

Znak: IGOŚ.II. 6220.7.2017

## POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 t.j.), w związku z art. 63 ust. 2, art. 64 ust. 1 oraz 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 2017 r., poz. 1405 t.j) oraz § 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), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 12.12.2017 r. (wpływ do tut. Urzędu 15.12.2017 r.) Pana Krystiana Fryszkowskiego reprezentującego firmę Voessing Polska sp. z o.o. ul. Grobla 17/5, 61-859 Poznań działającego z pełnomocnictwa Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 214 Łeba-Lębork-Sierakowice-Puzdrowo-Kościierzyna-Warlubie na odcinku od km 161+294 do km 172+645, łączna długość 11,351 km” oraz uzyskaniu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu,

### postanawiam

stwierdzić, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 214 Łeba-Lębork-Sierakowice-Puzdrowo-Kościierzyna-Warlubie na odcinku od km 161+294 do km 172+645, łączna długość 11,351 km” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

## UZASADNIENIE

W dniu 12.12.2017 r. (wpływ do tut. Urzędu 15.12.2017 r.), Pan Krystian Fryszkowski reprezentujący firmę Voessing Polska sp. z o.o. ul. Grobla 17/5, 61-859 Poznań działający z pełnomocnictwa Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz zwrócił się do Wójta Gminy Warlubie z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 214 Łeba-Lębork-Sierakowice-Puzdrowo-Kościierzyna-Warlubie na odcinku od km 161+294 do km 172+645, łączna długość 11,351 km”. Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zamieszczony został w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Warlubie: [www.bip.warlubie.pl](http://www.bip.warlubie.pl) pod Nr 19/2017.

Zgodnie 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) planowaną inwestycję zaliczano do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagany.



Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. 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 t.j) ewentualny obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia stwierdza Wójt Gminy Warlubie po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu.

W związku z powyższym Wójt Gminy Warlubie, pismem z dnia 29.12.2017 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu o wyrażenie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W niniejszym postępowaniu bierze udział powyżej 20 stron dlatego też, zgodnie z art. 74 ust. 3 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 t.j) oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 t.j.) zawiadomienie stron o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do organów współdziałających nastąpiło poprzez obwieszczenie z dnia 29.12.2017 r., które podano do publicznej wiadomości na okres 14 dni, zamieszczając je na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Warlubie ([www.bip.warlubie.pl](http://www.bip.warlubie.pl)), tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Warlubie, sołectwie Warlubie, Płochocin, Płochocinek i Lipinki.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 t.j.) poinformowano strony postępowania o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz uzyskania wyjaśnienia w sprawie, a także do składania ewentualnych wniosków w terminie 21 dni od dnia otrzymania zawiadomienia. Ponadto poinformowano strony postępowania, iż zgodnie z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 t.j.), zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia.

W przeciągu wyznaczonego 21-dniowego terminu strony postępowania nie wniosły do planowanej inwestycji żadnych uwag, wniosków i zastrzeżeń.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu, po zapoznaniu się z charakterystyką przedsięwzięcia zawartą w karcie informacyjnej przedsięwzięcia w terminie 14 dni od dnia wpływu wniosku nie wyraził opinii wobec tego zgodnie z art. 64 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 t.j.) w/w zadanie uznaje się za uzgodnione.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia pismem z dnia 16.01.2018r., znak sprawy: WOO.4220.8.2018.JO1 wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia braków w karcie informacyjnej w/w przedsięwzięcia. Pismem z dnia 21.02.2018 r. inwestor uzupełnił w/w kartę informacyjną przedsięwzięcia. Pismem znak WOO.4220.8.2018.JO1.2. z dnia 7 marca 2018 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Niniejsza opinia została zarejestrowana w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Warlubie: [www.bip.warlubie.pl](http://www.bip.warlubie.pl) pod Nr 3/2018.



Zarówno organy opiniujące jak i organ wydający niniejsze postanowienie, w rozpatrzeniu sprawy uwzględniły uwarunkowania wynikające z art. 63 ust. 1 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).

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. Kip (uzupełnioną dnia: 21.02.2018 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 214 o długości ok. 11,4 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.

Przedmiotowa inwestycja polega na przebudowie drogi wojewódzkiej nr 214 na odcinku od miejscowości Warlubie do granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim.

W stanie istniejącym przedmiotowa inwestycja stanowi drogę jednojezdniową z poboczami gruntowymi częściowo wzmocnionymi destruktem asfaltowym. W całym ciągu drogi znajduje się siedem skrzyżowań z drogami niższej kategorii, dwa skrzyżowania z drogami wojewódzkimi nr 238 i nr 217 oraz dwa skrzyżowania z drogami krajowymi nr 91 i autostradą A1, a także zjazdy i przystanki autobusowe do obsługi terenów przyległych.

Istniejąca nawierzchnia bitumiczna jest nierówna w profilu podłużnym na odcinku od km 161+294 do 170+400. Występują tu spękania poprzeczne odbite oraz podłużne w osi, ze względu na występującą podbudowę z betonu cementowego. Lokalnie występują obłamania przykrawędziowe. Spękania poprzeczne, podłużne oraz ubytki w warstwie ścieralnej zostały wyremontowane mieszanką mineralno-asfaltową. Na odcinku od km 170+400 do 171+250 stan nawierzchni jest dobry. Na odcinku od km 171+250 do 172+645 występują spękania podłużne, siatkowe oraz przykrawędziowe, nawierzchnia jest lokalnie skoleinowana. Pobocza ziemne są zaniżone lub zawyżone, a rowy przydrożne zamulone lub ich brak. Obecna nośność nawierzchni wynosi 80 kN/oś.

Podstawowe parametry techniczne drogi po przebudowie będą następujące:

- długość odcinka: 11,351 km,
- klasa techniczna: Z,
- kategoria ruchu: KR3,
- prędkość projektowana: 50 km/h,
- liczba jezdni: 1 x 2,
- szerokość pasów ruchu: 2 x 3,0 m,
- szerokość pobocza gruntowego: 1,0 m,
- obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś.



Odcinek podlegający przebudowie na całej długości będzie się pokrywał z istniejącym przebiegiem. Początek i koniec drogi zostaną dowiązane do stanu obecnego. Projektuje się wyrównanie szerokości jezdni do 6,0 m na całej długości.

Alternatywnie brano pod uwagę wariant polegający na poprowadzeniu trasy po nowym śladzie. Rozważano również zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego. Po szczegółowej analizie uznano, że jest to wariant ekonomicznie nieuzasadniony, a ponadto zastosowanie nawierzchni z betonu asfaltowego wpłynęłoby niekorzystnie na wielkość emisji hałasu. Wariant ten został więc odrzucony.

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 istotny sposób istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w obrębie przedmiotowej inwestycji nie są realizowane dodatkowe zadania, które mogłyby spowodować wystąpienie oddziaływań skumulowanych. Niemniej jednak, w obliczeniach emisji zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu uwzględniono oddziaływania autostrady A1 oraz drogi krajowej nr 91. Nie stwierdzono przekroczenia wartości dopuszczalnych dla roku oddania inwestycji do eksploatacji.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia 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.: tłuczeń kamienny, kostka betonowa, mieszanki mineralno-cementowo-emulsyjne. Wszystkie materiały dowożone będą na plac budowy środkami transportu samochodowego, co wiąże się ze zużyciem znacznych ilości paliwa. Natomiast na etapie eksploatacji zostaną wykorzystywane przede wszystkim środki zimowego utrzymania.

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, chodników, zjazdów, znaków drogowych itp.). Nie przewiduje się konieczności wyburzeń obiektów budowlanych.

Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą głównie odpady budowlane takie jak usuwane fragmenty nawierzchni drogowej, elementy konstrukcji rozbieranych obiektów (znaków i konstrukcji wsporczych), odpady opakowaniowe 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 214 przebiega przez miejscowości: Blizawy, Krzewiny, Płochocinek i Warlubie. 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.

Przedmiotowe zadanie jest położone w powiecie świeckim, w jego wschodnim krańcu i biegnie od miejscowości Warlubie, poprzez Krzywiny, w pobliżu jeziora Radodzierz, aż do granicy województwa kujawsko-pomorskiego.

Zadanie będzie zlokalizowane w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, na terenie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, a także w bezpośrednim lub bliskim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Krzewiny PLH040022 oraz użytków ekologicznych.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-blotne, 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. Przedmiotowy odcinek przecina ciek wodny.

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 jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200028, 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 jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Zadanie znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW20001729724 – „Mątawa z jez. Udzierz do Sinowej Strugi”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej 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.



- PLRW200025297229 – „Dopływ z jez. Radodzierz”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.
- PLRW200017297292 – „Młyńska Struga”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej 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.

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 drobnych awarii, wykonywane będą poza terenem inwestycji w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w miejscu posiadającym uszczelnioną powierzchnię, usytuowanym 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.

W obrębie inwestycji nie stwierdzono występowania wody gruntowej poniżej niwelety istniejącej nawierzchni, tj. do głębokości 2,00 m. Na etapie realizacji inwestycji woda wykorzystywana będzie na cele technologiczne. Ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie przewiduje się powstawania ścieków przemysłowych. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie używana woda.

W ramach inwestycji planuje się wykorzystać istniejące odwodnienie drogi, tj. istniejące rowy odwodnieniowe (trawiaste), które zostaną odmulone i oczyszczone. Oczyszczone będą również kolektory deszczowe.

Na etapie eksploatacji inwestycji planuje się regularne wykaszanie rowów przydrożnych oraz oczyszczanie wpustów ulicznych.

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 lub luzem w przeznaczonym do tego celu miejscu na placu budowy. Odpady będą przekazywane firmom posiadającym odpowiednie pozwolenia na ich odzysk lub unieszkodliwienie. Odpady z frezowania nawierzchni drogi w pierwszej kolejności powinny zostać przekazane do odzysku w wytwórni mas bitumicznych, jako dodatek do mieszanek mineralno-asfaltowych. 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. ich zagospodarowanie poza obszarami poddanymi ochronie na podstawie przepisów o ochronie przyrody. Przedmiotowe zamierzenie jest zlokalizowane w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 oraz na terenie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich. W związku z tym, w ramach przedmiotowego zadania nie jest możliwe wykorzystanie destruktu z frezowania do utwardzania poboczy.



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. 21 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 dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowią będą 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, planowanych przez Wnioskodawcę, przed rozpoczęciem prac budowlanych, pozwoli 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 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 fizykomechanicznymi (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 drogowego (aktualnego jak i prognozowanego), uzyskano na podstawie analizy opartej na wynikach Generalnych Pomiarów Ruchu w roku 2015 dla drogi krajowej nr 91 oraz autostrady A1 oraz 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 Voessing Polska Sp. z o.o.



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, Inwestor postanowił 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.

Wyniki obliczeń przeprowadzonych przy zastosowaniu tzw. cichej nawierzchni drogowej dla prognozy na 2018 rok, 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 0,7 dB tylko dla pory nocy.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została w oparciu 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. Urz. z 2017 r., poz. 519, 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 P6 i P14. 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 ww. 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 zlokalizowane: w granicach obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009; na terenie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich; w bezpośrednim lub bliskim sąsiedztwie obszaru Natura 2000 Krzewiny PLH040022 oraz użytków ekologicznych.

Na terenie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142, ze zm.) oraz uchwała nr X/231/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2552).

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Jednocześnie względem ww. wymienionych obszarów Natura 2000 obowiązują zakazy i uwarunkowania określone przez art. 33 i 34 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 1183), a także standardowy formularz danych dla obszaru Natura 2000 Krzewiny PLH040022.

Inwestycja przebiegać będzie w sąsiedztwie dominujących zbiorowisk leśnych oraz miejscowo (odcinkowo) użytków łąkowych i nieużytków.

Realizacja projektu nie wymaga usunięcia drzew w pasie drogowym.

Z uwagi na obecność zadrzewień w sąsiedztwie planowanej inwestycji zaplanowano wprowadzenie działań zabezpieczających przed uszkodzeniem pni, brył korzeniowych i koron drzew.

Analizowana droga przecina kompleksy leśne, ciek i tereny podmokłe, mające znaczenie dla zachowania lokalnego korytarza ekologicznego, sprzyjającego migracji głównie małych zwierząt (płazów) oraz gatunków krajobrazu rolno-leśnego. Dla ograniczenia zagrożenia śmiertelności zwierząt jak i bezpieczeństwa użytkowników drogi, przewidziano wprowadzenie znaków ostrzegawczych o możliwości występowania dzikich zwierząt oraz ograniczenie dopuszczalnej prędkości jazdy na odcinkach drogi, gdzie potwierdzono migrację fauny lub ustalono obecność dogodnych siedlisk dla ich bytowania, np. płazów.

W ramach podejmowanych prac nie przewiduje się wymiany przepustów drogowych (w pasie drogi głównej), których parametry i zagospodarowanie pozwalają na zachowanie swobodnej migracji małych zwierząt. Jednocześnie dla poprawy warunków migracji lokalnych populacji zwierząt małych przewidziano oczyszczenie i udroźnienie obecnych przepustów drogowych. Celem ograniczenia ewentualnej śmiertelności płazów na etapie realizacji przedsięwzięcia zaplanowano również wprowadzenie nadzoru przyrodniczego, odpowiedzialnego za ewentualny montaż tymczasowych wygradzeń zabezpieczających.

Zweryfikowane stanowiska występowania gatunków chronionych, jak i płatów cennych siedlisk przyrodniczych znajdują się poza terenem planowanego przedsięwzięcia. Jednocześnie dla ograniczenia zagrożenia niszczenia stanowisk gatunków chronionych jak i też płatów cennych siedlisk przyrodniczych, przewidziano oznaczyć na czas prowadzonych robót miejsca lub powierzchnię ich występowania oraz wprowadzić nadzór przyrodniczy.

Dokonując analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip i jego uzupełnienia, ustalono że realizacja i eksploatacja inwestycji po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie skutkować znacząco negatywnym wpływem na środowisko przyrodnicze, w tym bioróżnorodność, korytarze ekologiczne i krajobraz.

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



Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip wraz z jej uzupełnieniem 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 oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip oraz jej uzupełnieniu z dnia 21 lutego 2018 r.

Na podstawie uwarunkowań zawartych w art. 63 ust. 1 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 t.j) zebranego materiału dowodowego oraz opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy uznano, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Mając powyższe na uwadze należało orzec jak w osnowie niniejszego postanowienia.

## POUCZENIE

Zgodnie z zapisami 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 t.j) na niniejsze postanowienie nie przysługuje stronom zażalenie.

  
z up. Wójta Gminy  
Sekretarz Gminy Warlubie  
Tomasz Stefaniak

### Otrzymują:

1. Pan Krystian Fryszkowski, Pełnomocnik Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy,  
ul. Kościuszki 53, 85-079 Bydgoszcz
2. Strona internetowa Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Warlubie,
3. Tablica ogłoszeń w Urzędzie Gminy Warlubie,
4. Tablica ogłoszeń w sołectwie: Warlubie, Płochocin, Płochocinek, Lipinki,
5. a/a Urząd Gminy Warlubie.

### Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu,  
ul. Sądowa 5, 86-100 Świecie,
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,  
ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz.