Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
85-009 Bydgoszcz
ul. Dworcowa 81

WOO.4221.11.2019.JO1.2

Bydgoszcz, 2019-04-29

P.S. Świecie

URZĄD MIEJSKI W ŚWIECIU
BIURO OBSŁUGI MIESZKAŃCÓW
Wpłynęło dnia 30. 04. 2019
L.dz. 2642 zał. 2
UID: 4754 podpis

Burmistrz Świecia
86-100 Świecie
Wojska Polskiego 124

POSTANOWIENIE

Korespondencja wysłana z systemu EZD PUW

Załączniki:

1. WOO.4221.11.2019.JO1_ uzgodnienie.(257932_235883).pdf

Dokument został podpisany, aby go zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu
Data złożenia podpisu: 2019-04-29T12:50:46.124Z
Podpis elektroniczny

Bydgoszcz, dnia 29 kwietnia 2019 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.4221.11.2019.JO1.2

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1, ust. 3, 4 i 7 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 2018 r. poz. 2081 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uooiś, oraz art. 106 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), a także § 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 j.t.), w związku z postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzanym dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko (etap II)"

uzgadniam realizację przedsięwzięcia na podstawie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzonego przez Zespół Wykonawców pod kierownictwem Pana Damiana Bębnisty, reprezentującego EkoPolska Mojzesowicz Sp. k. z siedzibą w miejscowości Gogolinek, w styczniu 2019 r. i uzupełniony w dniu: 8 kwietnia 2019 r.

I. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
   1. W celu 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.

2. Wody opadowe i roztopowe z jedni, przed odprowadzeniem ich do odbiorników, podczyszczać w separatorach substancji ropopochodnych.
3. 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 godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
4. Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi akustycznie.
5. 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.
6. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je podczas przesypu.
7. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
8. Transportować materiały pylące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
9. Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
10. Drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:
    10.1. 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.
    10.2. Zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz nie podnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew.
    10.3. 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.

11. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować poza rzutem koron drzew, w odległości minimum 10 m od koryta rzeki Wdy.
12. Wycinkę zadrzewienia oraz prace w obrębie mostu i kładki nad rzeką Wdą rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Rozpoczęcie prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika braku aktywnych lęgów w obrębie drzew wyznaczonych do usunięcia oraz mostu i kładki nad rzeką Wdą, a także poinformowania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o planowanych działaniach względem gatunków objętych ochroną. Kontrola zajęcia siedlisk lęgowych powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż na 2 dni przed rozpoczęciem prac.
13. Na etapie realizacji prowadzić systematyczne kontrole wykopów w zakresie występowania uwięzionych zwierząt, a w przypadku ich stwierdzenia podejmować odłów osobników wraz z przeniesieniem ich do siedlisk zastępczych poza obszar oddziaływania.
14. Wzdłuż drogi lub w jej sąsiedztwie wykonać nasadzenia zastępcze za usunięte drzewa w skali minimalnej odpowiadającej ilości wycinanych drzew, stosując rodzime gatunki drzew, w tym odmiany ozdobne wykorzystywane przy urządzaniu zieleni na terenach miejskich. Do nasadzeń stosować sadzonki z dobrze wykształconą bryłą korzeniową, prostym pniem o obwodzie nie mniejszym niż 10 cm i poprawnie ukształtowaną koroną.
15. Nasadzenia zastępcze wykonać przed oddaniem przebudowanej drogi do użytku.
16. Przez okres 3 lat prowadzić kontrolę wykonanych nasadzeń. W przypadku potwierdzenia obumarcia sadzonek należy zapewnić nasadzenia uzupełniające.
17. Nasadzenia prowadzić w okresie podwyższonej wilgotności gruntu i powietrza, preferując okres wiosenny i jesienny.
18. W trakcie trwania prac realizowanych w obrębie konstrukcji mostu i kładki nie dopuścić do zanieczyszczenia wód rzeki Wdy materiałami budowlanymi poprzez podwieszenie siatki zabezpieczającej lub wykonanie pomostów podwieszanych.

II. W dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś w szczególności w projekcie budowlanym, należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny:

1.1. 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 powiatowej nr 1286C objętym zakresem niniejszego przedsięwzięcia.

1.2. Wprowadzić ograniczenie dopuszczalnej prędkości pojazdów:

- do 50 km/h na odcinkach trasy: km 0+520 – 1+300, 780 m.

III. Należy zrealizować następujące działania dotyczące zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko wykonać analizę porealizacyjną w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku:

a) według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799 ze zm.);

b) po upływie 1 roku od momentu rozpoczęcia eksploatacji inwestycji;

c) w porze dnia i nocy;

d) pomiary przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej jako P3, P40, T1, T5, T10, T11, T12, T16, T20.

Przed wykonaniem pomiarów, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Uzyskane wyniki przedstawić, w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji.

IV. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś.

UZASADNIENIE

Burmistrz Świecia, pismem z dnia 11 lutego 2019 r., znak: ROŚiGK.6220.2.9.2018 (data wpływu: 14 lutego 2019 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z wnioskiem o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko (etap II).

Inwestorem zamierzenia jest Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku dokumentacją stwierdzono, że zamierzenie kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w ww. rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r., dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywny:

- § 3 ust. 1 pkt 60: „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 for-mami 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 łączna długość przebudowywanych ulic wynosi ok. 2,2 km.

Burmistrz Świecia, po uzyskaniu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Chojnicach i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu dla ww. zadania.

Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko jest dokumentem niezbędnym w przeprowadzeniu, przez właściwy organ administracyjny, postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko na etapie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, został sporządzony przez Zespół Wykonawców pod kierownictwem Pana Damiana Bębnisty, reprezentującego EkoPolska Mojzesowicz Sp. k. z siedzibą w miejscowości Gogolinek, w styczniu 2019 r. i uzupełniony w dniu: 1 kwietnia 2019 r.,

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie odcinka drogi powiatowej nr 1286C relacji Morsk-Świecie-Dworzysko, który zlokalizowany jest na terenie Miasta Świecie. Inwestycja zostanie poprowadzone w istniejącym śladzie drogi i nie obejmuje przebudowy obiektu mostowego nad rzeką Wdą.

Długość łączna przebudowywanych ulic tj. Wojska Polskiego, Tucholskiej, Chełmińskiej, Fabrycznej, Krótkiej, Sportowej, Kwiatowej, Słonecznej, Wodnej, Malinowej, Różanej i łącznika do ul. Bzowej wynosi około 2200 m.

Istniejący układ drogowy stanowi dojazd do zabudowy jedno- i wielorodzinnej oraz zakładów w miejscowości Świecie, jak również poprzez przyległe drogi (tj. drogę krajową

nr 91 i drogi powiatowe nr 1286C; nr 1260C) stanowiące tranzyt do innych miejscowości. Nawierzchnia istniejących dróg jest bitumiczna, z licznymi spękaniami i nierównościami, natomiast na odcinku projektowanego wlotu na ul. Armii Krajowej występuje nasyp kolejowy wraz z podbudową z tłucznia (teren byłego torowiska kolejowego).

Na odcinku objętym zadaniem znajdują się:

- obiekt mostowy nad rzeką Wda (zadanie nie obejmuje jego przebudowy);
- dwie kładki dla pieszych nad rzeką Wda (do przebudowy w ramach zadania);
- przystanki komunikacji zbiorowej przy ulicy Wojska Polskiego;
- chodniki oraz ciągi pieszo-rowerowe przy ulicy Wojska Polskiego i ulicy Wodnej.

Istniejące zjazdy na posesje z drogi powiatowej są utwardzone.

Projektowane zadanie obejmuje:

1. wykonanie nowych nawierzchni jezdni w technologii bitumicznej wraz z podbudową z betonu asfaltowego i podbudową z kruszywa łamanego lub podbudową w innej technologii;
2. przebudowę dwóch kładek dla pieszych nad rzeką Wda;
3. przebudowę trzech istniejących skrzyżowań w ciągu ul. Wojska Polskiego z: ul. Tucholską, ul. Sportową i ul. Wodną na skrzyżowania typu rondo wraz z niezbędną infrastrukturą;
4. budowę chodników, ciągów pieszo-rowerowych i ścieżek rowerowych, wykonanie zatok autobusowych wraz z peronami i wiatami autobusowymi;
5. przebudowę istniejących zjazdów publicznych i indywidualnych, budowę nowych zjazdów publicznych i indywidualnych;
6. wykonanie przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów wyposażonych w oznakowanie aktywne (pionowe i poziome);
7. wymianę istniejących opraw oświetleniowych na nowe – energooszczędne;
8. przebudowę kolidującej infrastruktury podziemnej;
9. budowę nowej infrastruktury podziemnej, wykonanie obustronnych poboczy gruntowych lub utwardzonych kruszywem łamanym oraz wykonanie niezbędnej infrastruktury m.in.: barier ochronnych, znaków pionowych i poziomych, itp.

Założenia projektowe przebudowywanego odcinka drogi powiatowej nr 1286C przedstawiają się następująco:

1. klasa drogi:
   - ul. Tucholska – GP,
   - ul. Wojska Polskiego – G,

- ul. Armii Krajowej, ul. Wodna, ul. Chełmińska, ul. Sportowa, ul. Kwiatowa – Z,
- ul. Słoneczna, łącznik od ul. Bzowej, ul. Malinowa – L,
- ul. Różana, ul. Fabryczna, ul. Krótka – D,

2. kategoria ruchu:
   - ul. Fabryczna, ul. Krótka, ul. Kwiatowa, ul. Słoneczna, łącznik od ul. Bzowej, wloty ronda na: ul. Malinową i ul. Różaną: KR2,
   - wloty ronda na ul. Chełmińska, ul. Armii Krajowej, ul. Wodną: KR3,
   - jezdnie na trzech rondach, ul. Wojska Polskiego, wloty ronda na: ul. Tucholską, ul. Sportową: KR5,
3. prędkość projektowa: 30-50 km/h,
4. szerokość jezdni: 5,0 – 9,0 m,
5. szerokość chodników: 1,25 -2,50 m,
6. szerokość ciągów pieszo-rowerowych i ścieżki rowerowej: 2,0-3,0 m,
7. parametry ronda na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego z ul. Tucholską i ul. Chełmińską:
   - ilość wlotów: 4,
   - średnica zewnętrzna: minimum 30 m,
8. parametry ronda na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego z ul. Sportową i podłączeniem parkingu sklepu Biedronka:
   - ilość wlotów: 4,
   - średnica zewnętrzna: minimum 26 m,
9. parametry ronda na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego z ul. Armii Krajowej, ul. Wodną, ul. Różaną i ul. Malinową:
   - ilość wlotów: 6,
   - średnica zewnętrzna: do 47 m.

W ramach analizowanego zadania planowana jest rozbiórka, m.in.: istniejących elementów drogi, sieci podziemnych i nadziemnych, nawierzchni, elementów oznakowania pionowego i poziomego. Zakres zamierzenia obejmuje również przebudowę istniejących zjazdów indywidualnych i publicznych.

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

Inwestycja będzie realizowana w mieście Świecie terenie o wysokiej gęstości zaludnienia.

Analizowano dwa możliwe warianty realizacji zamierzenia. Wariant 1 zakłada przebieg drogi powiatowej nr 1286C z rondem na początku trasy (skrzyżowanie ulic Chełmińska, Bydgoska, Wojska Polskiego), natomiast wariant 2 przewiduje zamiast ronda standardowe skrzyżowanie z sygnalizacją świetlną w tym miejscu. Do realizacji wybrany został wariant 1. Z punktu widzenia ochrony powietrza wariant 1 jest korzystniejszy dla środowiska, ponieważ niezależnie od tego czy uruchomiony pojazd drogowy porusza się czy stoi (jak w przypadku skrzyżowania z sygnalizacją świetlną) spala on paliwo, przez co w przypadku podjęcia do realizacji wariantu 2 powstawać będzie dodatkowa emisja zanieczyszczeń. W uzupełnieniu raportu (wpływ w dniu: 8 kwietnia 2019 r.), przeprowadzono dodatkowe obliczenia akustyczne w rejonie ww. skrzyżowania. Na podstawie wyników przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że zmiany w rodzaju skrzyżowania nie wpłynęły na poziom hałasu w punktach obliczeniowych.

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 jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200037, 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.

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

- PLRW20001729496 – „Dopł. z Gruczna", 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.
- PLRW20001929499 – „Wda od dopł. z Drzycimia do ujścia", 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 oraz możliwości migracji organizmów wodnych na odcinku cieku istotnego – Wda od ujścia do Dopływu z Drzycimia i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

W ramach zadania planuje się wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni do głębokości około 0,5 m. Dodatkowo wykonywane będą głębsze wykopy pod przebudowę i budowę sieci podziemnych (do ok. 2,5 m p.p.t.). Nie przewiduje się konieczności odwadniania wykopów.

Nie przewiduje się prac związanych z umocnieniem strefy brzegowej rzeki Wdy oraz ingerencji w suche pasy gruntu wzdłuż rzeki.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane planuje się prowadzić w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności ewentualnego uzupełniania paliwa powinny być wykonywane miejscach zabezpieczonych przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowego. Na terenie budowy nie będą prowadzone naprawy sprzętu. Zaplecze budowy zlokalizowane zostanie z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych. Dodatkowo w uzupełnieniu Kip podano, że na czas prowadzenia robót budowlanych na kładkach dla pieszych nad rzeką Wdą, przewiduje się zastosowanie siatek podwieszanych w celu zminimalizowania ryzyka zanieczyszczenia rzeki, materiałami budowlanymi.

Na etapie realizacji inwestycji, woda dostarczana będzie beczkowozem lub w paletopojemnikach. Ścieki socjalno-bytowe planuje się gromadzić w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie planuje się użycia wody.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z jezdni odbywać się będzie za pomocą wpustów deszczowych do istniejącej lub projektowanej sieci kanalizacji deszczowej z włączeniem do istniejącej kanalizacji deszczowej, istniejącego lub projektowanego zbiornika chłonno-odparowującego. Przed wlotem do odbiorników zaprojektowane zostały separatory substancji ropopochodnych. Nie przewiduje się odprowadzania wód opadowych i roztopowych z jedni do rzeki Wdy.

Mając na uwadze powyższe prognozuje się, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Powstające na etapie realizacji opakowania po materiałach budowlanych będą wykorzystywane wielokrotnie lub przekazywane dostawcy towaru (papier i tektura, palety, beczki metalowe i inne), natomiast tworzywa sztuczne przekazywane do zagospodarowania przez odbiorcę ww. odpadu.

Odpady będą gromadzone w sposób selektywny, w specjalnie do tego przystosowanych pojemnikach, kontenerach, workach, big-bagach lub luzem wyłącznie na terenach utwardzonych, w sposób uwzględniający ich właściwości fizyko – chemiczne, tymczasowo w trakcie robót, a następnie zostaną przekazane upoważnionym odbiorcom (posiadającym stosowne zezwolenia/pozwolenia) na zagospodarowanie odpadami.

Przy prowadzeniu prac budowlanych dopuszcza się wykorzystanie i przekształcanie elementów przyrodniczych wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją planowanego przedsięwzięcia. Odpad będzie wykorzystany na miejscu lub odbierany przez uprawnionego odbiorcę, przewożony transportem odbiorcy przystosowanym do transportu odpadów samochodem.

Wszystkie odpady z realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, zostaną zagospodarowane przez firmy wykonujące na zlecenie Inwestora zaplanowane prace – wytwórcą odpadów będzie wykonawca robót.

W przypadku zagospodarowania odpadów asfaltu jako dodatku do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych stanowić będzie recykling odpadu zdefiniowanych w art. 3 ust. 1 pkt 23 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2019 r. poz. 701 ze zm.). W przypadku użycia odpadu innego niż niebezpieczny (niezawierający smoły) o kodzie 17 03 02 bez przetworzenia w instalacjach do tego przeznaczonych (wytwórnia mas bitumicznych) konieczne będzie spełnienie łącznych warunków przeprowadzenia tego odzysku zawartych 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 t.j.).

Na etapie eksploatacji wytwarzane będą odpady, które planuje się zbierać selektywnie w kontenerach/pojemnikach, a następnie przekazywać odbiorcy celem dalszego zagospodarowania.

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 stanowić 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 pylących 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.

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 2021 (prognozowany rok oddania inwestycji do użytkowania) i 2031. Prognozowane natężeniu ruchu pojazdów oraz strukturę ruchu przyjęto zgodnie z opracowaniem przygotowanym w listopadzie 2018 r., przez Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu opartym na wynikach Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2015 oraz przeprowadzony w 2017 r. pomiar ruchu. Prognoza uwzględnia planowane i będące w trakcie realizacji zmiany układu komunikacyjnego, które będą bezpośrednio wpływać na natężenie ruchu na przedmiotowym odcinku drogi. Do opracowania prognozy ruchu zastosowano metodę wskaźników wzrostu ruchu w zależności od wskaźników wzrostu PKB.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania.

Tereny wokół inwestycji to w większości tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej. W pobliżu inwestycji położone są również tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej oraz wielorodzinnej a także tereny związane z pobytem dzieci i młodzieży.

Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2014 r., poz. 112, t.j.) dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez drogi wynoszą:

1. Tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży:
   - L_{AeqD} – 61 dB (pora dzienna),
   - L_{AeqN} – 56 dB (pora nocna),
2. Tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i tereny mieszkaniowo-usługowe:
   - L_{AeqD} – 65 dB (pora dzienna),
   - L_{AeqN} – 56 dB (pora nocna).

Zgodnie z uzupełnieniem raportu (wpływ w dniu: 8 kwietnia 2019 r.) wzdłuż inwestycji brak jest budynków, dla których istniałaby zasadność zastosowania art. 114 ust. 4 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r Prawo ochrony środowiska (Dz.U. 2018 poz. 799 ze zm.), tj. ochrona przed hałasem polegająca na zastosowaniu rozwiązań technicznych zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach. Na granicy pasa drogowego przy planowanej inwestycji położone są dwa budynki, jednak nie należą one do budynków chronionych akustycznie wymienionych w ww. ustawie, tj.: zabudowa mieszkaniowa, szpitale, domy pomocy społecznej lub budynki związane ze stałym albo czasowym pobytem dzieci i młodzieży. Przy km 0+355, na działce nr 240/1 obręb 0002, po lewej stronie inwestycji znajduje się budynek położony na granicy pasa drogowego, ale nie jest on chroniony akustycznie. Również przy km 0+875, na działce nr 264 obręb 2 po lewej stronie inwestycji, znajduje się budynek usytuowany na granicy pasa drogowego, jednakże budynek także nie jest budynkiem chronionym akustycznie.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)". Metoda prognozowania oparta jest na modelu rozprzestrzeniania się dźwięku w środowisku zawartym w polskiej normie PN ISO 9613-2 „Akustyka – Tłumienie dźwięku

podczas propagacji w przestrzeni otwartej", natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczane są zgodnie z „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980".

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN 8.0 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 50 km/h na odcinku ok. 780 m, tj. od km 0+520 do km 1+300.

Wprowadzone rozwiązania pozwoliły dotrzymać wartości dopuszczalne poziomów hałasu w prawie wszystkich punktach obserwacji. Przekroczenia otrzymano na terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej przy skrzyżowaniu ulic Wojska Polskiego i Sportowej, dla roku prognozy 2021 r. są mniejsze niż 1 dB (punkty obliczeniowe P3 i T5). Jedynie w punktach obserwacji wyznaczonych na granicy działki ewidencyjnej nr 285/4 obręb 0002 (punkt T40) i budynku przedszkola usytuowanym na tej nieruchomości (punkt P40) stwierdzono, wyższe przekroczenia, niemniej poniżej 3 dB.

Ze względu na odległy horyzont czasowy prognozy natężeń ruchu przyjętych do analiz, decyzję o wprowadzeniu dodatkowych zabezpieczeń antyhałasowych zostanie podjęta po wykonaniu analizy porealizacyjnej, na podstawie rzeczywistych wartości natężenia ruchu o jego strukturze.

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. Odpowiednim etapem do tych rozważań będzie analiza porealizacyjna.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie

1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. Pomiary wartości poziomów hałasu należy wykonać w celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną. Pomiary należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktów obliczeniowych oznaczonych w analizie akustycznej jako P3, P40, T1, T5, T10, T11, T12, T16, T20. Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowych ulic 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 (Dz. U. z 2018 r. poz. 799, ze zm.).

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 raporcie koncepcji technologicznej. Analizę 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. Do oceny wpływu w zakresie zanieczyszczeń powietrza zastosowano metodę obliczeniową, przy użyciu pakietu OPERAT FB służącego do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym m.in. w pobliżu dróg i autostrad w oparciu o model CALINE3. Wyniki uzyskanych analiz wskazują, że przebudowywana droga powiatowa nr 1286C Morsk-Świecie-Dworzysko nie będzie stanowić źródła ponadnormatywnej emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego i nie spowodują przekroczeń standardów jakości środowiska.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się zmiany konstrukcji mostu nad rzeką Wdą, w tym zmiany położenia przyczółków i zawężenia strefy brzegowej.

Z uwagi na planowane prace w obrębie mostu i kładki wraz z budową nowej kładki przewidziano działanie minimalizujące zagrożenie zanieczyszczenia wód rzeki Wdy poprzez podwieszenie siatek zabezpieczających.

Zgodnie z dokumentacją realizacja projektu koliduje z występującym drzewostanem przydrożnym i usunięciu podlegać będzie około 118 drzew. Przedstawione wyniki inwentaryzacji drzew nie potwierdzają obecności cennych biocenotycznie zadrzewień (wykazane drzewa są w niskiej klasie wiekowej, na których nie zidentyfikowano obecności dziupli, próchnowisk i gniazd).

Jednocześnie z uwagi na planowaną wycinkę drzew przewidziano wykonać nasadzenia zastępcze celem zrekompensowania strat. W ramach nasadzeń zostaną wykorzystane gatunki rodzime. Z uwagi na lokalizację nasadzeń w obrębie terenów miejskich dopuszczono również możliwość nasadzeń złożonych z odmian ozdobnych gatunków rodzimych.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nie przewiduje się pogorszenia warunków migracji małych zwierząt wzdłuż rzeki Wdy, gdzie nie nastąpi dotychczasowy sposób zagospodarowania, w tym nie ulegnie zmianie szerokość suchych pasów. Jednocześnie projekt nie przewiduje zabudowy stref brzegowych lub wprowadzenia elementów tworzących barierowość.

Przebudowa drogi powiatowej na wskazanym odcinku nie spowoduje naruszenia cennych siedlisk przyrodniczych, w tym typów siedlisk wymienionych w Dyrektywie Siedliskowej oraz siedlisk bytowania gatunków chronionych.

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 uszkadzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk 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 wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Na etapie uzgadniania, przy określaniu negatywnych oddziaływań, uwzględniono wzajemne powiązania poszczególnych elementów środowiska oraz oddziaływania pośrednie wynikające z tych powiązań. Analiza oddziaływania na środowisko objęła więc efekty skumulowane, związane z potencjalną degradacją kilku elementów środowiska, przede wszystkim powietrza oraz klimatu akustycznego. Biorąc pod uwagę powyższe, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeanalizował ryzyko wystąpienia efektu skumulowanego oddziaływania. W oddziaływaniach skumulowanych oprócz przedłużeń drogi powiatowej nr 1268C na początku i na końcu poza teren inwestycji, uwzględniono również drogę krajową nr 91, która przebiega kilkanaście metrów na zachód od inwestycji. Natężenie oraz strukturę ruchu dla drogi krajowej nr 91 przyjęto zgodnie z wynikami Generalnego Pomiaru Ruchu z roku 2015. Droga krajowa nr 91 jest niewątpliwie dominującym źródłem hałasu w rejonie ulicy Tucholskiej, przy początku inwestycji. Jednakże, w rejonie tym brak jest terenów chronionych akustycznie.

Analizując oddziaływanie zamierzenia związane ze zmianami klimatu (mitygacja i adaptacja do zmian klimatu) należy wskazać, iż inwestycja z uwagi na swój charakter nie będzie w sposób znaczący wpływać na zmiany klimatu. Inwestycja będzie związana z emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Z uwagi na zmianę nawierzchni drogi, co przełoży się na polepszenie płynności przejazdu nie będzie to oddziaływanie znaczące. W rejonie zamierzenia nie występują osuwiska obszary zagrożenia powodziowego (inwestycja nie obejmuje mostu nad rzeką Wda). Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

Odnośnie ryzyka wystąpienia poważnej awarii, planowane zamierzenie nie kwalifikuje zakładu do zakładów o zwiększonym ryzyku, zgodnie z rozporządzeniem 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.).

Zastosowanie zaproponowanych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analizowanego przedsięwzięcia oraz uzupełnieniu rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem inwestycji na etapie jej realizacji i eksploatacji.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz stosownych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania

w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 88 ust. 1 cyt. uouioś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Ponadto, ze względu na lokalizację inwestycji w dużej odległości od granic państwa oraz zakres jej oddziaływania nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Z uwagi na charakter i skalę przedsięwzięcia określono powyższe warunki środowiskowe.

POUCZENIE

W świetle art. 77 ust. 7 przywołanej powyżej ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Maria Dombrowicz

Otrzymują:
1. Burmistrz Świecia, ul. Wojska Polskiego 124, 86-100 Świecie
2. Pan Maciej Wojnowski Biuro Projektów Drogowych „M STUDIO", ul. Gen. Wł. Sikorskiego 1/17c, 86-100 Świecie
3. Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu, ul. Gen. Józefa Hallera 9, 86-100 Świecie

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

Podpis prawidłowy - Karina Beata Ścieszyńska

Stan podpisu:	prawidłowy
Stan certyfikatu:	prawidłowy
Nr seryjny certyfikatu:	876033332
Wystawca certyfikatu (CN):	Centrum Kwalifikowane EuroCert
Właściciel certyfikatu (CN):	Karina Beata Ścieszyńska
Właściciel certyfikatu (O):	
Szczegóły:	• kwalifikowany
Identyfikator podpisu:	Signature-1653807081
Czas podpisania:	29.04.2019 14:50
Typ zobowiązania:	http://uri.etsi.org/01903/v1.2.2#ProofOfApproval
Oznaczenia czasem:	• prawidłowy 29.04.2019 15:33
Postacie archiwalne:	• prawidłowy 29.04.2019 15:33
Typ podpisu:	XAdES