



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

Zawieszono na tablicy ogłoszeń
(pieczęć jednostki)

dnia 2021 r.

WOO.420.5.2021.DK.18

Bydgoszcz, dnia 10 sierpnia 2021 r.

OBWIESZCZENIE

o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, działając na podstawie:

- art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 t.j.), zwanej dalej Kpa, zawiadamia strony postępowania;
- art. 38 i 85 ust. 3 uouioś, zawiadamia społeczeństwo,

że w dniu 10 sierpnia 2021 r., na wniosek z dnia 21 kwietnia 2021 r., znak: 313-PWY-P-07.2020/JR (wpływ: 23 kwietnia 2021 r.), Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu którego występuje Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika – Pana Piotra Urbańskiego z firmy HIGHWAY Sp. z o.o., została wydana decyzja nr 9/2021, znak: WOO.420.5.2021.DK.16, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Kontynuacja projektowania i budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 2 części: Część 2. – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła „Dworzysko” (bez węzła) do węzła „Aleksandrowo” (z węzłem) o długości około 22,4 km” w zakresie budowy przejazdu drogi powiatowej nr 1272C nad drogą ekspresową S-5 w miejscowości Niewieścín, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

Doręczenie decyzji stronom uważa się za dokonane po upływie 14 dni od zakończenia 14-dniowego terminu podania treści obwieszczenia do publicznej wiadomości w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz wywieszenia tego obwieszczenia na tablicach ogłoszeń organów administracji.

Obwieszczenie zostaje podane do publicznej wiadomości na tablicach ogłoszeń Urzędu Gminy Pruszcz i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy na stronie internetowej – www.bydgoszcz.rdos.gov.pl.



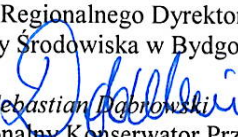
Treść ww. decyzji oraz dokumentacja sprawy udostępniana jest społeczeństwu zgodnie z zasadami zawartymi w dziale II uouioś, pt.: Udostępnianie informacji o środowisku i jego ochronie.

Strony postępowania mogą zapoznać się z treścią decyzji w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przy ul. Dworcowej 81, 85-009 Bydgoszcz, numer pokoju 501 (V piętro), w godzinach 8⁰⁰-15⁰⁰.

Ponadto, zgodnie z art. 85 ust. 3 uouioś, treść decyzji zostanie opublikowana w dniu 11 sierpnia 2021 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy na okres 14 dni.

Wskazuję dzień publicznego ogłoszenia: 11 sierpnia 2021 r.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy


Sebastian Jabrowski
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
w Bydgoszczy
/-podpisano elektronicznie/

Zdjęto z tablicy ogłoszeń
(pieczęć jednostki)

dnia 2021 r.

Podpis osoby odpowiedzialnej

art. 38 uouioś: Organ właściwy do wydania decyzji podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią.

art. 74 ust. 3 uouioś: Jeżeli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub innego postępowania dotyczącego tej decyzji przekracza 10, stosuje się art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

art. 85 ust. 3 uouioś: Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej po przeprowadzeniu oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, niezwłocznie po jej wydaniu, podaje do publicznej wiadomości informację o wydanej decyzji i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy, w tym z uzgodnieniami i opiniami organów, o których mowa w art. 77 ust. 1, a także udostępnia na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej obsługującego go urzędu treść tej decyzji. W informacji wskazuje się dzień udostępnienia treści decyzji. Przepis stosuje się odpowiednio do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej bez przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

art. 49 Kpa: Jeżeli przepis szczególnie tak stanowi, zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Dzień, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej wskazuje się w treści tego obwieszczenia, ogłoszenia lub w Biuletynie Informacji Publicznej. Zawiadomienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 10 sierpnia 2021 r.

WOO.420.5.2021.DK.16

DECYZJA Nr 9/2021

Na podstawie art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735 t.j.), zwanej dalej Kpa, w związku z art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p), art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 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 (Dz. U. z 2021 r., poz. 247 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 21 kwietnia 2021 r., znak: 313-PWY-P-07.2020/JR (wpływ: 23 kwietnia 2021 r.), złożonego przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu którego występuje Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika –

orzekam

- I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Kontynuacja projektowania i budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 2 części: Część 2. – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła „Dworzysko” (bez węzła) do węzła „Aleksandrowo” (z węzłem) o długości około 22,4 km” w zakresie budowy przejazdu drogi powiatowej nr 1272C nad drogą ekspresową S-5 w miejscowości Niewieścín”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

- II. Określam, zgodnie z art. 84 ust. 1a uouioś, 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 tym w szczególności:
1. Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu, przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków i innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.
 2. 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), prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00-22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 3. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, gdy materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu zraszać je wodą.
 4. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
 5. Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
 6. Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
 7. Celem 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.
 8. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
 9. Nie organizować odrębnego zaplecza budowy oraz miejsc składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn. Wykorzystać zaplecze

utworzone w ramach budowy drogi S-5. Drogi techniczne i dojazdowe do placu budowy, w miarę możliwości, oprzeć o istniejącą sieć dróg i miejsc przekształconych.

10. Na etapie realizacji zamierzenia, wyznaczyć miejsca do magazynowania wytworzonych odpadów. Odpady magazynować selektywnie, w sposób uwzględniający ich właściwości fizyko-chemiczne (pojemniki, kontenery, beczki, silosy, kosze, worki, big-bagi, opakowania, przyzmy itp.), w wyznaczonych miejscach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.
11. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.
12. W przypadku rozlania, rozszczelnienia się zbiorników z paliwem lub innymi substancjami niebezpiecznymi dla środowiska gruntowo-wodnego, podjąć działania zapobiegawcze i naprawcze.
13. Wszelkie prace ziemne wykonywać w sposób zapewniający ochronę gruntu, wód powierzchniowych oraz wód podziemnych przed zanieczyszczeniem.
14. Wody opadowe i roztopowe z przejazdu drogi powiatowej nr 1272C nad drogą ekspresową S-5, odprowadzać do systemu odwodnienia drogi S-5.
15. Planowane rowy przydrożne regularnie czyścić i konserwować.
16. Wycinkę drzew i krzewów oraz wyburzenia budynków przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności realizacji prac w trakcie trwania okresu lęgowego, wycinkę i wyburzenia dopuszcza się przeprowadzić po potwierdzeniu przez specjalistę-przyrodnika, nie wcześniej niż na 2 dni przed rozpoczęciem prac, braku aktywnych lęgów ptaków i miejsc bytowania nietoperzy w obrębie usuwanego drzewostanu (drzew i krzewów) oraz wyburzanych budynków.
17. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do minimum wynikającego z zakresu realizowanej inwestycji, zapewniając wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektem oraz adaptację (zachowanie) części drzew i krzewów niekolidujących bezpośrednio z realizacją przedsięwzięcia.
18. Na obszarze przewidywanego zajęcia wykonać nasadzenia zastępcze w skali minimalnej odpowiadającej ilości usuwanych drzew i powierzchni usuwanych krzewów.
19. Do nasadzeń stosować gatunki rodzime, a materiał sadzeniowy powinien charakteryzować się dobrze wykształconą bryłą korzeniową i poprawnie uformowaną koroną według standardów szkółkarskich.

20. Drzewa i krzewy niepodlegające wycince a znajdujące się w sąsiedztwie budowy, zabezpieczyć przed:
 - a) uszkodzeniami mechanicznymi pni drzew poprzez zastosowanie osłon, np. odeskowanie,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygrodzenie terenu ochrony krzewów,
 - c) przesuszeniem odkrytych korzeni drzew i krzewów, poprzez krótkotrwałe wykonywanie głębokich wykopów oraz stosowanie mat słomianych,
 - d) mechanicznym uszkodzeniem korzeni szkieletowych drzew i krzewów poprzez wykonywanie ręcznych wykopów w obrębie rzutu korony drzew.
21. Z uwagi na potencjalną możliwość występowania małych zwierząt (np. drobnych ssaków lub płazów), czas otwarcia ewentualnych wykopów ograniczyć do niezbędnego minimum, a w czasie realizacji prac ziemnych, każdorazowo przed podjęciem robót w obrębie wykopów, przeprowadzić ich kontrolę pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności odłowić i przenieść poza zasięg oddziaływania do siedlisk dogodnych dla ich bytowania.
22. Na etapie realizacji prac, zapewnić stały nadzór przyrodniczy, odpowiedzialny m.in. za podejmowanie niezbędnych działań zabezpieczających oraz kontrolę w zakresie występowania zwierząt w obrębie: usuwanych drzew i krzewów; wyburzanych budynków; wykopów i terenu budowy (w zasięgu zajęcia). Osobniki uwięzione w wykopach lub zasiedlające teren zajęcia przed rozpoczęciem lub kontynuacją robót, odłowić i przenieść poza obszar oddziaływania do siedlisk dogodnych dla ich bytowania.
23. W przypadku zaistnienia konieczności okresowego odwadniania wykopów, w celu zachowania siedlisk przyrodniczych uzależnionych od warunków gruntowo-wodnych (siedlisk wilgotnych, podmokłych i zawodnionych), stosować ścianki Larsena, zapobiegające odwodnieniu tych obszarów.
24. W przypadku stwierdzenia podczas prowadzonej wycinki drzew oraz wyburzeń budynków, zasiedlenia przez gatunki zwierząt chronionych (ptaki, nietoperze, bezkręgowce), przed realizacją prac uzyskać na podstawie art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 t.j.), zgodę właściwego organu na zniszczenie siedliska i przeniesienie gatunku.
25. Podczas realizacji planowanego przedsięwzięcia nie powodować zmian stosunków wodno-gruntowych obszarów sąsiadujących z placem budowy.

26. Przez okres kolejnych trzech lat po oddaniu inwestycji do użytkowania, prowadzić kontrolę udatności nasadzeń drzew i krzewów oraz wykonywać ponowne nasadzenia uzupełniające w miejscach, gdzie osobniki nie zachowały żywotności.
27. Studzienki, kolektory i inne zbiorniki systemów odwadniających powierzchnię projektowanej trasy, wykonać wraz z zabezpieczeniem przed wpadnięciem do nich zwierząt oraz systemem umożliwiającym ich samodzielne opuszczanie.
28. Montowane grodzice – ścianki szczelne, posadzić z pozostawieniem elementów konstrukcji wychodzących ponad poziom gruntu na wysokość minimum 40 cm, celem zabezpieczenia przed wpadnięciem płazów i małych zwierząt do wykopów.
29. Projektowane ogrodzenie, wygradzające pas drogowy, wykonać w sposób zabezpieczający przed wtargnięciem na jezdnię zwierząt dużych, średnich, małych i płazów oraz przed możliwością podkopywania siatki przez zwierzęta, o parametrach nawiązujących do systemu wygradzeń realizowanych dla trasy głównej drogi ekspresowej S-5.
30. Prace na przepustach zawodnionych prowadzić w sposób niepowodujący utrudnień w swobodnym przepływie wód oraz poza okresami wezbrań wód. Prace w obrębie przepustów prowadzić w sposób niepowodujący zanieczyszczenia wód.

UZASADNIENIE

W dniu 23 kwietnia 2021 r., Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w imieniu którego występuje Dyrektor Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Bydgoszczy, reprezentowany przez Pełnomocnika –

złożył wniosek z dnia 21 kwietnia 2021 r., znak: 313-PWY-P-07.2020/JR, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Kontynuacja projektowania i budowy drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko-pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 2 części: Część 2. – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła „Dworzysko” (bez węzła) do węzła „Aleksandrowo” (z węzłem) o długości około 22,4 km” w zakresie budowy przejazdu drogi powiatowej nr 1272C nad drogą ekspresową S-5 w miejscowości Niewieścín”, realizowanego w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

jest art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. p) uouioś, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięć polegających na zmianie lub rozbudowie przedsięwzięć, dla których do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy był regionalny dyrektor ochrony środowiska, jest regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy rozbudowy drogi publicznej, dla której w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie analizuje się zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Powyższe zadanie zostało zakwalifikowane na podstawie § 3 ust. 2 pkt 1, w związku z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, tj. kolejno:

- „polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w § 2 ust. 1 i niespełniającego kryteriów, o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 1”,
- „autostrady i drogi ekspresowe”.

W toku postępowania, biorąc pod uwagę stanowiska organów opiniujących (Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie), Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla omawianego przedsięwzięcia, w związku z czym, zastosowanie w niniejszym postępowaniu ma art. 84 ust. 1 uouioś, cyt.: „W przypadku gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Decyzja ta wydawana jest po uzyskaniu opinii, o których mowa w art. 64 ust. 1 i 1a”.

Do wniosku dołączona była m.in. karta informacyjna przedsięwzięcia (zwana dalej w skrócie Kip) wraz z zapisem w formie elektronicznej, mapa ewidencyjna, mapa z zaznaczonym terenem realizacji i obszarem oddziaływania przedsięwzięcia wraz z zapisem w formie elektronicznej oraz pełnomocnictwo upoważniające do występowania w imieniu Inwestora. Wniosek był kompletny.

Informacja o wniosku oraz treść karty informacyjnej przedsięwzięcia, zawierającej dane określone w art. 62a uouioś, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 307/2021.

W dniu 29 kwietnia 2021 r., obwieszczeniem znak: WOO.420.5.2021.DK, oraz pismami kolejno znak: WOO.420.5.2021.DK.3 i WOO.420.5.2021.DK.4, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu i do Dyrektora Zarządu Zlewni w Chojnicach, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, z prośbą o opinię, w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 10, zastosowanie ma przepis art. 74 ust. 3 uouioś, mówiący o stosowaniu art. 49 Kpa, polegającego na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach przez obwieszczenia.

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz do Dyrektora Zarządu Zlewni w Chojnicach, zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Pruszcz.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu nie wydał opinii dla ww. zamierzenia w ustawowym terminie. Zgodnie z art. 78 ust. 4 uouioś, niewydanie przez właściwe organy Państwowej Inspekcji Sanitarnej opinii odpowiednio w terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Chojnicach, pismem z dnia 14 maja 2021 r., znak: GD.ZZŚ.1.0155.6.2021.MK (wpływ: 19 maja 2021 r.), przekazał według właściwości wniosek o opinię Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Następnie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, pismem z dnia 1 czerwca 2021 r., znak: GD.RZŚ.435.71.2021.MBC.1 (wpływ: 1 czerwca 2021 r.), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając następujące warunki i wymagania, które zostały (po zmianach redakcyjnych) zawarte w sentencji niniejszej decyzji:

1. Prace niwelacyjne prowadzić w taki sposób, aby uniknąć odwodnienia pobliskich terenów.

2. W przypadku rozlania, rozszczelnienia się zbiorników z paliwem lub innymi substancjami niebezpiecznymi dla środowiska gruntowo-wodnego należy podjąć działania zapobiegawcze i naprawcze.
3. Wszelkie prace ziemne wykonywać w sposób zapewniający ochronę gruntu, wód powierzchniowych oraz wód podziemnych przed zanieczyszczeniem.
4. Wody opadowe i roztopowe z węzła podłączyć do systemu odwodnienia dla drogi ekspresowej S-5.
5. Planowane rowy przydrożne regularnie czyścić i konserwować.

Po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia zawarty w karcie informacyjnej, jest niewystarczający do jednoznacznego określenia wpływu zamierzenia (lub jego braku) na środowisko, dlatego pismem z dnia 24 maja 2021 r., znak: WOO.420.5.2021.DK.5, wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia danych zawartych w dokumentacji, w zakresie m.in.: informacji o wpływie planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego transeuropejskiej sieci drogowej, danych z zakresu ryzyka wystąpienia katastrofy naturalnej, wskazanie pochodzenia – metody dostarczenia wody na etapie realizacji zamierzenia, opisu sposobu postępowania ze ściekami bytowymi, powstającymi na etapie realizacji inwestycji, informacji o planowanych wykopach oraz lokalizacji i organizacji zaplecza budowy, uszczegółowienia informacji w zakresie wykorzystanych w Kip danych ruchowych, szczegółowego wykazu obiektów przewidzianych do rozbiórki, przedłożenia wyników inwentaryzacji drzew i krzewów wskazanych do usunięcia oraz danych przyrodniczych z zakresu występowania gatunków chronionych i zapewnienia możliwości migracji zwierząt.

Uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia wpłynęło w dniu 25 czerwca 2021 r., pismem z dnia 23 czerwca 2021 r., znak: 367-PWY-P-07.2020/JR. Dokumentacja nie została uzupełniona w stopniu wystarczającym i nie czyniła zadość wezwaniu, w związku z czym pismem z dnia 9 lipca 2021 r., znak: WOO.420.5.2021.DK.10, ponownie wezwano Pełnomocnika Inwestora do przekazania wyjaśnień i zaplanowanie działań rekompensujących usunięcie planowanej wycinki zadrzewień.

Ponowne uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia wpłynęło w dniu 16 lipca 2021 r., pismem z dnia 16 lipca 2021 r., znak: 379-PWY-P-07.2020/JR.

Ponieważ uzyskane wyjaśnienia nie wniosły nowych okoliczności w sprawie, a jedynie stanowiły uszczegółowienie informacji, nie stwierdzono konieczności ponownego wystąpienia o opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu i do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w toku niniejszego postępowania stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i zgodnie z art. 10 § 1 Kpa, obwieszczeniem z dnia 20 lipca 2021 r., znak: WOO.420.5.2021.DK.11, zawiadomił strony o zakończeniu zbierania wszystkich dowodów i materiałów w sprawie oraz o zamiarze wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kończącej postępowanie.

W toku postępowania nie zostały zgłoszone żadne uwagi i wnioski.

Organ rozpatrzył sprawę w oparciu o zgromadzone materiały.

Omawiane przedsięwzięcie stanowi kontynuację projektowania oraz budowy (rozbudowę) drogi ekspresowej S-5 w granicach województwa kujawsko-pomorskiego.

Trasa główna ww. drogi wraz z pozostałymi obiektami i infrastrukturą towarzyszącą jest realizowana w oparciu o następujące dokumenty z zakresu oceny oddziaływania na środowisko:

1. decyzję nr 17/2010 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z dnia 23 lipca 2010 r., znak: RDOŚ-04.OO.6613-25-65-10/KŚ, o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu 4 przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Świecie – Bydgoszcz – Cotoń,
2. decyzję Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, z dnia 20 stycznia 2011 r., znak: DOOŚ-idk.4200.16.2011.JSz.1, utrzymującą w mocy i zmieniającą w części ww. decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
3. postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z dnia 28 kwietnia 2017 r., znak: WOO.4242.211.2016.KŚ.8 (ponowna ocena oddziaływania na środowisko),
4. postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z dnia 7 czerwca 2017 r., znak: WOO.4242.211.2016.KŚ.9, o sprostowaniu omyłek w ww. postanowieniu z dnia 28 kwietnia 2017 r., znak: WOO.4242.211.2016.KŚ.8.

Inwestycja obejmuje rozbudowę realizowanej obecnie drogi ekspresowej S-5 w zakresie budowy przejazdu drogi powiatowej nr 1272C nad drogą S-5 (w km około 11+500 tej drogi), w miejscowości Niewieścín.

Teren realizacji przedsięwzięcia stanowią działki ewid. nr: 16/14, 26, 33/1, 33/2, 33/4, 33/5, 34/3, 34/8, 34/9, 34/11, 34/13, 34/14, 34/15 i 35 obręb 0016 Niewieścín, gmina Pruszcz, powiat świecki. Obszar oddziaływania przedsięwzięcia, wyznaczony zgodnie z art. 74 ust. 3a uouioś zajmuje niewielką część obrębu geodezyjnego 0016 Niewieścín.

Zakres przedmiotowego zadania objęty wnioskiem o wydanie niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ściśle powiązany z realizacją drogi S-5 i stanowi

jej element, który ze względu na zmianę rozwiązań projektowych, wywołaną zastanymi warunkami geologicznymi, wymaga odrębnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w celu kompleksowej oceny oddziaływania na środowisko.

Omawiane przedsięwzięcie stanowi część zamierzenia polegającego na budowie drogi ekspresowej S-5, która wraz ze wszystkimi jej elementami wchodzi w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T. Analiza dotycząca wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego transeuropejskiej sieci drogowej została przeprowadzona w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzonym w celu wydania ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i stwierdzono, że bezpieczeństwo ruchu drogowego zostanie na niej zapewnione. Według tej oceny wybudowanie przedmiotowego odcinka S-5 wraz niezbędną infrastrukturą techniczną (w tym przejazdem drogi powiatowej nr 1272C) przyniesie znaczną poprawę bezpieczeństwa ruchu w obszarze, przez który przebiega.

Projektowany przejazd drogi powiatowej nr 1272C nad drogą ekspresową S-5 w miejscowości Niewieścín obejmuje zmianę geometrii drogi powiatowej od strony północnozachodniej, z uwagi na konieczność zejścia z obszaru zalegania głębokich pokładów gruntów organicznych w podłożu. Zabieg ten poprzedzono szczegółowymi badaniami geotechnicznymi i opracowaniem ekspertyzy geotechnicznej. Potrzeba wprowadzenia zmiany powstała po analizie niezadawalających wyników wykonanych prac w zakresie wzmacniania podłoża gruntowego w oparciu o pierwotny projekt przez poprzedniego wykonawcę. Ogółem, zmianie uległ odcinek około 220 m ww. drogi powiatowej. Reszta przebiegu drogi wraz z przejściem nad drogą S-5 po obiekcie WD2-3 (wiadukt drogowy) pozostała bez zmian. Korekta przebiegu drogi spowodowała konieczność przejścia 3 posesji wraz z wyburzeniem budynków mieszkalnych i gospodarczych.

Reasumując, Inwestor stwierdził konieczność poszerzenia zakresu całości inwestycji polegającej na budowie drogi S-5 o teren potrzebny do:

1. korekty odwodnienia wzdłuż drogi S-5 na tym odcinku (obecny dojazd do 3 likwidowanych posesji),
2. likwidacji odcinka drogi dojazdowej DD9 i zastąpienia jej pasem technicznym,
3. korekty odwodnienia drogi powiatowej nr 1272C.

Podczas prac prowadzonych przez pierwotnego wykonawcę, związanych z przygotowaniem platformy roboczej dla ciężkiego sprzętu, nastąpiło niekontrolowane przemieszczenie się i wypiętrzenie gruntu podłoża, powodując niedrożność istniejącego rowu melioracyjnego. W konsekwencji doszło do podpiętrzenia lustra wody i lokalnego podtopienia pobliskich nieruchomości, sąsiadujących z budową drogi S-5. W związku z powyższym, Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego

w Bydgoszczy, postanowieniem z dnia 9 stycznia 2019 r., znak: WINB-WIK-771.9.1.2019.JW, nałożył obowiązek przedłożenia ekspertyzy dotyczącej przyczyn i skutków zdarzenia, jak również powzięcia czynności naprawczych. Przeprowadzone badania geotechniczne na przedmiotowym obszarze wzmocnianego podłoża, wykazały obecność gruntów organicznych w stanie miękkoplastycznym, sięgających do maksymalnej głębokości 14 m. Poprzedni wykonawca zaprojektował w związku z tym wzmocnienie podłoża gruntowego kolumnami betonowymi bez zbrojenia wraz z warstwą rozdzielającą i wzmacniającą z geosiatek. Uzyskanie odpowiedniej nośności platformy wymagało ułożenia wielu metrów sześciennych dodatkowego materiału nasypowego na miękkoplastycznym gruncie rodzimym, co spowodowało niekontrolowane osiadanie warstwy nasypu pod platformę roboczą, a pierwotny wykonawca robót uzupełniał kolejne warstwy gruntu nasypowego, co doprowadziło w konsekwencji do wypiętrzania się i przemieszczania gruntu rodzimego i tym samym dewastacji gruntów rodzimych znajdujących się w podłożu planowanego nasypu pod przejazd drogi powiatowej nad S-5.

Z uwagi na powyższe uwarunkowania, pierwotny wariant lokalizacji drogi dojazdowej do wiaduktu uznano za niekorzystny i z geotechnicznego punktu widzenia nieracjonalny do realizacji. Na tej podstawie potwierdzono konieczność przesunięcia osi pierwotnie projektowanej drogi z obszaru lokalnej zlewni, stanowiącej nieckę postglacjalną, wypełnioną gruntem słabonośnym i zaproponowano warianty bezpiecznego wykonania i eksploatacji drogi dojazdowej. Realizacja robót wiązać się będzie z całkowitym przesunięciem nasypu drogowego poza strefę zalegania w podłożu gruntów organicznych, w kierunku południowo-wschodnim. Wariant ten jest korzystny geotechnicznie i nie wymaga rozległej interwencji geoinżynierskiej.

Zamierzenie przebiegać będzie głównie w sąsiedztwie istniejącego i realizowanego układu drogowego S-5, terenów rolnych z zabudową usługową, zagrodową i mieszkaniową. Planowany do budowy przejazd umożliwi bezkolizyjny przejazd nad drogą S-5, co zwiększy bezpieczeństwo użytkowników drogi oraz uzupełni lokalny układ komunikacyjny.

Klasa techniczna drogi na obiekcie (wiadukcie WD2-3), realizowanym zgodnie z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach dla trasy głównej drogi S-5 to Z (zbiorecza). Kąt skrzyżowania osi obiektu z osią przeszkody wynosi 76,8°. Całkowita długość konstrukcji nośnej to 50 m. Ustrój nośny dwuprzęsłowy zaprojektowano jako konstrukcję ramownicową, zamocowaną na podporze środkowej i opartą na podporach skrajnych na 1 rzędzie łożysk. Zaprojektowano przęsła o rozpiętości 24 m + 24 m. Szerokość całkowita obiektu wynosi 15 m. Jezdnia na obiekcie składa się z dwóch pasów ruchu po 3 m i dwóch opasek po 0,8 m. Obiekt zaprojektowany jest na klasę B według PN-85/S-10030.

Ustrój wykonano z belek prefabrykowanych strunobetonowych, połączonych z betonową płytą pomostu. Konstrukcja posiada poprzecznice podporowe, umożliwiające rektyfikację i wymianę łożysk. Przyczółki zaprojektowano w postaci słupów żelbetowych, połączonych ze ścianą zapleczną oraz ścianami bocznymi. Za ścianami bocznymi przyczółka wykonano mur oporowy z gruntu zbrojonego. Filar ma postać dwóch słupów o przekroju kołowym. Fundamenty podpór obiektu stanowią ławy posadowione w sposób bezpośredni. Do odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z wiaduktu zastosowano żeliwne wpusty odwadniające, z których woda trafiała będzie do kolektora, skąd zostanie odprowadzona poprzez rury spustowe do odwodnienia trasy głównej drogi S-5 (rów kryty). Dla sączków, które znajdują się nad jezdniami pod obiektem przewidziano kolektor w celu odprowadzenia wody poza te obszary. Umocnienie skarp przyczółków będzie wykonane poprzez darniowanie.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (dostarczanej na plac budowy beczkowozami), kruszywa, mas bitumicznych, betonu, elementów prefabrykowanych, a także paliw i energii elektrycznej.

W ramach prac projektowych, Inwestor rozważał inne warianty przedsięwzięcia, polegające m.in. na alternatywnych zabezpieczeniach akustycznych.

Zaproponowany w wariantcie przyjętym do realizacji, zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym oraz wytrzymałościowym.

Planowane przedsięwzięcie zostanie usytuowane na działkach sąsiadujących z terenami chronionymi przed hałasem. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 j.t.), są to przede wszystkim tereny mieszkaniowo-usługowe.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania, w trybie art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.).

Klimat akustyczny w obszarze przedmiotowej inwestycji kształtowany jest przez hałas komunikacyjny, powodowany ruchem drogowym na drodze krajowej nr 5. Docelowo, ruch drogowy w tym miejscu poprowadzony zostanie przez drogę ekspresową S-5.

W okresie budowy rozpatrywanego układu drogowego, w związku z pracą maszyn i urządzeń na terenie zaplecza i placu budowy nastąpi emisja hałasu i wibracji. Wiąże się to z obecnością pracujących maszyn, takich jak: walce wibracyjne, spycharki, ładowarki, samochody ciężarowe, dowożące potrzebny sprzęt i materiały na plac budowy.

Uciążliwości wibroakustycznych nie da się wyeliminować w czasie budowy trasy komunikacyjnej. Praca typowych budowlanych urządzeń takich, jak: koparki, spycharki, dźwigi itp. oraz ruch pojazdów ciężkich dowożących materiały konstrukcyjne, wywożących materiały rozbiórkowe, masy ziemne, betonowozów itp. to źródła hałasu zewnętrznego o znacznych poziomach emitowanego hałasu. Niemniej jednak, prowadzone prace, a tym samym uciążliwość hałasu będzie okresowa i krótkotrwała.

Podczas pracy maszyn i urządzeń, poza oddziaływaniem akustycznym, często występuje oddziaływanie drgań mechanicznych. Szczególnie uciążliwe jest wbijanie pali lub ścianek szczelnych. Ponadto, ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Prace te mogą powodować odczuwalne przez ludzi uciążliwości oraz wpływać na stan konstrukcji budynków znajdujących się w sąsiedztwie robót. 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 budowlanego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych i po ich zakończeniu pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszone w trakcie robót.

Oddziaływania związane z etapem realizacji będą krótkotrwałe i odwracalne, mogą być jednak odczuwane przez mieszkańców jako uciążliwe.

W okresie budowy będzie miał również miejsce wzrost emisji zanieczyszczeń do powietrza atmosferycznego, co będzie związane z emisją spalin i pyłu z pracującego sprzętu na placu budowy oraz z emisją węglowodorów w trakcie nakładania warstw nawierzchni drogowej.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00-22:00. Wyjątek stanowią będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu.

Ponadto, należy:

- stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy jej zraszać,
- zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie

niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr),

- stosować gotowe mieszanki bitumiczne i beton, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczkę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

Ponadto, wykorzystane zostanie istniejące zaplecze budowy, zlokalizowane poza obszarami chronionymi akustycznie.

Na etapie eksploatacji, źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne będą pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym układzie komunikacyjnym. 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.

Należy podkreślić, iż dominującym źródłem oddziaływania na jakość powietrza na etapie eksploatacji analizowanego układu komunikacyjnego będzie trasa główna drogi S-5.

Uciążliwość przedmiotowej drogi wyznaczono poprzez obliczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych tlenków azotu (gdyż ich emisja jest największa, a ich stężenia decydują o wypadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia) oraz dla pyłu zawieszonego PM_{2,5}.

Obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wykonano programem Operat FB. Program ten służy do obliczeń rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym ze źródeł punktowych, liniowych i powierzchniowych, zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r., Nr 16 poz. 87 t.j.).

Przeprowadzona analiza wpływu ruchu samochodowego na jakość powietrza wykazała, że po oddaniu odcinka drogi ekspresowej S-5, na którym zlokalizowano przejazd drogi powiatowej nr 1272C w miejscowości Niewieścín w km 11+500, powstające maksymalne stężenia emitowanych zanieczyszczeń, zarówno w roku 2023, jak i w roku 2032 nie przekroczą obowiązujących dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu, określonych ze względu na ochronę zdrowia ludzi i ochronę roślin, już w obszarze pasa drogowego.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić

przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac realizacyjnych i zanikną po ich zakończeniu. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów komunikacyjnych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię, warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Inwestycja z założenia jest obiektem mającym wpływ na klimat akustyczny najbliższego otoczenia ze względu na odbywający się po niej ruch pojazdów, będący źródłem hałasu komunikacyjnego. W ramach niniejszej inwestycji analizowanym źródłem hałasu jest rozbudowywany układ drogowy, a przede wszystkim droga ekspresowa S-5, gdyż stanowi ona dominujące źródło hałasu.

Składowa hałasu drogowego w głównej mierze obejmuje:

- pracę zespołów napędowych (silnik, skrzynia biegów, wentylator układu chłodzenia), przy czym natężenie hałasu zależy od takich czynników jak: stan techniczny pojazdów, a w szczególności układu wydechowego, rodzaju silnika – na ogół głośniejsza jest praca silników z zapłonem samoczynnym niż iskrowym, silników dwusuwowych niż czterosuwowych, sposobu pracy silnika, szczególnie niekorzystne warunki to ruch pojazdów z wysokimi obrotami silnika przy niewielkiej prędkości ruchu, a więc sytuacja poruszania się podjazdu pod górę, ruszania z miejsca bądź jazdy w korkach,
- hałas toczenia kół, przy czym natężenie hałasu uzależnione jest takich czynników jak: rodzaj bieżnika kół i stan techniczny opon, rodzaj nawierzchni, stan techniczny nawierzchni (przy złym stanie hałas wzmagają się), prędkość ruchu,
- hałas związany z drganiami oraz uderzeniami nadwozia i podwozia oraz przewożonego ładunku, jest on uzależniony od stanu pojazdu, rodzaju i sposobu zamocowania ładunku, stanu nawierzchni dróg, płynności jazdy.

Emisja hałasu w ruchu komunikacyjnym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od struktury rodzajowej w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega trasa. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Do analizy oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane

oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2023 i 2032.

Biorąc pod uwagę fakt, iż analizowany przejazd jest częścią układu realizowanego w związku z budową drogi ekspresowej, analizy zostały przeprowadzone dla drogi S-5, uwzględniając odcinek ww. przejazdu drogi powiatowej nr 1272C w miejscowości Niewieścín w km 11+500.

Wykorzystano prognozy natężenia oraz struktury ruchu dla drogi ekspresowej S-5, zawarte w opracowaniu pn.: „Prognozy ruchu na węzłach drogi ekspresowej S5 na odcinku węzeł Zbrachlin – węzeł Aleksandrowo”, wykonanym w czerwcu 2020 r. przez firmę Inżynieria Drogowa Trip Dr inż. Wojciech Kustra z Gdańska. Prognozę ruchu wykonano metodą rozkładu liniowego z lat 2020 – 2025 oraz 2030 – 2035.

Jako metodę obliczeniową dla hałasu ruchu drogowego wykorzystano francuską krajową metodę obliczania NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB), określoną w Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6 oraz francuską normę XPS 31-133. 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 wyznaczone 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 7.3.

Uwzględniając zakres planowanego przedsięwzięcia, a także przeprowadzone analizy, za najbardziej uciążliwy czynnik środowiskowy uznano hałas drogowy od projektowanej trasy głównej S-5.

Wykonana analiza akustyczna w odniesieniu do oddziaływania układu komunikacyjnego na etapie jego eksploatacji wykazała, że będą występowały przekroczenia wartości dopuszczalnych na terenach wymagających ochrony akustycznej. Przekroczenia powodowane będą hałasem generowanym przez ruch drogowy prowadzony po drodze ekspresowej S-5. Nie przewiduje się, aby projektowany odcinek drogi powiatowej 1272C stanowił uciążliwość akustyczną.

Negatywne oddziaływanie drogi ekspresowej S-5 zostanie zminimalizowane przede wszystkim poprzez budowę ekranów akustycznych.

Dokładne parametry i lokalizacja zabezpieczeń zostaną ustalone w ramach postępowania w sprawie ponownej oceny oddziaływania na środowisko (sprawa znak: WOO.4222.4.2020.HRK), procedowanej przez tutejszy Organ na wniosek Wojewody Kujawsko-Pomorskiego dla zmiany decyzji nr 11/2017, z dnia 30 czerwca 2017 r.,

znak: WIR.V.7820.67.2016.AW, o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku Nowe Marzy – Bydgoszcz – granica województwa kujawsko – pomorskiego i wielkopolskiego z podziałem na 3 części: Część 2 – Projekt i budowa drogi ekspresowej S-5 na odcinku od węzła Dworzysko (bez węzła) do węzła Aleksandrowo (z węzłem), o długości około 22,4 km”.

Prace budowlane wykonane zostaną ze szczególną ostrożnością, z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla najbliższego sąsiedztwa i środowiska.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek; wybrzeży i środowisko morskie; górskie lub leśne; objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; 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; na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; o znacznej gęstości zaludnienia; przylegające do jezior; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Powierzchnia przewidziana pod inwestycję pokrywa się częściowo z przebadanym/zwolnionym dla budowy, stanowiskiem archeologicznym AZP 34-40/29. Jednocześnie, Kujawsko-Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Toruniu, pismem z dnia 22 grudnia 2020 r., znak: WU OZ.DB.ZAR.5152.54.66.2020.TZ., zaopiniował pozytywnie proponowany przez Inwestora zakres prac.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, a także poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych na potrzeby zaopatrzenia ludności.

W granicach przewidywanego zajęcia oraz w pobliżu nie są zlokalizowane rzeki lub jeziora. Zgodnie z uzupełnieniem Kip, w ramach planowanych prac nie przewiduje się zasypywania lub przekształcania zbiorników wodnych. W odległości około 110 m na południe oraz 270 m na północny zachód znajdują się zbiorniki wodne, które również nie będą naruszane w wyniku robót budowlanych. Nie przewiduje się także negatywnego wpływu na zasoby wodne lub jakość wód tych zbiorników.

Ponadto, w odległości około 30 m na północny zachód przepływa ciek „Kanał Pyszczyński”, powiązany z kompleksem obszarów podmokłych.

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane 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 t.j.).

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200036, 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.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001729295929 – „Kotomierzycza”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z 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.

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

Na etapie realizacji zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip, nie będzie konieczne utworzenie odrębnego zaplecza budowy oraz miejsc składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn. Wykorzystane zostanie zaplecze utworzone w ramach budowy drogi S-5, dla którego uwarunkowania lokalizacyjne i organizacyjne zostały już poddane dogłębnej analizie na etapie przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko dla budowy głównej trasy drogi S-5. Ponadto, drogi techniczne i dojazdowe do placu budowy należy w miarę

możliwości oprzeć o istniejącą sieć dróg i miejsc przekształconych, co ograniczy zajęcie dodatkowego terenu, w tym ewentualnych powierzchni, które nie muszą być przekształcane w wyniku realizowanych oraz planowanych prac budowlanych.

Na analizowanym terenie, pierwszy poziom wodonośny stanowią wody podziemne występujące pod warstwą glin morenowych zlodowacenia bałtyckiego fazy poznańskiej. Występują one w obrębie piasków międzyglinowych. Wody te wykazują charakter napięty lub swobodny, w zależności od kształtowania spągu glin morenowych. Głębokość zalegania oraz rzędna stabilizacji poziomu wody gruntowej zależy od sytuacji geomorfologicznej oraz rzędnej terenu. Sporadycznie stwierdzano występowanie wód w gruntach piaszczystych, zalegających ponad osadami międzyglinowymi, w szczególności w dolinach cieków.

Droga ekspresowa S-5, którego elementem jest przejazd w miejscowości Niewieścina jest obecnie w budowie. W ramach robót terenowych, poprzedzających prace budowlane, wykonano 41 otworów badawczych o głębokości 3-21 m p.p.t. (dla potrzeb fragmentów projektowanej trasy, obiektów inżynierskich, słupów energetycznych) oraz 7 otworów badawczych o głębokości 5,7-18 m p.p.t. dla potrzeb wykonania otworów obserwacyjnych (piezometrów). W rejonie projektowanego węzła stwierdzono występowanie zwierciadła wód podziemnych na głębokości większej niż 2 m poniżej niwelety. Woda występuje w śródglinowych przewarstwieniach piaszczystych. Ustabilizowane zwierciadło wody gruntowej pierwszego poziomu występowało na głębokości 1,6-10,4 m p.p.t. Spływ wód gruntowych odbywa się zgodnie z morfologią terenu, ku najbliższemu ciekowi. Znaczenie użytkowe posiada czwartorzędowe (główny poziom) i neogeńskie (podrzędny poziom) piętro wodonośne.

Etap realizacji przedsięwzięcia będzie się wiązał z wykonaniem wykopów, których głębokość wyniesie około 2 m p.p.t. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji, wykopy nie będą wymagały odwadniania. W razie zajścia takiej potrzeby, np. w wyniku ponadnormatywnych opadów atmosferycznych, woda zostanie wypompowana na tereny przyległe w pasie drogowym, np. do zbiornika retencyjnego. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

Zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych.

Odprowadzenie wód opadowych z projektowanego układu drogowego, w tym wiaduktu, nastąpi do systemu odwodnienia dla drogi ekspresowej S-5 za pomocą wpustów deszczowych do kolektorów grawitacyjnych lub bezpośrednio do rowów drogowych, a następnie do zbiorników retencyjnych i do odbiorników końcowych. W pobliżu przejazdu, w km 11+650 drogi S-5, po prawej stronie, wykonany zostanie zbiornik

retencyjny ZB-7, do którego będą odprowadzane wody ze zlewni cząstkowej ZL-9. Zbiornik ten będzie wykonany w ramach budowy trasy głównej drogi S-5, według odrębnego opracowania, jako retencyjny typu otwartego. Przed wylotami do odbiorników zastosowane zostaną urządzenia podczyszczające wodę – osadniki i separatory substancji ropopochodnych.

Obliczenia prognozowanych ilości stężeń zanieczyszczeń wód opadowych wskazują na konieczność ich podczyszczania. Ponadto, wymóg ten został określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi ekspresowej S-5. Separatory zastosowano przed lub za zbiornikami, w celu podczyszczania wód przed ich wprowadzeniem do odbiornika docelowego. Projektowane rozwiązania zapewnią zgodność zamierzenia z zapisami rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych i roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1311 t.j.).

Rozwiązania dotyczące odprowadzania i podczyszczania wód opadowych i roztopowych zostały dobrane z uwzględnieniem lokalnych warunków hydrogeologicznych, po podziale na zlewnie cząstkowe, w związku z czym odprowadzanie tych wód nie będzie wywierało negatywnego wpływu na środowisko wodno-gruntowe.

Projektowana inwestycja nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie ograniczy możliwości osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz poza korytarzami ekologicznymi, wyznaczonymi przez ZBS PAN w Białowieży.

Planowane zamierzenie wymaga usunięcia części zadrzewień o charakterze przyzagrodowym. Zgodnie z przedstawioną Kip wraz z uzupełnieniami, wycinkę ograniczono do minimum i dotyczyć będzie głównie zadrzewienia pozostającego w kolizji z realizacją przedsięwzięcia z zachowaniem (adaptacją) drzew i krzewów pozostających poza zasięgiem bezpośredniego oddziaływania.

Ponadto, realizacja inwestycji wymaga przeprowadzenia wyburzeń obiektów kubaturowych (zabudowy mieszkaniowej wolnostojącej), pozostającej w zasięgu przewidywanego zajęcia.

Zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej, w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie potwierdzono:

- obecności stanowisk gatunków chronionych roślin i cennych typów siedlisk

przyrodniczych,

- korytarzy masowej migracji zwierząt, w tym płazów,
- rzeczywistych siedlisk gatunków chronionych zwierząt, w tym ptaków, płazów, ssaków i bezkręgowców w obrębie drzewostanu (drzew i krzewów) wskazanych do usunięcia oraz budynków wyznaczonych do wyburzenia.

Jednocześnie, w przebiegu analizowanej drogi potwierdzono obecność:

- siedlisk występowania ślimaka winniczka i trzmieli,
- potencjalnie dogodnych siedlisk dla gniazdowania ptaków w obrębie drzew wskazanych do usunięcia,
- potencjalnych siedlisk nietoperzy i gniazdowania ptaków w obrębie obiektów kubaturowych.

Z uwagi na przewidywaną wycinkę drzew i krzewów, naruszenie potencjalnie dogodnych siedlisk bytowania zwierząt, w tym ptaków i nietoperzy, możliwą obecność małych zwierząt na etapie budowy oraz potencjalnie dogodne warunki dla lokalnej migracji zwierząt, w ramach działań minimalizujących zaplanowano:

- dostosować termin wycinki i wyburzeń do okresu lęgowego ptaków,
- wykonać nasadzenia zastępcze,
- zapewnić kontrolę udatności nasadzeń zastępczych,
- adaptację (zachowanie) części drzew i krzewów,
- prowadzić kontrolę terenu w zakresie obecności małych zwierząt, w tym uwięzionych osobników w obrębie wykopów,
- poprzedzić wycinkę i wyburzenia kontrolą w zakresie występowania siedlisk bytowania zwierząt, w tym gatunków chronionych ptaków i nietoperzy,
- zabezpieczyć drzewa niepodlegające usunięciu a znajdujące się w zasięgu prowadzonych robót,
- zapewnić nadzór przyrodniczy na etapie realizacji prac,
- dostosować parametry i sposób wykonania systemu wygradzeń do projektowanych ogrodzeń przy trasie ekspresowej S-5,
- dostosować sposób prowadzenia robót, celem wyeliminowania zmian stosunków wodno-gruntowych terenów sąsiadujących.

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

Uwzględniając zakres przewidzianych działań minimalizujących, skalę przedsięwzięcia i jego lokalizację, nie przewiduje się pogorszenia warunków siedliskowych dla bytowania dzikich zwierząt, czy ich migracji, zniszczenia cennych siedlisk przyrodniczych oraz negatywnego wpływu na bioróżnorodność, a także w zakresie ochrony gatunkowej.

Jednocześnie informuję, że 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 z dnia 16 kwietnia 2004 r. 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 uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk 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 wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Realizacja inwestycji wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej, 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; sorbenty i ubrania ochronne (grupa 15). Ponadto, generowane będą odpady pochodzące z rozbiórki budynków kolidujących z inwestycją.

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Powstający destrukc asfaltowy zostanie przekazany uprawnionemu podmiotowi, w celu przetworzenia w wytwórni mas bitumicznych. Odzysk odpadów zawierających asfalt nie będzie odbywał się poza instalacjami i urządzeniami do tego przeznaczonymi.

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 ustawy z dnia 14 grudnia

2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779 ze zm.).

Ponadto, inwestycja nie wiąże się z nadmiernym wykorzystywaniem zasobów naturalnych, ponadnormatywnymi emisjami i występowaniem innych uciążliwości oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż przedmiotowe zadanie nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu 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 t.j.).

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tutejszy Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Planowane prace będą stanowić niewielką rozbudowę realizowanej obecnie drogi S-5. Analizowany odcinek drogi powiatowej nr 1272C obsługuje głównie ruch lokalny. Biorąc zatem pod uwagę charakter przebudowywanej drogi powiatowej i niewielkie natężenie ruchu, nie będzie to oddziaływanie znaczące. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi powodziami, a dodatkowo realizowany jest adekwatny system odprowadzania wód opadowych i roztopowych. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zamierzenia.

Projektowane przedsięwzięcie jest przystosowane do postępujących zmian klimatu. Klęski żywiołowe nie zagrażają planowanej inwestycji, a zaprojektowana nawierzchnia bitumiczna jest odporna na upały i susze.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiana przebudowa ma charakter lokalny, a planowana konstrukcja nawierzchni zabezpieczać będzie przed deformacją drogi oraz zapewni odpowiednią sztywność i nośność, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu.

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

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

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego

oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie zachodzi więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W dniu 16 lipca 2021 r., pismem z dnia 16 lipca 2021 r., znak: 381-PWY-P-07.2020/JR, Pełnomocnik Inwestora złożył wniosek o nadanie decyzji klauzuli rygoru natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 108 § 1 Kpa.

W związku z powyższym, tutejszy Organ, pismem z dnia 27 lipca 2021 r. znak: WOO.420.5.2021.DK.15, wezwał Pełnomocnika do uzupełnienia ww. wniosku, w zakresie szczegółowego uzasadnienia konieczności zastosowania art. 108 § 1 Kpa w niniejszym postępowaniu.

Wniosek został uzupełniony pismem z dnia 3 sierpnia 2021 r., znak: 391-PWY-P-07.2020/JR (wpływ: 9 sierpnia 2021 r.).

Argumenty stanowiły o ważnym interesie społecznym oraz wyjątkowo ważnym interesie strony (realizacji inwestycji celu publicznego), a także ochrony zdrowia lub życia ludzkiego (w tym użytkowników drogi).

Przepis art. 108 Kpa stanowi podstawę do nadania rygoru natychmiastowej wykonalności dla decyzji administracyjnej, która nie jest prawomocna i ostateczna. Przyjęta w tym przepisie regulacja stanowi wyjątek od zasady wykonywania tylko prawomocnych i ostatecznych decyzji.

Rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany jedynie w przypadkach określonych w art. 108 Kpa, m.in. ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W ocenie Wnioskodawcy zachodzą przesłanki do zastosowania art. 108 Kpa w niniejszej decyzji.

Ustawodawca nie definiuje pojęcia interes społeczny, podobnie jak nie definiuje pojęcia wyjątkowo ważny interes strony. Pozostawia to ocenie organu nadającego rygor natychmiastowej wykonalności.

Przytoczyć należy fragment uzasadnienia wyroku Trybunału Konstytucyjnego z dnia 6 czerwca 2006 r., znak: K 23/05 (OTK-A 2006/6/62): „władze publiczne są bowiem przede wszystkim zobowiązane do prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom”. Sformułowanie to ma charakter typowy dla określenia (zasad polityki) państwa, nie rodzi natomiast bezpośrednio jakichkolwiek praw podmiotowych po stronie jednostki. Ochrona środowiska jest jednym z elementów „bezpieczeństwa ekologicznego”, ale zadania władz publicznych powinny także obejmować działania poprawiające aktualny stan środowiska i programować jego dalszy rozwój, także poprzez kierowanie się zasadą zrównoważonego rozwoju. W ramach

przytoczonej zasady, ważna jest nie tylko ochrona przyrody, czy kształtowanie ładu przestrzennego, ale także należyta troska o rozwój społeczny i cywilizacyjny, związany również z koniecznością budowania nowej infrastruktury. Idea zrównoważonego rozwoju zawiera więc w sobie potrzebę uwzględnienia różnych wartości konstytucyjnych i stosownego ich wyważenia. Niewątpliwie należy stwierdzić, iż realizacja omawianej inwestycji leży w interesie społecznym.

Następną przesłanką jest wyjątkowo ważny interes strony. W wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 27 lutego 1998 r. (sygn. akt: V SA 688/97) stwierdzono: „Jedną z przesłanek nadania decyzji nieostatecznej rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędność niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia niezbędność niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w życiu, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego”.

Podobne stanowisko zajął też Naczelny Sąd Administracyjny, w wyroku z dnia 15 lipca 2010 r. (sygn. akt: II OSK 1134/09): „Wykonanie decyzji nieostatecznej ma charakter wyjątkowy, dlatego też przesłanki nadania rygoru natychmiastowej wykonalności nie mogą być interpretowane rozszerzająco, lecz muszą być poddawane wykładni ścieśniającej. Jedną z tych przesłanek jest niezbędność niezwłocznego wdrożenia rozstrzygnięcia decyzji w życie. Odwołując się do pojęcia niezbędność niezwłocznego działania, ustawodawca uznaje, że może to nastąpić w takim przypadku, w którym nie można się obejść w danym czasie i w istniejącej sytuacji bez wykonania praw lub obowiązków, o których rozstrzyga się w decyzji, ponieważ zwłoka w ich wykonaniu zagraża dobrom chronionym, określonym w art. 108 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego. Zagrożenie to musi mieć realny charakter i nie może być tylko teoretycznie prawdopodobne, a okoliczność ta musi być uwidoczniła w uzasadnieniu postępowania o nadaniu rygoru natychmiastowej wykonalności”.

Przedsięwzięcie należy oceniać w kategorii działań na rzecz istotnego interesu społecznego i jednocześnie ważnego interesu strony, związanego z poprawą bezpieczeństwa powszechnego. Przedmiotowa inwestycja jest zatem niezbędna dla ochrony zdrowia lub życia ludzkiego i zapewnienia sprawnej komunikacji drogowej.

Przedmiotowe postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, dotyczy opisanego wyżej dodatkowego zakresu prac, związanego z realizowaną aktualnie drogą S-5. Bez wątplenia realizacja głównej inwestycji, jednej z najważniejszych dróg

ekspresowych w kraju ma ogromne znaczenie dla gospodarki państwa, wpływa znacząco na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i niewątpliwie jej realizacja leży w szeroko pojętym interesie społecznym.

Należy także uwzględnić fakt, iż budowa drogi ekspresowej S-5 realizowana jest ze środków pozyskiwanych z Unii Europejskiej, a wszelkie opóźnienia i przedłużenia postępowania administracyjnego mogą narażać Skarb Państwa na straty i ewentualną utratę pozyskiwanych funduszy.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w tym decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, wydawane na podstawie ww. ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 127a § 1 Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Po uzyskaniu zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania, na żądanie strony, decyzji zostanie nadana klauzula ostateczności.

Zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 1546 ze zm.), jednostki budżetowe są zwolnione z obowiązku jej dokonania.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi

oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie, podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 zł do 1 000 000 zł.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Sebastian Dąbrowski
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
w Bydgoszczy
/-podpisano elektronicznie/

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 uouioś.

Otrzymują:

1. – Pełnomocnik,
2. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz,
3. pozostałe strony postępowania, zawiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu, ul. Sądowa 5, 86-100 Świecie,
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk.

Sprawę prowadzi: Daniel Kulczewski, tel.: 52 50-65-666, wew. 6033, e-mail: daniel.kulczewski.bydgoszcz@rdos.gov.pl

