

WOŚ.6220.13.4.2016

Postanowienie

Na podstawie art. 63 ust. 2, art. 64 ust.1, art. 78, ust. 1 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71), art. 123 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.) w związku z prowadzonym postępowaniem administracyjnym wszczętym z wniosku Andrzeja Ciężyńskiego działającego w imieniu i na rzecz Zarządu Dróg Powiatowych w Wąbrzeźnie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody dla przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki, po zasięgnięciu opinii: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wąbrzeźnie zawartej w opinii z dnia 28 lipca 2016 r., znak: N.NZ-442-1-11/37/16 i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawartej w opinii z dnia 15 listopada 2016 r., znak: WOO.4240.642.2016.KŚ.5

Postanawiam

Stwierdzam, że dla przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Uzasadnienie

Pan Andrzej Ciężyński działający w imieniu i na rzecz Zarządu Dróg Powiatowych w Wąbrzeźnie zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody dla przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki.

Z załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że zamierzone przedsięwzięcie obejmuje przebudowę drogi w miejscowościach Wronie gm. Wąbrzeźno.

Planowane przedsięwzięcie odpowiada kryteriom określonym w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., (Dz. U. 2016 r. poz. 71), zgodnie z którym 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 o ochronie przyrody i zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 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. Organem właściwym do stwierdzenia obowiązku sporządzenia raportu i określenia jego zakresu, na podstawie art. 63 powołanej wyżej ustawy i art. 39 ust. 1 ustawy o samorządzie gminnym jest Wójt Gminy Wąbrzeźno, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska i państwowego powiatowego inspektora sanitarnego.

Wójt Gminy Wąbrzeźno wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wąbrzeźnie o wyrażenie opinii, w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 15 listopada 2016 r., znak: WOO.4240.642.2016.KŚ.5 wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wąbrzeźnie w opinii z dnia 28 lipca 2016 r., znak: N.NZ-442-1-11/37/16 wyraził opinię, że dla powyższego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dokonując oceny przedsięwzięcia w świetle art. 63 ust. 1 cyt. ustawy przeanalizowano rodzaj i charakter inwestycji, usytuowanie, zważywszy na możliwe zagrożenie dla środowiska, jak również skalę możliwego oddziaływania.

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 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 2016 r., poz. 353 ze zm.) 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 ooś, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Przedmiotem inwestycji jest rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki. Planowane zadanie jest zlokalizowane na terenie gminy Wąbrzeźno. Przewidywany do przebudowy odcinek drogi wynosi ok. 2970 m.

Realizacja planowanego zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogowego, przebiegającego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wolnostojącej i terenów użytkowanych rolniczo. Obecnie droga na odcinku 0+000 do 0+700 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 4,0 m, na pozostałym odcinku posiada nawierzchnię utwardzoną kruszywem kamiennym powierzchniowo utwalonym o szerokości 5,0 m. Nawierzchnia bitumiczna jest spękana wielokierunkowo, co świadczy o całkowitej utracie nośności. Na pozostałej długości posiada liczne wyboje i nierówności.

Droga jest drogą publiczną powiatową, o klasie technicznej L (lokalna) i kategorię ruchu KR-1, jednoprzestrzenna dwupasmowa z pobocznymi o szerokości od 0,75 do 1,00 m. Rozbudowa drogi polegać ma na wzmocnieniu i wyrównaniu istniejącej konstrukcji nawierzchni. Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni projektuje się poprzez ułożenie na istniejącej nawierzchni warstwy wiążącej z asfaltobetonu, następnie ułożenie geosiatki wzmacniającej i na siatkę ułożenie warstwy wiążącej i ściernistej z asfaltobetonu. Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na tereny zielone pasa drogowego.

W czasie realizacji będzie wykorzystywany sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączania silników spalinowych podczas dłuższych postojów. Sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych będzie sprawny, bez wycieków paliwa, czy olejów. Czynności uzupełnienia paliwa oraz usuwania drobnych awarii, będą wykonywane jedynie w miejscach do tego celu wyznaczonych i przystosowanych. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt, a także reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. Ponadto może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych, uciążliwości te będą mieć charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy. Zaplecze budowy znajdować się będzie na stałej bazie w miejscu lokalizacji siedziby wykonawcy.

Podczas realizacji zadania ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie będą powstawały ścieki technologiczne. Podczas wykonywania zadania powstawać mogą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz komunalne. Wszystkie będą gromadzone w wydzielonym miejscu i odpowiednio zabezpieczone, a następnie wywiezione i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.). Generowany destruk asfaltowy będzie przetwarzany wyłącznie w instalacjach lub urządzeniach do tego przeznaczonych.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować, jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej i jej uzupełnieniu rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gleby.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły. Z uwagi na rodzaj, zakres i niewielką skalę oraz lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania

wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549).

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśnego „Zgniłka-Wieczno-Wronie”, w którym obowiązują uwarunkowania i zakazy określone uchwałą nr X/241/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśnego „Zgniłka-Wieczno-Wronie” (Dz.Urz. Woj. Kuj.-Pom. Poz. 2565). Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Celem zamierzenia jest poprawa warunków technicznych istniejącej nawierzchni drogi powiatowej wraz z wykonaniem infrastruktury towarzyszącej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja przedsięwzięcia nie wymaga usuwania drzew lub zajęcia terenów cennych przyrodniczo.

W ramach ogólnych zasad przezorności zaplanowano w km drogi 0+270 do 0+650 (na wysokości sąsiadujących z drogą terenów łąk i niewielkiego zbiornika wodnego, stanowiących dogodnie siedlisko dla bytowania płazów) wykonanie płotków wygradzających, zabezpieczających przed wkraczaniem płazów na powierzchnię drogową, co w sposób skuteczny wykluczy potencjalne zagrożenie śmiertelności. Z uwagi na sposób zagospodarowania terenu, tj. obecność zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej po przeciwnej stronie drogi na wysokości sąsiadujących siedlisk łąkowych i zbiornika wodnego w km 0+270 do 0+650, nieuzasadniona jest budowa przepustu dla udrożnienia korytarza migracji płazów.

W wyniku prowadzonych prac nie przewiduje się zakłócenia walorów krajobrazowych terenu lub zajęcia powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk szczególnie dogodnych dla gatunków chronionych związanych z terenami leśnymi, obszarami wodnymi, wodno-błotnymi i łąkami.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, przyjęty zakres robót jej lokalizację oraz zakres działań minimalizujących, nie przewiduje się aby planowane prace, wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności, a tym samym nie wymaga wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody, w tym walorów przyrodniczych ww. obszarze chronionego krajobrazu.

Przedmiotowy obszar usytuowany jest na niektórych odcinkach wzdłuż zabudowy, nie sposób przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie przebudowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi planowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy sprzętu i maszyn w jednakowym czasie.

W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań. Z informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący.

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

- powódź – zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
- nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
- huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
- upały – deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów co wpłynie na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawałne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Budowa dróg nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.).

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

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

W toku postępowania nie wpłynęły wnioski i uwagi stron postępowania.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Dysponując zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, o której mowa w art. 64 ust. 2 pkt 2 cyt. ustawy, działając w trybie art. 63 ust. 2 cyt. ustawy, stwierdzono brak konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pouczenie

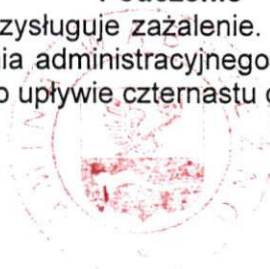
Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie. Stosownie do art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z późn. zm.) doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Otrzymują:

- 1) Wnioskodawca;
- 2) Pozostałe strony postępowania - doręczenie w trybie art. 49 kpa;
- 3) BIP UG Wąbrzeźno;
- 4) a/a.

Do wiadomości:

- 1) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszcy
ul. Dworcowa 81
85-009 Bydgoszcz;
- 2) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. 1 Maja 46
87-200 Wąbrzeźno.



z up. WOJTA
inż. Justyna Wótlewska
SEKRETARZ GMINY