

DECYZJA Nr 3/2025
o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 1 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 i ust 4, art. 84, 85 ust. 1i ust. 2 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.), w związku z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 20 lutego 2025 r., (data wpływu do kancelarii Urzędu 24 luty 2025 r.), złożonego przez Pana Bartosza Lamprecht, Dyrektora

Zarządu Dróg Powiatowych
w Nakle nad Notecią
ul. Młyńska 5, 89-100 Nakło nad Notecią,

po zasięgnięciu opinii Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Inowrocławiu z dnia 27 marca 2025 r. znak: DI.ZZŚ.4901.92.2025.AM, opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle Nad Notecią z dnia 26 marca 2025 r. znak: N.NZ.9022.3.13.2025 oraz opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 7 sierpnia 2025 r. znak: WOO.4220.204.2025.HN.5,

orzekam

- I. Realizację przedsięwzięcia polegającego na: „Przebudowie drogi powiatowej nr 1939C DW247 – Miastowice - Dziewierzewo”;**
- II. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;**
- III. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w szczególności:**
 - 1) Dotrzymać założeń procesów technologii, przedstawionej w KIP tak, aby charakter inwestycji nie pogorszył standardów jakości środowiska i nie stwarzał uciążliwości dla ludzi, przebywających w sąsiedztwie.

- 2) W trakcie realizacji przedsięwzięcia eksploatować wyłącznie maszyny budowlane i pojazdy będące w dobrym stanie technicznym, a także monitorować na bieżąco ewentualne wycieki substancji eksploatacyjnych (np. ropopochodnych).
- 3) Transportowane materiały sypkie, na etapie budowy, zabezpieczyć przed rozwiewaniem i pyleniem.
- 4) Zaplecze budowy wraz z miejscami postoju, uzupełniania paliw i awaryjnego serwisowania maszyn budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, odpadów niebezpiecznych bądź innych materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, zorganizować na terenie zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych, np. utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchnię:
 - a) poza terenami chronionymi akustycznie,
 - b) w odległości co najmniej 20 m od cieków i zbiorników wodnych,
 - c) poza zasięgiem rzutu koron drzew;
 - d) poza terenami chronionymi akustycznie.
- 5) W trakcie realizacji bądź likwidacji inwestycji zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych, a zużyty sorbent bądź zanieczyszczony grunt przekazać uprawnionemu odbiorcy odpadów.
- 6) W trakcie realizacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe, a wytworzone ścieki dostarczać uprawnionym taborem do oczyszczalni ścieków.
- 7) Wody opadowe i roztopowe odprowadzone zostaną powierzchniowo do ziemi przez przyległe do drogi tereny zielone.
- 8) W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych wody te odprowadzać po uzgodnieniu z gestorem odbiornika oraz po ich podczyszczeniu z zawiesiny.
- 9) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, vibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace związane z realizacją przedsięwzięcia (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
- 10) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 11) W celu ograniczenia emisji pyłów na etapie prac realizacyjnych zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 12) Na każdym etapie prac zapewnić stały przepływ wody w cieku Kcynka.
- 13) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska

zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Skarpy zabezpieczyć poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.

- 14) Nie usuwać drzew i krzewów w ramach realizacji inwestycji.
- 15) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
 - a) odeskowanie pni drzew,
 - b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
 - d) prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

IV. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 20 lutego 2025 r., (data wpływu do kancelarii Urzędu 24 listopada 2025 r.), uzupełniony w dniu 07 marca 2025 r., Pan Bartosz Lamprecht, działający jako Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Nakle nad Notecią, z siedzibą w Nakle nad Notecią przy ul. Młyńskiej 5, zwrócił się do Burmistrza Kcyni o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na: „*Przebudowie drogi powiatowej nr 1939C Dw247 – Miastowice - Dziewierzewo*”.

Rodzaj oraz zakres przedmiotowego zamierzenia zaliczają je do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), dla których wymagane jest wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a ewentualna ocena oddziaływania na środowisko, i obowiązek sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, stwierdzany jest w drodze postanowienia.

Na podstawie 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm.) zwanej dalej „uouioś”, organ prowadzący postępowanie wystąpił z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle Nad Notecią oraz do Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Inowrocławiu o opinię w przedmiocie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nakle Nad Notecią pismem znak:

NNZ.9022.3.13.2025 z dnia 26 marca 2025 r. wyraził opinię, że dla powyższego zadania nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Inowrocławiu pismem znak: DI.ZZŚ.4901.92.2025.AM z dnia 27 marca 2025 r. wydał opinię, o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Ponadto zgodnie z art. 64 ust. 3a ustawy „uouioś” wskazał konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków lub wymagań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 1 lit b lub c, lub nałożenia obowiązków działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt. 2 lit. b lub c. Wskazane warunki zostały przeniesione do sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy po zapoznaniu się z informacjami przedstawionymi w KIP, pismem z dnia 28 marca 2025 r. znak: WOO.4220.204.2025.HN, wezwał Burmistrza Kcyni do uzupełnienia informacji zawartych w KIP.

Biorąc pod uwagę otrzymane wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, właściwym do przedstawienia stosownych wyjaśnień zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia jest Inwestor – Wnioskodawca lub wskazany przez niego pełnomocnik.

W powyższej sytuacji tutejszy organ na podstawie art. 50 § 1 ww. ustawy Kpa, musiał wezwać pismem znak: RR.6220.1.2025.W1 z dnia 3 kwietnia 2025 r., Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Nakle nad Notecią Pana Bartosza Lamprecht, do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia informacji w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, złożonego wraz z wnioskiem o wydanie decyzji.

Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Nakle nad Notecią, pismem z dnia 28 kwietnia 2025 r. uzupełnił brakujące informacje w KIP, które następnie Burmistrz Kcyni przekazał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem znak: RR.6220.1.2025 z dnia 28 kwietnia 2025 r.

Ponadto w dniu 7 maja 2025 r. pismem znak: DT.033.63.2025 z dnia 7 maja 2025 r. Dyrektor Zarządu Dróg Powiatowych w Nakle nad Notecią zwrócił się do Burmistrza Kcyni z wnioskiem o przedłużenie terminu na uzupełnienie dokumentacji o brakującą inwentaryzację przyrodniczą. W następstwie powyższego Burmistrz Kcyni pismem znak: RR.62201.2025 z dnia 7 maja 2025 r. zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o przedłużenia terminu na uzupełnienie brakującej inwentaryzacji przyrodniczej do dnia 31 maja 2025 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem znak: WOO.4220.204.2025.HN.2 z dnia 13 maja 2025 r. wyraził zgodę na przedłużenie terminu uzupełnienia dokumentacji.

W dniu 23 maja 2025 r. do Burmistrza Kcyni wpłynęło pismo znak: DT.033.77.2025 z dnia 23 maja 2025 r. Pana Bartosza Lamprecht Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Nakle nad Notecią w sprawie przekazania uzupełnienia dokumentacji o brakującą inwentaryzację przyrodniczą. Następnie w dniu 2 czerwca 2025 r. Zarząd Dróg Powiatowych pismem z znak: DT.033.82.2025 przekazał autokorektę inwentaryzacji przyrodniczej.

Burmistrz Kcyni pismem znak: RR.6220.6220.1.2025 z dnia 03 czerwca 2025 r. przekazał uzupełnienia brakującej dokumentacji Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony

Środowiska w Bydgoszczy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy po zapoznaniu się z przekazaną inwentaryzacją przyrodniczą pismem znak: WOO.4220.204.2025.HN.4 z dnia 24 czerwca 2025 r. wezwał kolejny raz Burmistrza Kcyni o uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia. Na podstawie powyższego wezwania, Burmistrz Kcyni pismem znak: RR.6220.1.2025.W2 z dnia 26 czerwca 2025 r. wezwał o uzupełnienie przedmiotowej dokumentacji Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Nakle nad Notecią.

W dniu 17 lipca 2025 r. do Burmistrza Kcyni wpłynęło pismo znak: DT.033.93.2025 Zarządu Dróg Powiatowych w Nakle nad Notecią w sprawie przekazania uzupełnienia informacji do KIP. Następnie Burmistrz Kcyni pismem znak: RR.6220.1.2025 z dnia 21 lipca 2025 r. przedmiotowe uzupełnienie dokumentacji przekazał Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy po zapoznaniu się uzupełnioną dokumentacją, postanowieniem z dnia 7 sierpnia 2025 r. znak: WOO.4220.204.2025.HN.5 wyraził opinię, że dla powyższego zamierzenia, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie zgodnie z art. 64 ust. 3a ww. „uouioś” Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, wskazał istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji projektowej. Warunki jak i wymagania, zostały uwzględnione przez tut. organ w sentencji niniejszej decyzji.

Burmistrz Kcyni rozpatrzył sprawę w oparciu o przedstawioną wraz z wnioskiem dokumentację, w szczególności przeanalizował informacje zawarte w KIP oraz w przetożonych przez Inwestora uzupełnieniach do tej dokumentacji. Ponadto przy wydaniu niniejszej decyzji kluczowe były otrzymane opinie organów współdziałających w postępowaniu.

Wydając niniejszą decyzję tut. organ uwzględnił łączne uwarunkowania określone w art. 63 ust 1 ww. ustawy „uouioś”, w szczególności Burmistrz Kcyni wziął pod uwagę charakterystykę przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania. Biorąc pod uwagę wszystkie te okoliczności i ustalenia organ stwierdził o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje przebudowę istniejącej drogi powiatowej nr 1939C na odcinku od drogi wojewódzkiej nr 247 przez miejscowość Miastowice i dalej do miejscowości Dziewierzewo, w gminie Kcynia.

Planowana inwestycja realizowana będzie na działkach ewid. nr: 12, 13/1, 100, 150 obręb Miastowice oraz 147/1 obręb Dziewierzewo, gm. Kcynia.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 pkt 4 uouioś (przebudowa drogi publicznej), która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Całkowita łączna długość przebudowywanych odcinków drogi wynosi około 5,2 km.

Obecnie przedmiotowa droga powiatowa posiada nawierzchnię bitumiczną, o szerokości 5 m. Droga posiada klasę techniczną „L” (droga lokalna).

Inwestycja rozpoczyna się w od drogi wojewódzkiej nr 247 położonej między miejscowościami Kcynia i Krzepiszyn, dalej przebiegając w kierunku południowym przez miejscowość Miastowice, kończy swój przebieg w miejscowości Dziewierzewo, w gminie Kcynia, w powiecie nakielskim. Planowana przebudowa przebiegać będzie po istniejącym śladzie. Przeznaczony do przebudowy odcinek drogi powiatowej prawie na całej długości przebiega bezpośrednio w sąsiedztwie terenów otwartych (gruntów rolnych) oraz w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej i usługowej. W kilku miejscach przecina również ciek wodny. Projektowany zakres inwestycji obejmuje wykonanie jezdni o szerokości 5,5 m o nawierzchni bitumicznej, pobocza o szerokości 1 m, ścieżki rowerowej w km 5+200, a także zjazdów publicznych o nawierzchni bitumicznej i zjazdów indywidualnych w ciągu ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej/kostki betonowej.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- klasa drogi: L (lokalna),
- kategoria ruchu: KR 2-3,
- długość odcinka objętego opracowaniem: 5,2 km,
- szerokość jezdni: 5,5 m,
- szerokość chodników: 1,8 m,
- prędkość projektowa: 60 km/h.

Podstawowy zakres robót obejmuje:

- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie korytowania pod warstwy konstrukcyjne jezdni, ścieżki pieszo-rowerowej, chodników i zjazdów,
- wykonanie warstw podbudowy,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni, ścieżki pieszo-rowerowej, chodników i zjazdów,
- ułożenie nawierzchni jezdni, chodników, zjazdów,
- wyrównanie i wyprofilowanie terenu wraz z humusowaniem i obsianiem trawą.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, np. zrywarki, koparki, ładowarki, i, równiarki, walce i samochody samorozładowcze. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym.

Prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii remontowo-budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Użyte materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie kostka betonowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będzie

wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Etap eksploatacji drogi nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów i paliw.

Teren objęty przedsięwzięciem pokryty jest roślinnością niską i średnią, sporadycznie występują na nim drzewa. Przebieg projektowanej trasy sieci kanalizacyjnej nie powoduje kolizji z istniejącym uzbrojeniem podziemnym. Nie narusza też w żaden istotny sposób obiektów budowlanych znajdujących się w pobliżu drogi, a tak że nie narusza stanu istniejącego zadrzewienia. W ramach planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się rozbiórki obiektów budowlanych oraz wycinki zadrzewienia.

Na etapie realizacji, prace budowlane spowodują okresowe uciążliwości, takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, których źródłem będzie praca ciężkiego sprzętu budowlanego oraz pojazdów transportujących materiały niezbędne do przebudowy drogi. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów. Ponadto, planuje się transportować stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. Z uwagi na liniowy charakter inwestycji, lokalizacja źródeł dźwięku oraz zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie. Uciążliwości związane z etapem budowy zostaną ograniczone przestrzennie i będą przesunąć się w miarę postępu prac. Oddziaływania te będą krótkotrwałe i ustaną po zakończeniu etapu realizacji zadania.

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, zapewniającą połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast. Po przebudowie nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych przewiduje się frezowanie nawierzchni asfaltowych.

Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Wytwarzany będzie również destrukta asfaltowy o kodzie 17 03 02. Odpady te zostaną przekazane podmiotowi uprawnionemu do ich dalszego zagospodarowania, np. w celu wykorzystania do produkcji mas bitumicznych.

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.

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 2023 r., poz. 1587 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji inwestycji drogowych wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania i sprzątania drogi oraz odpady komunalne i odpady powstające w sytuacjach awaryjnych np. kolizji lub wypadków z udziałem pojazdów.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

W fazie użytkowania, przedsięwzięcie nie będzie powodować żadnych innych uciążliwości niż dotychczasowo użytkowana droga. Ponadto nowa nawierzchnia drogi spowoduje poprawę płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanego paliwa, tym samym spowoduje zmniejszenie emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Zgodnie z uchwałą nr LIX/804/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2023 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r., poz. 4381), gmina Kcynia znajduje się w obszarze przekroczeń średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej w 2021 r.

W uchwale wskazano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, która polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni i pobocza.

Rozbudowa i przebudowa drogi pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Przedsięwzięcie 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 (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Projektowane zadanie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do budowy

materiały i technologię robót.

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. W najbliższym czasie nie są planowane do budowy lub przebudowy inne odcinki dróg. Nie powinno więc zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do przebudowy drogą.

Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren realizacji przedsięwzięcia na niewielkim odcinku graniczy z głównym zbiornikiem wód podziemnych nr 143 „Subzbiornik Inowrocław – Gniezno” oraz znajduje się w całości poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Odry, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335 t.j.). Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW600035, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód podziemnych,
- PLGW600042, zaliczonej do regionu wodnego Warty. Stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.

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

- PLRW600010188529 – „Kcynka”, zaliczonej do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status

naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, zapewnienia drożności cieku według wymagań gatunków chronionych i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLRW60001818649 – „Gołaniecka Struga”, zaliczonej do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Na etapie budowy, głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wyłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, w tym do rowów drogowych, za pomocą nadanych spadków podłużnych oraz poprzecznych. Nie zakłada się potrzeby podczyszczania tych wód.

Na etapie realizacji zamierzenia, woda będzie dowożona beczkowozem.

Podczas przebudowy drogi zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem wykopów o głębokości do 2,5 m p.p.t. Gdyby zaszła potrzeba tymczasowego odwadniania wykopów, zakłada się wykorzystanie w tym celu przykładowo igłofiltrów i pomp zatapialnych, a woda będzie odprowadzana do istniejących rowów lub cieków. Tym samym nie zakłada się możliwości trwałego naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

Zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych. Jak wynika z uzupełnienia Kip, omawiana droga przecina ciek Kcynka, a zakres planowanych prac w tym miejscu obejmuje rozbiórkę istniejącego i budowę nowego przepustu o zwiększonych parametrach hydraulicznych i nośności, a także umocnienie skarp i dna cieku. Na każdym etapie tych prac zostanie zapewniony stały przepływ wody w cieku.

Tymczasowe zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub

posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 20 m od cieków (w tym Kcynki) i zbiorników wodnych, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczone dla JCWP cele środowiskowe dotyczące zapewnienia drożności cieku dla migracji organizmów wodnych, ponieważ prace w obrębie cieku Kcynka ograniczą się do rozbiórki istniejącego i budowy nowego przepustu. Na każdym etapie tych prac zostanie zapewniony stały przepływ wody w cieku, a docelowy przepust nie ograniczy możliwości migracji organizmów wodnych.

Biorąc pod uwagę powyższe, zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nie ulegnie zmianie w stosunku do stanu obecnego.

Na etapie realizacji, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów. Ponadto, planuje się transportować stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

Oddziaływania ruchów vibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu.

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

Nie przewiduje się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza oraz klimatu akustycznego.

Zamierzenie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi, przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki zadrzewień, przy czym zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt, których potencjalne siedliska

znajdują się w otoczeniu terenu zamierzenia, wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji przebudowy drogi wystąpi emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, głównie dwutlenku węgla, podchodzących ze spalin poruszających się pojazdów i maszyn podczas przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast podczas eksploatacji, ze względu na nową nawierzchnię nastąpi poprawa płynności ruchu, co przetoży się na zmniejszenie ilości spalanego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Dodatkowo podkreślić należy, że przy budowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi. W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zamierzenia.

Na podstawie analizy zgromadzonej dokumentacji w przedmiotowej sprawie ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Jednocześnie, w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, wynikającymi z art. 52 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np.: niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, Inwestor lub Wykonawca, są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Biorąc pod uwagę rodzaj zadania, a także na swój lokalny zasięg, z dala od granicy Państwa, przedsięwzięcie nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

Analiza złożonego wniosku wraz z załącznikami, otrzymane opinie organów współdziałających w postępowaniu oraz charakter, skala i lokalizacja przedsięwzięcia, przyjęty zakres rozwiązań technicznych i technologicznych, pozwala stwierdzić, iż przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne nie będzie znacząco oddziaływać na środowisko, a tym samym nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Burmistrz Kcyni zawiadomił strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania niniejszej decyzji, pismem znak: RR.6220.1.2025 z dnia 12 marca 2025 r. oraz ze względu na ilość stron postępowania poprzez publiczne obwieszenie na podstawie art. 49 Kpa, znak: RR.6220.1.20254 z dnia 12 marca 2025 r. Żadna ze stron

postępowania nie skorzystała z możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym oraz nie złożyła w przedmiotowej sprawie żadnych uwag i wniosków.

Po przeprowadzeniu postępowania i zebraniu materiału dowodowego w niniejszej sprawie, tutejszy organ ponownie, na podstawie art. 10 § 1 KPA zawiadomił strony postępowania pismem znak: RR.6220.1.2025 z dnia 18 sierpnia 2025 r. oraz ze względu na ilość stron postępowania poprzez publiczne obwieszczenie na podstawie art. 49 Kpa, znak: RR.6220.1.2025 z dnia 18 sierpnia 2025 r. zawiadamiające strony o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym i możliwości składania uwag i wniosków w przedmiocie prowadzonego postępowania. Żadna ze stron postępowania nie skorzystała z powyższej możliwości, i nikt nie wniósł żadnych uwag i wniosków.

Burmistrz Kcyni mając na uwadze powyższe, orzekł jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy za pośrednictwem Burmistrza Kcyni w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a Kpa, w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia



z up. BURMISTRZA
Anna Pawlak
Anna Pawlak
Kierownik Referatu
Rolnictwa, Ochrony Środowiska
i Gospodarki Nieruchomościami

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Powiatowych
w Nakle nad Notecią
ul. Młyńska 5, 89-100 Nakło nad Notecią
2. a/a

Pozostałe strony postępowania zawiadomione poprzez obwieszczenie na podstawie art. 49 KPA.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor
Sanitarny w Nakle nad Notecią
ul. Mickiewicza 11, 89-100 Nakło nad Notecią
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
3. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie
Zarządu Zlewni w Inowrocławiu
ul. Królowej Jadwigi 20, 88-100 Inowrocław
4. Starosta Nakielski
ul. Gen.H. Dąbrowskiego 54, 89-100 Nakło nad Notecią

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Przebudowa drogi powiatowej nr 1939C DW247 – Miastowice - Dziewierzewo”.

Planowana inwestycja obejmuje przebudowę odcinka drogi powiatowej nr 1939C położonej w południowej części gminy Kcynia. Inwestycja rozpoczyna się w od drogi wojewódzkiej nr 247 położonej między miejscowościami Kcynia i Krzepiszyn, dalej przebiegając w kierunku południowym przez miejscowość Miastowice, kończy swój przebieg w miejscowości Dziewierzewo, w gminie Kcynia, w powiecie nakielskim, w województwie kujawsko - pomorskim. Planowana przebudowa przebiegać będzie po istniejącym śladzie. Długość planowanej drogi wynosi ok. 5,2 km.

Planowana inwestycja realizowana będzie na działkach ewid. nr: 12, 13/1, 100, 150 obręb Miastowice oraz 147/1 obręb Dziewierzewo, gm. Kcynia. Obszar planowanej inwestycji nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Inwestycja zlokalizowana jest w większości w otoczeniu terenów otwartych uprawianych rolniczo oraz zabudowań mieszkaniowych oraz usługowych.

Projektowany zakres inwestycji obejmuje wykonanie:

- jezdni o szerokości 5,5 m o nawierzchni bitumicznej,
- pobocze o szerokości 1 m,
- ścieżki rowerowej w km 5,2.
- zjazdów publicznych o nawierzchni bitumicznej i zjazdów indywidualnych w ciągu ścieżki rowerowej o nawierzchni bitumicznej/kostki betonowej.

Realizacja inwestycji w zakresie tego wariantu przyniesie następujące korzyści:

- poprawa bezpieczeństwa pieszych,
- poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu kołowego,
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej miejscowości,
- zmniejszenie oddziaływania drogi na środowisko (hałas, zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenia wód) poprzez poprawę stanu technicznego drogi i budowę niezbędnej infrastruktury.

Konstrukcja nawierzchni i nawierzchnia zostanie zaprojektowana jako bitumiczna o parametrach zgodnych z wytycznymi i przepisami.

Podstawowy zakres inwestycji obejmuje:

- wykonanie robót ziemnych,
- wykonanie korytowania pod warstwy konstrukcyjne jezdni, ścieżki pieszo-rowerowej, chodników i zjazdów,
- wykonanie warstw podbudowy,
- wykonanie warstw konstrukcyjnych jezdni, ścieżki pieszo-rowerowej, chodników i zjazdów,
- ułożenie nawierzchni jezdni, chodników i zjazdów,
- wyrównanie i wyprofilowanie terenu wraz z humusowaniem i obsianiem trawą.

Wszystkie roboty należy wykonać zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami. Materiały i wyroby będą posiadać aprobatę techniczną dopuszczającą je do stosowania w budownictwie drogowym.

Po wykonanej przebudowie drogi, natężenie i charakterystyka ruchu nie ulegnie zmianie. Inwestycja będzie należała do kategorii ruchu KR 2-3. Poprawi się natomiast płynność oraz bezpieczeństwo ruchu. Wpływ na to będą miały parametry techniczne drogi – jednolita szerokość jezdni na całym odcinku, równość nawierzchni oraz towarzysząca ścieżka przeznaczona dla ruchu pieszo - rowerowego. Usytuowanie osi modernizowanej drogi zakłada w miarę możliwości wykorzystanie istniejącego korpusu drogowego.

Roboty ziemne w pobliżu istniejących urządzeń podziemnych zostaną wykonane ręcznie, ze szczególną ostrożnością pod nadzorem właścicieli sieci.

W obrębie projektowanej ulicy zlokalizowane są:

- sieć wodociągowa,
- sieć kanalizacji sanitarnej,
- podziemna sieć elektroenergetyczna,
- sieć teletechniczna.

W przypadku stwierdzenia kolizji w trakcie realizacji, należy niezwłocznie powiadomić odpowiedniego Gestora w celu ustalenia sposobu rozwiązania tejże kolizji.

Wykonanie robót ziemnych realizowanych w ramach inwestycji polega na:

- zdjęciu wierzchniej warstwy gleby o grubości do 0,5 m,
- wykonanie zasadniczych robót ziemnych – wykopów i nasypów,
- zahumusowaniu pasów zieleni (szer. min. 1 m wzdłuż obrzeży) i skarp warstwą humusu grubości 5 cm z obsianiem trawą.

Roboty zostaną rozpoczęte od zdjęcia gruntu rodzimego. Nasypy zostaną wykonane metodą warstwową, równomiernie na całej szerokości. Wykonawca odtransportuje nadmiar gruntu na własne składowisko w swoim zakresie i na własny koszt. Trawniki zostaną wykonane przez humusowanie gr. 5 cm z obsianiem trawą wraz z wałowaniem.

Roboty budowlane wykonywane będą przy użyciu ciężkiego sprzętu budowlanego. Wykonanie nawierzchni dróg, w technologii typowej dla tego typu obiektów budowlanych, odpowiedniej klasy technicznej lub przyjętej kategorii ruchu.

Podczas przeprowadzania robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym jak: frezarki, koparki, spycharki, ładowarki, poza tym inne urządzenia takie jak zagęszczarki, a także ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym. Zakłada się budowanie w wykopach otwartych, głównie roboty powierzchniowe. Konstrukcje nawierzchni będą dotyczyły warstwy ścieralnej z mieszanek mineralno-asfaltowych.

Prace związane z inwestycją, prowadzone będą przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych i budowlanych.

Wody opadowe odprowadzane będą do istniejących rowów przydrożnych.

Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego:

- a) maszyn do rozbiórki nawierzchni – frezarek,

- b) samochodów ciężarowych – do transportu materiałów nie nadających się do ponownego wykorzystania oraz do transportu mas bitumicznych z wytwórni na miejsce wbudowania oraz innych potrzebnych materiałów budowlanych,
- c) koparek i ładowarek – do wykonania rozbiórek nawierzchni w wyznaczonych w projekcie miejscach oraz do wykonywania robót ziemnych,
- d) układarek mas bitumicznych, walców i zagęszczarek – do zagęszczania gruntów, podbudów, mas bitumicznych.

Na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji emisja różnych zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza będzie miała charakter przede wszystkim niezorganizowany. Oddziaływania planowanej inwestycji w fazie realizacji na powietrze atmosferyczne będą pochodzić z:

- ruchu ciężkiego, użycia specjalistycznego sprzętu budowlanego jak: zrywarki, ładowarki, koparki, które stanowią dodatkowe źródło zanieczyszczeń powietrza;
- transportu i przeładunku niezbędnego sprzętu i materiałów na budowę;
- wtórnego pylenia, szczególnie w suche dni, wynikającego z użycia pyłących materiałów budowlanych.

Oddziaływania etapu realizacji będą odwracalne, krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót) i zanikną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie realizacji inwestycji zakłada się:

- stosowane będą gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania składników mieszanek na miejscu budowy;
- drogi dojazdowe i aktualnie realizowane fragmenty drogi utrzymywane będą w stanie ograniczającym pylenie;
- materiały sypkie transportowane będą wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie;
- minimalizowana emisja spalin z maszyn budowlanych i samochodów ciężarowych będzie poprzez wyłączanie silników w trakcie postoju bądź załadunku;
- przewożony grunt oraz sypkie materiały budowlane będą zabezpieczone przed nadmiernym pyleniem poprzez zastosowanie plandek;
- transport odbywać się będzie w maksymalnym stopniu prowadzony drogami istniejącymi, dodatkowo zostaną wprowadzone kontrole ukierunkowane na nie rozjeżdżanie poboczy;
- stosowany będzie sprzęt oparty na najnowszych technologiach, sprawny technicznie (regularnie serwisowany) oraz posiadający ważne przeglądy techniczne;
- bazy materiałowe będą lokalizowane z dala od zabudowy mieszkaniowej oraz cieków wodnych;
- zaplecze budowy, bazy materiałowych oraz teren inwestycji w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej będzie odizolowane ogrodzeniami litymi;
- nagromadzoną warstwę pyłu na drogach i placach będzie regularnie usuwana zamiatarkami;
- zapyłone powierzchnie będą zraszane wodą.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być:

- sptywy deszczowe i roztopowe z terenu budowy oraz wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy,
- nieodpowiednio składowane materiały budowlane oraz materiały stosowane w pracach nawierzchniowych i wykończeniowych,
- zanieczyszczenia wód substancjami chemicznymi (w szczególności ropopochodnymi) wyciekającymi z niesprawnych maszyn,
- nieodpowiednie składowanie odpadów budowlanych oraz komunalnych.

Wykonawca robót budowlanych powinien posiadać odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń (szczególnie ropopochodnych takich jak paliwa i smary oraz syntetycznych np. oleje techniczne) mogących stanowić zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego w razie wycieku z maszyn budowlanych, składowanych materiałów eksploatacyjnych lub chemii budowlanej. W przypadku stwierdzenia wycieku substancji niebezpiecznych z maszyn budowlanych należy niezwłocznie podejmować działania w celu usunięcia źródła wycieków oraz neutralizacji zanieczyszczeń.

Podczas realizacji inwestycji nie będą powstawały odpady niebezpieczne. Na etapie prowadzenia prac budowlanych przewiduje się frezowanie nawierzchni asfaltowych. Wobec czego będą powstawały odpady zawierające w swym składzie asfalt. Zakazuje się pozostawiania w miejscu prowadzonych prac ziemnych odpadów.

Główne działania mające na celu zapobieganie, zmniejszanie lub ograniczanie oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne:

- segregowanie i magazynowanie odpadów powstających w fazie budowy w przeznaczonych do tego celu miejscach i pojemnikach oraz ich sukcesywne usuwanie z placu budowy (na terenie pasa drogowego);
- zapewnienie zaplecza sanitarnego dla pracowników;
- przestrzeganie zakazu używania niesprawnego sprzętu oraz kontrolowanie na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń wykorzystywanych przy realizacji przedsięwzięcia;
- tankowanie i naprawa sprzętu w miejscach do tego wyznaczonych - poza placem budowy;
- wykonywanie potencjalnych drobnych napraw sprzętu w miejscach wyłącznie do tego przeznaczonych i przystosowanych, zapewniających zabezpieczenie przed skażeniem gruntu;
- natychmiastowe usuwanie ewentualnych rozlewów olejowych spowodowanych awarią sprzętu, maszyn budowlanych i środków transportu za pomocą sorbentów, mat bądź biopreparatów do neutralizacji i likwidacji rozlewów olejowych;
- utrzymanie terenu budowy i ewentualnych wykopów w stanie bez wody stojącej;
- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem placu budowy, poprzez odpowiednią organizację pracy.

z up. BURMISTRZA

Anna Pawlak
Kierownik Referatu
Rolnictwa, Ochrony Środowiska
i Gospodarki Nieruchomości II