oraz obszarów podmokłych.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. Roboty budowlane w trakcie realizacji inwestycji prowadzić wyłącznie w porze dziennej.
13. 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.
14. 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.
15. Stosować wyłącznie maszyny i urządzenia znajdujące się w dobrym stanie technicznym,
16. Wykorzystywać najbardziej uciążliwe akustycznie urządzenia w różnym czasie, w celu uniknięcia kumulacji oddziaływania,
17. 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.
18. Plac budowy wyposażać w urządzenia sanitarne dla pracowników w szczelnych pojemnikach do gromadzenia nieczystości socjalno-bytowych
19. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzone powierzchniowo do przydrożnych rowów.
20. 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.), uzupełnionego dnia 19 lutego 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 140424C Siedlimowo - Lenartowo o długości 1,6 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 1,6 km. Wyżej wymienione organy opiniujące stwierdziły brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla inwestycji: Przebudowa drogi gminnej nr 140424C Siedlimowo - Lenartowo o długości 1,6 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 drogi gminnej nr 140424C Siedlimowo - Lenartowo o długości 1,6 km** na działkach o numerach ewidencyjnych 68, 70/1, 65/1, obręb 0018 Siedlimowo, gmina Jeziora Wielkie, 6, 5/1, 17/1, 17/2, 16, 67/11, 68/1, 81 obręb 0010 Lenartowo, gmina Jeziora Wielkie, powiat mogileński.

Inwestycja przebiegać będzie w przeważającej części w obszarze rolniczym z rozproszoną zabudową zagrodową oraz na granicy terenu leśnego. Droga ma znaczenie lokalne umożliwia dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań oraz stanowi połączenie między drogą powiatową nr 2459C z drogą powiatową nr 2464C.

Zły stan nawierzchni utrudnia poruszanie się sprzętu rolniczego i transportu przeznaczonego do wywozu płodów rolnych. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia.

Celem przebudowy jest polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaprojektowano następujące parametry przebudowywanej drogi:

– długość projektowanego odcinka drogi gminnej: ok. 1,6 km; – klasa drogi: „L” (droga lokalna); – kategoria drogi: droga gminna; – prędkość projektowa — 40 km/godz., – kategoria ruchu: KR2 (kategoria ruchu zostanie podwyższona z KRI na KR2); – szerokość jezdni: 4,50 m; – szerokość zjazdów — 4,00 m; – 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.

Projektowana konstrukcja jezdni na istniejącej nawierzchni jest następująca:

1. warstwa ściernalna z betonu asfaltowego AC 11 S, 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 ściernalna z betonu asfaltowego AC 11 S, 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 ściernalna z betonu asfaltowego AC II A, 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 beczkowoziem), masy mineralnobiaitumicznej, 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 jezdnii.

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 przedmiotowa droga. 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, tut. Organ przeanalizował 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 spalnego 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 pasa drogowego.

Odpady niebezpieczne (jeśli takie powstaną na etapie budowy) planuje się magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich zawartych, a następnie przekazać do przetworzenia specjalistycznym firmom posiadającym zezwolenia w zakresie świadczonych usług.

Wytworzony odpad z destruktu asfaltowego o kodzie 17 03 02 należy przekazać specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie zbierania, transportu, odzysku bądź unieszkodliwiania odpadów. Planowane zagospodarowanie tych odpadów to jako dodatek do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych (odpowiednich instalacjach), jako recykling odpadu, zdefiniowany w art. 3 ust. 1 pkt. 23 cyt. ustawy z dnia 4 grudnia 2012 r. o odpadach.

Na etapie eksploatacji będą powstawały jedynie odpady związane z użytkowaniem i eksploatacją drogi.

Na terenie projektowanego zadania nie występują ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie, obszary objęte ochroną, w tym 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.

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.

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.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi, tak jak obecnie, powierzchniowo do gruntu w pasie drogowym, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych, w tym do istniejących rowów drogowych. W ramach zamierzenia nie planuje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni.

Na etapie realizacji inwestycji, woda będzie dostarczana na plac budowy beczkowozami.

Podczas realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Nie przewiduje się prowadzenia głębokich wykopów w związku z przebudową drogi. Wykonane zostanie korytowanie do głębokości około 20 cm, w związku z czym nie będzie wymagane odwadnianie wykopów. Tym samym nie przewiduje się naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonośnych.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię, z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych oraz obszarów podmokłych.

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),
- Inwestor zamierza stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczkę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu,
- należy stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesyłu należy zraszać je wodą,
- zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

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.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu.

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

Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

Nie przewiduje się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza oraz klimatu akustycznego.

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.

Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew, naruszenia terenów podmokłych, zadrzewionych czy nieużytków. Zgodnie z przedstawionym zakresem prac przewiduje się zajęcie istniejącego pasa drogi gminnej, służącej jako drogi dojazdowej o znaczeniu lokalnym.

Z uwagi na możliwą obecność małych zwierząt (np. płazów, gadów, a także ssaków) przewidziano zapewnić kontrolę terenu realizowanych prac w celu wyeliminowania zagrożenia śmiertelności zwierząt i zapewnienia ich odłowu i przeniesienia poza obszar oddziaływania.

W związku z realizacją przebudowy istniejącej drogi, o niskim natężeniu ruchu i funkcji dojazdowej dla gospodarstw rolnych, nie przewiduje się pogorszenia warunków ewentualnej migracji zwierząt, która odbywa się głównie w obrębie użytków rolnych i posiada charakter rozproszony.

Ponadto, uwzględniając zakres planowanej inwestycji, jej skalę i położenie nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000.

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 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 podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

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

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.

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



z up. Wójta
Grażyna Leśniewska
Sekretarz Gminy

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach numer 1/2021 z dn. 22.03.2021 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie obejmuje **przebudowę drogi gminnej nr 140424C Siedlimowo - Lenartowo o długości 1,6 km** na działkach o numerach ewidencyjnych 68, 70/1, 65/1, obręb 0018 Siedlimowo, gmina Jeziora Wielkie, 6, 5/1, 17/1, 17/2, 16, 67/11, 68/1, 81 obręb 0010 Lenartowo, gmina Jeziora Wielkie, powiat mogileński.

Inwestycja przebiegać będzie w przeważającej części w obszarze rolniczym z rozproszoną zabudową zagrodową oraz na granicy terenu leśnego. Droga ma znaczenie lokalne umożliwia dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań oraz stanowi połączenie między drogą powiatową nr 2459C z drogą powiatową nr 2464C.

Zły stan nawierzchni utrudnia poruszanie się sprzętu rolniczego i transportu przeznaczonego do wywozu produktów rolnych. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia.

Celem przebudowy jest polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zaprojektowano następujące parametry przebudowywanej drogi:

– długość projektowanego odcinka drogi gminnej: ok. 1,6 km; – klasa drogi: „L” (droga lokalna); – kategoria drogi: droga gminna; – prędkość projektowa — 40 km/godz., – kategoria ruchu: KR2 (kategoria ruchu zostanie podwyższona z KRI na KR2); – szerokość jezdni: 4,50 m; – szerokość zjazdów — 4,00 m; – 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.

Projektowana konstrukcja jezdni na istniejącej nawierzchni jest następująca:

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

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

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

Projektowana konstrukcja zjazdów asfaltowych jest następująca:

6. warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC II A, o grubości 4 cm,
7. warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 16W, o grubości 4 cm,
8. podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, o grubości 20 cm,
9. warstwa technologiczna: grunt stabilizowany cementem, o grubości 15 cm,
10. profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Planowana konstrukcja pobocza jest następująca:

4. warstwa tłuczni kamiennego, o grubości 20 cm,
5. warstwa odcinająca z piasku, o grubości 10 cm,
6. profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Całkowita powierzchnia inwestycji obejmuje (po realizacji) :

- powierzchnia jezdni: ~ 7300,00 m²,
- powierzchnia zjazdów z asfaltu: ~ 390,00 m²,
- pobocze tłuczniowe ~ 4420,00 m².

Droga przebiega w otoczeniu pól uprawnych, na granicy lasu oraz zabudowań zagrodowych. W pasie drogowym i jego bezpośrednim sąsiedztwie biegnie uzbrojenie podziemne.

Przebudowa drogi planowana jest w granicach istniejącego pasa drogowego, przebudowa jezdni i pobocza planowana jest na istniejącej konstrukcji drogi. Planowana inwestycja będzie realizowana na terenie istniejącej od wielu lat drogi. Środowisko przyrodnicze przez czas użytkowania wytyczonej od szeregu lat drogi, przystosowało się do warunków bytowania na omawianym terenie.

Przebudowa drogi wprowadzi zmiany w przypadku wystąpienia klęsk żywiołowych takich jak: powódzie, pożary, fale upałów, susze, nawałne deszcze i burze.

Budowa drogi przyczyni się do zwiększenia szybkości reakcji służb ratowniczych w przypadku wystąpienia klęsk żywiołowych takich jak: powódzie, pożary, nawałne deszcze i burze.

W przypadku powodzi, nawałnych deszczy i burz projektowana konstrukcja drogi ograniczy zakres zniszczenia. Istniejąca konstrukcja jest podatna na rozmycie przez wodę powodziową, nawałne deszcze i burze. Po przebudowie drogi, będzie ona mniej podatna na rozmycie przez wodę powodziową, nawałne deszcze i burze.

W przypadku pożaru projektowana konstrukcja drogi pozwoli na ograniczenie wpływu klęski żywiołowej, szybsze dotarcie straży pożarnej w miejsce wystąpienia tej klęski żywiołowej.

Konstrukcja asfaltowa znacznie ogranicza zapylenie środowiska lokalnego.

z up. Wójta
Grażyna Leśniewska
Sekretarz Gminy