

Sępólno, 22.07. 2019 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 t.j. ze zm.), art. 63 ust. 2, art. 64 ust. 1 pkt.1 i pkt. 2, art. 65 ust. 1 i 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 2018 r. poz. 2081 tj ze zm..), a także § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) w związku z toczącym się postępowaniem na wniosek z dnia 04.05.2019 r. złożony przez Karola Łomeckiego, Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Dąbrowie k/Bartoszyce w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

- postanawiam -

odstąpić od obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: Przebudowie drogi powiatowej nr 1390N od km 4+211 (granica gmin) do km 8+747 (koniec msc. Turcz) o długości 4, 536 km.

Uzasadnienie

W dniu 24 maja 2019 r. na wniosek Pana Karola Łomeckiego, Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Dąbrowie k/Bartoszyce zostało wydane postanowienie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na: Przebudowie drogi powiatowej nr 1390N od km 4+211 (granica gmin) do km 8+747 (koniec msc. Turcz).

Wnioskowana inwestycja zgodnie z §3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu może być wymagany - 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 obszarem 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.

Inwestycja realizowana będzie na terenie nieobjętym ogólnym planem zagospodarowanie przestrzennego - w granicach istniejącego pasa drogowego.

Przedmiotowa inwestycja realizuje cel publiczny w rozumieniu art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U.2018 poz.2204 t.j ze zm.).

Stosowanie do art. 63 ust. 1 i art., 64 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 2018 r. poz. 2081 t.j ze

zm.), obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza w drodze postanowienia organ właściwy do wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, po zasięgnięciu opinii określonych organów.

Organ prowadzący postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia, wystąpił z pismem z dnia 13.05.2019 r. o opinie do Państwowego Inspektora Sanitarnego w Bartoszczach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz ewentualnego zakresu raportu oddziaływania na środowisko.

Państwowy Inspektor Sanitarny w Bartoszczach w opinii sanitarnej znak: ZNS.4083.12.2019.KCh z dnia 28 maja 2019 r. (data wpływu do Urzędu 30 maj 2019 r.) stwierdził, że dla w/w przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko. Po przeanalizowaniu karty informacyjnej uznał, że nie prognozuje się wystąpienia znaczących oddziaływań powodujących konieczność stosowania technicznych rozwiązań chroniących środowisko z uwagi na brak znaczącego wzrostu ruchu kolejowego dla budowanej drogi. Inwestycja nie wpłynie na zwiększenie ilości odprowadzonych niekorzystnych substancji, a spowoduje polepszenie warunków jezdnych i przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu do środowiska węglowodorów alifatycznych oraz innych niekorzystnych substancji związanych z ruchem samochodowym.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie opinią z dnia 28.05.2019 r. (data wpływu: 03.06.2019 r.) znak: BI.RZŚ.436.478.2019KM również wyraziło opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie po przeanalizowaniu załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględnieniu łącznych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku (...), a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania przedsięwzięcia oraz skali możliwego oddziaływania przedsięwzięcia, stwierdził w opinii WSTE.4220.58.2019JM z dnia 3 lipca 2019 r. (data upływu do Urzędu 8 lipca 2019 r.), że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Planowane działanie prowadzone będą w obszarze specjalnej ochrony ptaków (Dz.U.2011.25.133 ze zm.).

W ocenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na gatunki ptaków, dla ochrony, których wyznaczony został obszar Natura 2000 oraz nie naruszy sieci Natura 2000 z następujących powodów:

- Prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00-20.00);
- Należy ograniczyć emisję pyłu z placu budowy: m.in. unikać rozsypywania materiałów pylistych, składowiska materiałów pylistych osłaniać przed działaniem wiatru, w dni słoneczne i wietrzne stosować zraszanie potencjalnych miejsc wtórnego pylenia;
- Samochody transportujące materiały sypkie wyposażyć w zabezpieczenie w postaci plandek, aby zapobiec nadmiernemu pyleniu;

- Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, znajdujące się w obrębie placu budowy zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi; należy owinać je matami słomianymi i osłonić (oszałować) deskami o grubości min. 2 cm ściągniętymi drutem stalowym, co 60 cm. Wysokość osłonięcia- do pierwszych konarów. Roboty w obrębie korony drzew i korzeni należy prowadzić ręcznie. W razie czasowego odsłonięcia, korzenie osłonić matami słomianymi. W okresie niekorzystnych warunków atmosferycznych i na każde wezwanie inżyniera budowy (inspektora nadzoru) podlewać drzewa wodą w ilości około 20 dm³/dzień na jedno drzewo przez cały okres trwania robót. W wyniku robót poziom gruntu przy drzewach nie może podnieść się powyżej 20 cm;
- Za usunięcie drzewa kolidujące z parametrami projektowanej drogi oraz pobocza należy zaplanować nasadzenie zastępcze w stosunku, co najmniej 1: 3 (za jedno drzewo wycięte, co najmniej trzy nasadzenia);
- Pogłębianie rowów przydrożnych przy drzewach należy wykonać ręcznie i odstąpić od zakładanych parametrów głębokości; rowy w tych miejscach należy jedynie minimalnie odmulić, tak, aby nie naruszyć systemu korzeniowego; należy zastosować zwiększone nachylenie skarp rowu (1:1)
- W miejscach bytowania płazów (np. terenach podmokłych, zbiornikach i ciekach wodnych) prace budowlane należy prowadzić ze starannością, tak, aby nie doprowadzić do powstawania zastoisk wodnych; należy zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom przedostanie się na plac budowy poprzez ogrodzenie terenu siatką (częściowo zagłębioną w ziemi o wysokości około 40 cm i wielkości oczka nie większej niż 0,5 cm x 0,5 cm);
- W okresie migracji płazów (od 1 marca do 30 czerwca oraz od 1 sierpnia do 30 września) wykopy na terenie budowy kontrolować pod nadzorem herpetologicznym, nie rzadziej, niż co trzy dni; w przypadku stwierdzenia w nich obecności zwierząt- umożliwić im opuszczenie pułapki lub odłowić i przenieść poza strefę prowadzonych prac;
- Prace związane z realizacją inwestycji należy rozpocząć przed okresem lęgowym ptaków (tj. w okresie od sierpnia do końca lutego);
- W zamian za planowaną wycinkę drzew należy wykonać nasadzenia kompensacyjne;
- część drzew przewidzianych do usunięcia stanowi siedlisko gatunków chronionych; Wnioskodawca powinien wystąpić zgodnie z art. 56 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody do regionalnego dyrektora ochrony środowiska o uzyskanie zezwolenia na zniszczenie siedlisk i okazów gatunków chronionych występujących na tych drzewach.

Mając na uwadze powyższe opinie oraz kierując się kryteriami zawartymi w art. 63 ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku (...) Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji, jej usytuowanie, jak również rodzaj i skalę oddziaływania.

Z informacji zamieszczonych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącej drogi powiatowej Nr 1390N na odcinku od granicy gminy Sępólno do końca miejscowości Turcz, oraz

przebudowa skrzyżowania DP 1390N z DP 1565Nw msc. Liski. Długość przebudowywanego odcinka wynosi 4, 536 km. Istniejąca droga na przebudowywanym odcinku posiada nawierzchnię bitumiczną na lepiszczu smołowym.

Projektowana droga to droga powiatowa klasy technicznej L- lokalna i prędkość projektową $V_p=40$ km/h

Nawierzchnia przebudowanej drogi zostanie wykonana z betonu asfaltowego na podbudowie z mieszanki kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie. Szerokość jezdni wyniesie 5,50 m z obustronnym poboczem gruntowym o szerokości 0, 75 m.

Profil podłużny drogi nie ulegnie większym zmianom w stosunku do istniejącego a jedynie zostanie dostosowany do wymagań określonych w warunkach technicznych dla dróg publicznych. W jego kształcie dokonane zostaną tylko nieznaczne poprawki dopasowujące spadki podłużne i łuki pionowe do wartości normatywnych, oraz prawidłowego odwodnienia drogi. Przebudowa drogi nie zakłada korytowania istniejącej nawierzchni. Parametry łuków poziomych dobrano optymalnie w taki sposób, aby nie wykroczyć poza linie istniejącego pasa drogowego.

Jezdnia z betonu asfaltowego nie będzie ograniczona krawężnikiem oprócz przebiegu przez msc. Liski i Turcz, gdzie występują istniejące już chodniki i planuje się budowę nowych. Zaprojektowano na całym obszarze inwestycji przekrój jezdni-drogowy. Spadki poprzeczne projektuje się, jako dwustronne i jednostronne o wartościach nieprzekraczających 2%.

Na całej inwestycji projektuje się otwarty system odwodnienia, który będzie wykorzystywał istniejące rowy przydrożne i tereny zielone zlokalizowane w pasie drogowym. W zakresie inwestycji planuje się jedynie odmulenie oraz odtworzenie rowów w miejscach, w których zostały zasypane. Inwestycja zakłada również remont przepustów pod koroną drogi w obrębie pasa drogowego. Remont będzie polegał na wymianie przepustów na rurowe wykonane z HDPE. W msc. Liski przewiduje się odwodnienie przez istniejącą kanalizację deszczową. Inwestycja przewiduje regulację istniejących wpustów ulicznych i wymianę ich na nowe.

W pasie drogowym podlegającym inwestycji znajdują się następujące sieci infrastruktury: sieć telekomunikacyjna, sieć energetyczna, sieć wodociągowa, sieć kanalizacji deszczowej, sieć kanalizacji sanitarnej oraz sieć ciepłownicza.

Przedsięwzięcie będzie wiązało się z wycinką 26 sztuk drzew przydrożnych kolidujących z planowaną inwestycją. W obrębie 11 drzew przewidzianych do usunięcia stwierdzono występowanie gatunków chronionych, Wnioskodawca powinien wystąpić zgodnie z art. 56 ust. 2 ustawy o ochronie przyrody do regionalnego dyrektora ochrony środowiska o uzyskanie zezwolenia na zniszczenie siedlisk i okazów gatunków chronionych na nich występujących.

Przedsięwzięcie nie ingeruje w stosunki wodne, nie zmienia stanu wody i ich potencjału w zakresie elementów biologicznych, hydromorfologicznych oraz fizykochemicznych, nie pogorszy stanu środowiska naturalnego.

Na etapie realizacji inwestycji mogą wystąpić pewne uciążliwości wynikające z użycia np. ciężkiego sprzętu budowlanego. Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania te będą miały zakres lokalny (brak transgranicznego oddziaływania), krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny. Z uwagi na zakres

planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań. Ponadto ryzyko emisji oraz występowanie innych uciążliwości będzie znikome. Prace będą wykonywane w porze dziennej, a w czasie przerwy w pracy maszyny i sprzęty będą wyłączone.

Lokalizację zaplecza przewiduje się w pobliżu budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową. Plac budowy i zaplecza należy wykonać oszczędnie gospodarując teren, dążąc do obsługi placu budowy przy użyciu istniejących dróg. Zaplecze budowy wraz z bazą materiałowo-sprzętową należy zlokalizować poza obszarem zabudowy mieszkalnej, poza terenami w pobliżu rzek, dolin rzecznych, cieków wodnych oraz obszarów podmokłych. Na terenie zaplecza budowy i bazy transportowo-sprzętowej, w miejscach postoju i tankowania sprzętu oraz pojazdów należy wykonać zabezpieczenia przed możliwością przedostania się do gruntu paliw i olejów. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty ze szczelnymi zbiornikami bezodpływowymi, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty. Po zakończeniu realizacji przedsięwzięcia teren zaplecza budowy oraz teren robót zostaną uporządkowane oraz przywrócone do możliwie zbliżonego do stanu pierwotnego.

Materiały sypkie przechowywane będą w szczelnych workach (cement, wapno itp.) w pomieszczeniach tymczasowych magazynów. Materiały sypkie jak piasek, żwir itp. Zmagazynowane w hałdach na podłożu utwardzonym i ogrodzonym.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia, mogą wystąpić dodatkowe uciążliwości dla środowiska spowodowane niewłaściwą eksploatacją maszyn do robót nawierzchniowych, zanieczyszczeniem otoczenia płynami powstającym podczas transportu lub zabudowywania materiału nawierzchniowego oraz zanieczyszczeniem otoczenia materiałami nawierzchniowymi.

Przewiduje się wzrost natężenia hałasu emitowanego do środowiska oraz pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego. Uciążliwości te spowodowane będą użyciem ciężkiego sprzętu, wykonaniem prac ziemnych i nawierzchni, wydzielaniem spalin przez maszyny i pojazdy. Uciążliwość będzie czasowa zniknie po zakończeniu prac.

W celu zminimalizowania uciążliwości akustycznej, prace budowlane będą poprowadzone tylko w porze dziennej. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w miarę możliwości nie powinny pracować równocześnie. Właściwa konserwacja i prawidłowa eksploatacja ograniczą negatywny wpływ sprzętu środków transportowych na środowisko. Maszyny oraz sprzęty nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników. Sprzęt używany podczas robót będzie spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i emisją szkodliwych substancji do powietrza. Etap budowy nie spowoduje realnego zagrożenia dla środowiska naturalnego i zdrowia ludzkiego.

W trakcie przebudowy nastąpi wzmożona emisja płynów i zanieczyszczeń wprowadzanych do atmosfery. Głównymi źródłami pylenia będzie transport materiałów sypkich, a głównymi źródłami zanieczyszczenia będą spaliny pochodzące z transportu. Aby zapobiec zbytniemu pyleniu, substancje sypkie będą przechowywane w hermetycznych pojemnikach, do tego przeznaczonych. Zaleca się szybki sprawne korzystanie z maszyn budowlanych, gdyż ograniczy to emisję spalin. Dodatkowo samochody transportujące materiały sypkie będą posiadać zabezpieczenie w postaci plandek, aby zapobiec nadmiernemu pyleniu.

Aby zapobiec przeniknięciu zanieczyszczenia do wód gruntowych, zaplecze budowy zostanie wyposażone w urządzenia sanitarne dla pracowników TOI – TOI. W miejscach składowania paliw dla maszyn budowlanych, należy dokonać uszczelnienia podłoża na wypadek wycieku.

Wszystkie odpady powstałe podczas realizacji inwestycji powinny być segregowane i magazynowane na terenie budowy, następnie przekazane do wtórnego wykorzystania lub specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem odpadów. Miejsce składowania odpadów powinno być izolowane od środowiska oraz zabezpieczone przed ingerencją osób postronnych. Obowiązek zagospodarowania odpadów powstałych podczas wykonywania prac budowlanych. Do jego obowiązków będzie należało zagospodarowanie odpadów powstających w fazie budowy, w tym do selektywnego zgromadzenia powstających odpadów oraz przekazanie podmiotowi uprawnionemu odpadów, które nie będą zagospodarowane.

Plac budowy należy zabezpieczyć w taki sposób, aby zwierzęta z okolicy nie wychodziły na teren objęty pracami i aby zminimalizować możliwość ich uwięzienia. W celu ograniczenia możliwości wtargnięcia fauny na teren placu budowy, plac robót na szlakach migracji zwierząt należy zawęzić do niezbędnego minimum. W miejscach bytowania płazów (np. terenach podmokłych, zbiornikach i ciekach wodnych) prace budowlane należy prowadzić ze starannością tak, aby nie doprowadzić do powstania zastoisk wodnych. Dodatkowo należy w tych miejscach zastosować tymczasowe ogrodzenia ochronne uniemożliwiające płazom przedostanie się na plac budowy poprzez ogrodzenie terenu siatką (częściowo zagłębioną w ziemi o wysokości 40 cm i wielkości oczka nie większej niż 0,5 cm x 0,5 cm).

Wykonywanie robót musi być prowadzone zgonie z sztuka budowlaną i zasadami bezpiecznego oraz ekonomicznego obchodzenia się z substancjami i materiałami, a późniejsza eksploatacja zapewnić utrzymanie obiektów we właściwym stanie, przy zachowaniu zasad wynikających z przepisów prawa i obowiązków zarządcy drogi.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży, obszarach górskich, leśnych lub wodno-błotnych, obszarach ochrony uzdrowiskowej, obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne.

Z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny i nie spowodują istotnych zmian w środowisku. Ponadto, z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji oraz zagospodarowanie terenów sąsiednich, nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, czy ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie zerowe.

Przyjęty sposób realizacji inwestycji nie spowoduje, zatem negatywnego oddziaływania na przedmioty ochrony, nie pogorszy integralności obszaru, nie spowoduje zagrożeni, mogących mieć wpływ na populację roślin i zwierząt.

Inwestycja poprawi, jakość nawierzchni poprzez jej przebudowę.

Po uwzględnieniu wydanych opinii oraz przeanalizowaniu załączonej dokumentacji, uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. ust. 1 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska o ocenach oddziaływania na środowisko, organ uznał, że nie ma potrzeby przeprowadzania

oceny oddziaływania wnioskowanego zamierzenia inwestycyjnego na środowisko.

W związku z powyższym postanowiono orzec jak w sentencji.

Na niniejsze postanowienie nie służy zażalenie.



Z up. BURMISTRZA

inż. Piotr Łazar
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Powiatowych
w Dąbrowie k. Bartoszyce
Dąbrowa 56A, 11-200 Bartoszyce
2. Strony postępowania poprzez obwieszczenie w trybie art. 49 k.p.a.
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Olsztynie
ul. Dworcowa 60, 10-437 Olsztyn
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
w Bartoszycach
ul. Bohaterów Warszawy 12, 11-200 Bartoszyce
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej
w Białymstoku
ul. Branickiego 17A, 15-085 Białystok

