



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.4220.52.2018.JOI.4

12 WRZ. 2018

P. E. Uprawnienia

18 WRZ 2018

[Signature]

W PRUSZCZU

data wpływu 12.09.2018

nr z rejestru 397/111 IX

ilość załączników -

Bydgoszcz, dnia 14 września 2018 r.
podpis *[Signature]*

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3, 3a i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), zwanej dalej uouioś, w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 j.t.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Pruszcz z dnia 26 stycznia 2018 r., znak: BUD.BOŚiGK.6220.1.6.2017 (wpływ: 31.01.2018 r.), po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym z kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej w skrócie KIP (uzupełnioną dnia: 21.05.2018 r., 24.08.2018 r. oraz 10.09.2018 r.), złożonego przez Pana Piotra Tomczaka, Pełnomocnika Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy,

I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 248 Zbrachlin-Topolno-Borówno na odcinku od km 0+000 do km 5+381”, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

II. Zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a uouioś wskazuję:

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, w tym w szczególności:

1.1. Drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:

- a) uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, np. poprzez odeskowanie pni drzew rosnących punktowo do wysokości pracy maszyn (minimum do wysokość 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygrodzenie skupisk drzew i ich oznakowanie,
- b) zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz nie podnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew,



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz, tel.: 52 50-65-666, fax: 52 50-65-667, kancelaria.bydgoszcz@rdos.gov.pl, bydgoszcz.rdos.gov.pl

Wywieszono dnia

Zdjęto dnia

Podpis

URZĄD GMINY

ul. Główna 33, 86-120 PRUSZCZ

woj. kujawsko-pomorskie

REGON 000548608, NIP 559-18-99-028

- c) w przypadku konieczności podniesienia poziomu gruntu o więcej niż 30 cm w zasięgu rzutu korony drzew wykonać warstwę drenażowo-napowietrzającą,
 - d) 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.
- 1.2. Celem poprawy warunków migracyjnych małych zwierząt wzdłuż koryt cieków krzyżujących się z pasem drogi wojewódzkiej nr 248 oczyścić i udrożnić przepusty drogowe wraz z wykoszeniem roślinności z koryt cieków ograniczającej widoczność światła urządzeń na długości do 5 m po obu stronach przepustów.
 - 1.3. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować poza obrysem koron drzew, obszarami podmokłymi oraz w odległości minimum 10 m od linii brzegowej cieków i zbiorników.
 - 1.4. Wycinkę drzew kolidujących z realizacją przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po potwierdzeniu przez eksperta ornitologa, maksymalnie na 2 dni przed zajęciem terenu, braku lęgów ptasich w obrębie usuwanego drzewostanu.
 - 1.5. Za usunięte drzewa wykonać nasadzenia zastępcze w ilości minimum odpowiadającej skali wycinki. Nasadzenia wykonać w formie liniowych struktur wzdłuż przebudowywanej drogi oraz w pasach innych dróg na terenie gmin Pruszcz i Chełmno.
 - 1.6. W ramach nasadzeń kompensacyjnych stosować gatunki rodzime dostosowane do warunków siedliskowych.
 - 1.7. Nasadzenia zastępcze (kompensacyjne za usunięty drzewostan) wykonać w okresie podwyższonej wilgotności gruntu i powietrza (okres wiosenno-jesienny).
 - 1.8. Do nasadzeń stosować sadzonki drzew z dobrze rozwiniętą bryłą korzeniową i pędem głównym o wysokości minimum 2 m.
 - 1.9. Przedstawić sprawozdanie z wykonanych działań kompensacyjnych w terminie 3 miesięcy od zrealizowania przedsięwzięcia.
 - 1.10. Przez okres 3 lat w okresach wegetacji prowadzić monitoring udatności wykonanych nasadzeń kompensacyjnych, a w przypadku potwierdzenia obumarcia sadzonek dokonywać systematycznie nasadzeń zastępczych.

2. Obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności:
 - 2.1. Nie wykorzystywać destruktu z frezowania nawierzchni do utwardzania poboczy, w ramach przedmiotowej inwestycji, w granicach obszarów chronionych.
 - 2.2. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przebiegające w ramach prac hałaśliwych oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 - 2.3. Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie.
 - 2.4. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków oraz innych obiektów budowlanych sąsiadujących z inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
 - 2.5. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
 - 2.6. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
 - 2.7. 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.
 - 2.8. 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 ustawy, w szczególności w projekcie budowlanym:
 - 3.1. 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 248 objętym zakresem niniejszego przedsięwzięcia.
 - 3.2. Wprowadzić ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 70 km/h na odcinku: km 0+880-0+960 (80 m).

Uzasadnienie

Wójt Gminy Pruszcz, wnioskiem z dnia 26 stycznia 2018 r., znak: BUD.BOŚiGK.6220.1.6.2017 (wpływ: 31.01.2018 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. KIP (uzupełnioną dnia: 21.05.2018 r., 24.08.2018 r. oraz 10.09.2018 r.), ustalono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego wykonanie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, ponieważ w ramach inwestycji planowana jest przebudowa odcinka drogi wojewódzkiej nr 248 o długości ok. 5,40 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.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ustawy, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 248 na odcinku Zbrachlin-Topolno-Borówno.

Droga wojewódzka nr 248 na odcinku, od skrzyżowania z drogą krajową nr 5 w miejscowości Zbrachlin do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1285C miejscowości Topolno, ma nawierzchnię asfaltową, przekrój jednojezdniowy, o dwóch pasach ruchu. Na dalszym odcinku początkowo droga ma nawierzchnię asfaltową, przekrój jednojezdniowy, o dwóch pasach ruchu, a na dalszym odcinku – w rejonach rzeki Wisły – nawierzchnia jest wykonana z tłucznia. Bieg drogi przerywa rzeka Wisła. Jej końcowy odcinek,

do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 555 w miejscowości Borówno, ma nawierzchnię asfaltową, przekrój jednojezdniowy, o dwóch pasach ruchu. Droga na całym odcinku nie ma wydzielonych chodników, dróg rowerowych.

Przedsięwzięcie obejmuje:

- remont jezdni bitumicznej dla kategorii KR 2,
- przebudowę zjazdów do nieruchomości,
- remont poboczy gruntowych,
- przebudowę istniejących przepustów pod zjazdami,
- oczyszczenie i remont istniejących przepustów pod drogą,
- oczyszczenie i odmulenie rowów przydrożnych,
- ustawienie oznakowania pionowego i urządzeń Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (BRD),
- wykonanie oznakowania poziomego.

Parametry drogi po zrealizowaniu przedsięwzięcia:

- klasa drogi – Z,
- kategoria ruchu – KR2,
- szerokość jezdni – 6,0 m,
- nawierzchnia jezdni – asfaltowa,
- nośność nawierzchni – 100 kN/oś.

W trakcie realizacji zamierzenia planuje się:

- roboty rozbiórkowe: wycinkę drzew, frezowanie i częściową rozbiórkę nawierzchni jezdni oraz elementów drogowych,
- roboty ziemne: wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne, profilowanie i zagęszczanie warstw konstrukcyjnych,
- roboty brukarskie,
- roboty bitumiczne,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- roboty wykończeniowe: montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nie brano pod uwagę innych wariantów inwestycji niż realizacyjny.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją na etapie realizacji analizowanego zadania kumulacja oddziaływań może nastąpić w przypadku budowy w tym samym czasie drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła Dworzysko do węzła Aleksandrowo. Zarówno

omawiania inwestycja jak i budowa drogi ekspresowej są odrębnymi zamierzeniami, które będą realizowane niezależnie, z uwagi na stan zaawansowania prac w obu projektach.

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

W fazie realizacji na przebudowę drogi wojewódzkiej zostaną wykorzystane materiały niezbędne do budowy dróg, m.in.: warstwa wiążąca i ścieralna. Wszystkie materiały dowożone będą na plac budowy środkami transportu samochodowego, co wiąże się ze zużyciem znacznych ilości paliwa.

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

Przebudowa 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 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). 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 przełoży się na polepszenie płynności przejazdu nie będzie to oddziaływanie znaczące. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana 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.

Prace rozbiórkowe będą dotyczyły nawierzchni jezdni oraz związanej z nią infrastruktury (krawężników, zjazdów, znaków drogowych itp.).

Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą głównie odpady budowlane takie jak usuwane fragmenty nawierzchni drogowej, odpady z frezowania, elementy konstrukcji rozbieranych obiektów (znaków i konstrukcji wsporczych), odpady materiałów i elementów budowlanych, kable 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 j.t.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej zagrodowej, jednorodzinnej, mieszkaniowo-usługowej. Analizowany odcinek drogi wojewódzkiej nr 248 przebiega przez miejscowości: Zbrachlin, Topolno, Borówno. 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 obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania.

Przedsięwzięcie realizowane będzie w województwie kujawsko – pomorskim, w powiecie świeckim oraz w powiecie chełmińskim, na terenie gminy Pruszcz i Chełmno. Na terenie gminy Pruszcz przebiega ok. 4,5 km drogi objętej zakresem przedsięwzięcia, a pozostały odcinek tj. około 0,9 km jest położony w gminie Chełmno. Droga wojewódzka nr 248 znajduje się głównie w sąsiedztwie terenów o charakterze rolniczym – pola uprawne.

Zamierzenie jest usytuowane w granicach Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego oraz Chełmińskiego Parku Krajobrazowego.

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 lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, 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, przylegające 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 jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW200029, 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, 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,
- PLGW200036, 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, 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:

- PLRW20001729369 – „Dopł. spod Gawrońca”, 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,
- PLRW2000172934 – „Struga Niewieścińska”, 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,
- PLRW20001729389 – „Fryba”, 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 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.

W przypadku analizowanej przebudowy, w trakcie prowadzenia prac nie przewiduje się robót budowlanych polegających na głębokich wykopach.

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 oraz usuwania awarii, wykonywane będą poza terenem inwestycji w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w odpowiednim miejscu, posiadającym utwardzoną powierzchnię z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych. Ponadto, zaplecze budowy zostanie wyposażone w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Na etapie realizacji inwestycji woda do celów technologicznych dostarczana będzie beczkowozami. Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie zużywana woda.

Wody opadowe i roztopowe będą kierowane do istniejących rowów przydrożnych, które na etapie realizacji inwestycji zostaną poddane odmuleniu i oczyszczeniu.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w KIP i jej uzupełnieniu, 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, pojemnikach lub luzem w przeznaczonym do tego celu miejscu. Odpady będą przekazywane firmom posiadającym odpowiednie pozwolenia na ich odzysk lub unieszkodliwienie. 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), m.in. jego zagospodarowanie poza obszarami poddanymi ochronie na podstawie przepisów o ochronie przyrody. Przedmiotowe zamierzenie jest częściowo zlokalizowane w granicach Nadwiślańskiego Parku

Krajobrazowego oraz Chełmińskiego Parku Krajobrazowego. W związku z tym, w ramach przedmiotowego zadania nie jest możliwe wykorzystanie destruktu z frezowania bezpośrednio do utwardzania poboczy. Zgodnie z uzupełnieniem KIP z dnia 21 maja 2018 r. tego rodzaju odpady zostaną przekazane do wytwórni mas bitumicznych. 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. 992 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昼iennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowią 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 fizyko mechanicznymi (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, ich prędkości, od udziału 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 (aktualnym jak i prognozowanym) uzyskano na podstawie analizy opartej na wynikach Generalnych Pomiarów Ruchu na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich w roku 2015, a także 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 firmę „MBZ Andler, Tomczak” sp. j.

W obliczeniach oddziaływań skumulowanych przyjęto wpływ budowanej drogi ekspresowej S-5 oraz drogi wojewódzkiej nr 550.

Dane o natężeniu ruchu drogowego dla drogi ekspresowej S-5 uzyskano na podstawie dokumentu pn.: „Aktualizacja prognoz ruchu dla odcinka drogi: S-5 Nowe Marzy – Bydgoszcz - Gniezno” wykonanego w maju 2016 roku przez Biuro Konsultacyjno-Projektowe Inżynierii Drogowej „TRAFIK” s.c. z siedzibą przy ul. Karłowicza 20 w Gdańsku.

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 routières, 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 7.4 Professional.

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, wskazano 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 zakresem niniejszej inwestycji.

W ramach działań minimalizujących oprócz zastosowania cichej nawierzchni wprowadzono również ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów do 70 km/h na odcinku trasy w km 0+880-0+960 (80 m).

Odcinek ten znajduje się na terenie, gdzie obowiązuje dopuszczalna prędkość równa 90 km/h dla pojazdów osobowych oraz 70 km/h dla pojazdów ciężarowych.

Wyniki obliczeń przeprowadzonych przy zastosowaniu tzw. cichej nawierzchni drogowej oraz wprowadzeniu ograniczenia dopuszczalnej prędkości pojazdów dla prognozy na 2018, 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 0,6 dB dla pory dnia oraz do 0,2 dB dla pory nocy.

W przekazanym uzupełnieniu KIP z dnia 24.08.2018 r. (skorygowanym dnia 10.09.2018 r.) szczegółowo odniesiono się do rozwiązań w zakresie skrzyżowania z drogą krajową nr 5. Uwzględniono w nich trwające prace budowlane związane z budową drogi ekspresowej S-5. Przeprowadzona analiza akustyczna dla tego obszaru nie wykazała przekroczeń wartości dopuszczalnych.

Niemniej jednak 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 (Dz.U. z 2018 r., poz. 799, ze zm.). 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 należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych oraz na granicy terenu chronionego. Pomiarów należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej jako T7, T10 i T11. 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 należy dokonać według metodyk i 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 oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, 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 dobowym. 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, aby jej eksploatacja powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w granicach:

- Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego, na terenie którego obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U. z 2018 r., poz. 1614, j.t.) oraz rozporządzenia Nr 20/2005 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. w sprawie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 108, poz. 1874, z późn. zm.);
- Chełmińskiego Parku Krajobrazowego, na terenie którego obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 17 ustawy o ochronie przyrody oraz rozporządzenia Nr 19/2005 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. w sprawie Chełmińskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 108, poz. 1873, z późn. zm.).

Inwestycja przebiegać będzie poza korytarzami ekologicznymi o znaczeniu krajowym lub ponadregionalnym, wyznaczonych przez Zakład Ssaków PAN w Białowieży.

Projekt w związku z koniecznością dostosowania parametrów technicznych wymaga usunięcia 115 drzew przydrożnych wzdłuż istniejącego pasa drogowego (liczba drzew zinwentaryzowanych 187 sztuk).

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

W zasięgu oddziaływania bezpośredniego (pas przewidywanego zajęcia) dominują zbiorowiska roślinności przydrożnej.

Wykonane obserwacje terenowe nie potwierdziły obecności siedlisk lęgowych ptaków oraz stanowisk występowania gatunków chronionych porostów i pachnicy dębowej w obrębie drzew wyznaczonych do usunięcia.

Na analizowanym odcinku drogowym potwierdzono obecność potencjalnych korytarzy migracji małych zwierząt wzdłuż cieków o znaczeniu lokalnym.

Dla poprawy warunków ewentualnej migracji małych zwierząt wodnych lub wodno-lądowych wzdłuż koryt cieków przewidziano oczyszczenie przepustów i odsłonięcie urządzeń poprzez wykoszenie najść na długości minimum 5 m.

Z uwagi na konieczną do wykonania wycinkę drzew zaplanowano wykonać nasadzenia zastępcze (kompensacyjne) w skali minimalnej odpowiadającej ilości usuwanych drzew, wzdłuż przedmiotowej drogi i innych dróg wyznaczonych przez gminy Chełmno i Pruszcz.

Celem wyeliminowania zagrożenia uszkodzania zadrzewień występujących w zasięgu oddziaływania, zaplanowano zapewnić działania ograniczające lub eliminujące uszkodzenia brył korzeniowych, pni i koron drzew.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w zasięgu oddziaływania brak jest cennych typów siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin objętych ochroną.

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 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 o ochronie przyrody.

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

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej KIP wraz z jej uzupełnieniami rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowej opinii, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, wytwarzaniem odpadów oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w KIP oraz jej uzupełnieniach z dnia 21.05.2018 r., 24.08.2018 r. oraz 10.09.2018 r.

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

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Karina Ścieszyńska
Naczelnik Wydziału

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Pruszcz, ul. Główna 33, 86-120 Pruszcz
2. Pan Piotr Tomczak, „MBZ Andler, Tomczak” sp. j., ul. Maślana 8/10, 87-800 Wiśłana – Pełnomocnik
3. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz – Inwestor

Sprawę prowadzi: Joanna Olejniczak, tel.: 52 50-65-666, wew. 6054, e-mail: joanna.olejniczak.bydgoszcz@rdos.gov.pl

