

- zwiększenie nośności konstrukcji drogi wojewódzkiej, poprzez wymianę całej nawierzchni lub poprzez wymianę warstwy wiążącej i ścieralnej z uzupełnieniem o warstwę wzmacniającą,
- poprawa komfortu przejazdu dla ruchu tranzytowego poprzez poprawę geometrii drogi,
- usprawnienie lokalnego układu komunikacyjnego poprzez poprawę geometrii drogi i przebudowę zjazdów,
- uregulowanie gospodarki wodami deszczowymi z drogi.

Należy podkreślić, że planowana rozbudowa DW nr 255 nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i nie spowoduje bezpośrednio wzrostu natężenia ruchu pojazdów lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu – iż to ma miejsce obecnie. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie układu drogowego do obecnych warunków ruchowych i wymogów bezpieczeństwa ruchu. Zadanie inwestycyjne poprzez poprawę płynności ruchu oraz równości nawierzchni wpłynie na poprawę m.in. warunków aerosanitarnych, a także akustycznych.

Etap prac realizacyjnych wiąże się ze znaczną uciążliwością dla otoczenia, dlatego dla minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, tut. organ określił szereg warunków, które zawarte zostały w sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano - drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność, ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.

Oddziaływania drgań i wibracji będą zachodzić jedynie w trakcie wykonywanych prac i zanikną całkowicie po ich zakończeniu. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależne jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one

Za zgodność z oryginałem 16  
mgr inż. Robert Zalewski

rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Do analizy oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2025. Prognozowane wielkości średniodobowych natężeń ruchu zostały opracowane w oparciu o Generalny Pomiar Ruchu 2010 na drogach wojewódzkich uwzględniający dane z pomiarów dokonanych na przedmiotowym odcinku drogi wojewódzkiej.

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. Nr 120, poz. 826 z późn. zm.), są to przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, zabudowy zagrodowej, mieszkaniowo-usługowej, tereny rekreacyjno – wypoczynkowe oraz zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

W celu uzyskania aktualnych informacji na temat charakteru zagospodarowania przestrzennego terenów zlokalizowanych w przewidywanym zasięgu oddziaływania akustycznego omawianej drogi, uzyskano stosowne opinie organów gmin. Dlatego, Inwestor przeprowadził identyfikację terenów chronionych przed hałasem na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, a także faktycznego zagospodarowania i wykorzystania.

Oddziaływanie akustyczne planowanej trasy komunikacyjnej będzie się nierozdzielnie wiązało z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy. Źródłem hałasu emitowanego przez poruszający się pojazd jest praca silnika, odpływ powietrza wokół obrysu pojazdu, toczenie się kół po nawierzchni jezdni, drgania zużytych elementów pojazdu. Natężenie hałasu w ruchu drogowym jest uzależnione od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Robert Zalewski

17

Klimat akustyczny w rejonie inwestycji kształtowany jest w głównej mierze przez układ drogowy, tj. przedmiotową drogę wojewódzką.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że zaproponowane rozwiązania przyczynią się do ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasu na omawianym terenie. Negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji zostanie zminimalizowane, poprzez zastosowanie tzw. cichej nawierzchni drogowej, o skuteczności redukcji hałasu na poziomie 5 dB.

Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji uwzględniająca zabezpieczenia w postaci tzw. cichej nawierzchni, korektę z uwagi na jakość pojazdów - 2 dB (postęp technologii motoryzacji) oraz zakres błędu metody obliczeniowej (wynikający z uproszczeń i ograniczeń w programie) w granicach 3 dB, udowodniła że nie będzie ono powodowało przekroczeń standardów jakości środowiska w zakresie hałasu.

Podsumowując, jako racjonalne rozwiązanie proponuje się realizację przedsięwzięcia przy zastosowaniu nawierzchni ograniczającej emisję hałasu o 5 dB, dla odcinków drogi określonych w pkt III.2 sentencji niniejszej decyzji

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 12 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w min. 12 miejscach - receptorach wskazanych w analizie akustycznej, tj. PR-001, -020, -044, -054, -101, -110, -137, -154, -216, -225, -253, -295 (zgodnie z aneksem nr 1 do raportu oos ze stycznia 2013 r.). Przed wykonaniem pomiarów, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późn. zm.). Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Robert Zalewski

18

Analizę należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanych odcinkach dróg. 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.

Uciążliwość przedmiotowej drogi wyznaczono poprzez określenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Należy podkreślić, iż wykorzystanie destruktu jako dodatku do nowych mieszanek mineralno - asfaltowych stanowi odzysk odpadu zdefiniowany w art. 3 ust. 3 pkt 9 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21).

W konsekwencji, w przypadku gdy destruktu asfaltowy bezpośrednio po zdjęciu np. zostanie przeznaczony do wzmocnienia poboczy (tj. nie zostanie dodany do mieszanki mineralno - asfaltowej, a jedynie wysypany bezpośrednio na pobocze) wówczas, takie działanie należy sklasyfikować jako odzysk odpadu poza instalacjami i urządzeniami spełniającymi określone wymagania. Należy zaznaczyć iż w myśl art. 13 ust. 1 cyt. ustawy o odpadach, poza wyjątkami dopuszczonymi przez ustawodawcę, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów może odbywać się tylko w instalacjach i urządzeniach spełniających określone wymagania. Z kolei w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 marca 2006 r. w sprawie odzysku lub unieszkodliwiania odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. Nr 49 poz. 356), brak jest dopuszczenia jakiegokolwiek formy odzysku poza instalacjami odpadu o kodzie 17 03 02 - asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01 oraz 17 03 01. W konsekwencji zagospodarowanie polegające np. na utwardzeniu pobocza otrzymanym w wyniku remontu przedmiotowym destruktem jest niedopuszczalne.

Destruktu asfaltowy jest pełnowartościowym materiałem, który jest i powinien być używany jako dodatek do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych w instalacjach i urządzeniach do tego przeznaczonych. O przydatności destruktu asfaltowego świadczy

Za zgodność z oryginałem 19  
mgr inż. Robert Zalewski

istnienie europejskiej normy EN 13108-8 "Bituminous mixtures - Material specifications - Part 8: Reclaimed Asphalt" (Mieszanki mineralno-asfaltowe - Wymagania - Część 8: Destrukt asfaltowy) oraz opinia Instytutu Badawczego Dróg i Mostów z dnia 4 października 2006 r., sygn. IDM/TN/6244/2006.

Wody opadowe w ilości około 120 000 m<sup>3</sup>/rok będą odprowadzane kanalizacją deszczową, z liczbą 200 szt. studzienek na całym odcinku. Przepływ w kanalizacji wspomagany będzie przez 5 przepompowni. Wody opadowe po oczyszczeniu w separatorach będą odprowadzane do przylegających rowów, a na odcinkach bez kanalizacji deszczowej bezpośrednio na pobocze i do rowów przydrożnych zgodnie z wyprofilowaniem spadku nawierzchni.

Odbiornikiem wód opadowych z rowów i kanalizacji będzie Kanał Notecki i Jezioro Pakoskie. Lokalnie, w miejscach gdzie nie ma możliwości odprowadzenia grawitacyjnego wody opadowej z rowów, wykonane zostaną zbiorniki chłonno – odparowujące. Kilometraż zbiorników został określony w sentencji, w pkt III.9.

Planowana inwestycja przebiega przez obszar GZWP 143 Subzbiornik Inowrocław – Gniezno i nr 142 Zbiornik międzymorenowy Inowrocław – Dąbrowa.

Budowę geologiczną badanego obszaru rozpoznano na podstawie analizy materiałów archiwalnych oraz map geologicznych. W strefie przypowierzchniowej profilu podłoża występuje czwartorzęd reprezentowany przez utwory holocenu oraz plejstocenu. Holocen reprezentowany jest przez osady współczesne występujące w postaci nasypów budowlanych, niekontrolowanych oraz gleby. Nasypy niekontrolowane występują przypowierzchniowo ciągłą warstwą. Plejstocen reprezentują piaski wodnolodowcowe oraz gliny zwałowe moren czołowych, gliny zwałowe wykształcone jako gliny piaszczyste z niewielkimi przewarstwieniami z piasku drobnego oraz piaski gliniaste.

W trakcie wykonywania prac geotechnicznych stwierdzono występowanie pierwszego czwartorzędowego poziomu wody podziemnej, w postaci nielicznych sąceń oraz ustabilizowanego zwierciadła wody gruntowej najczęściej jednak poniżej 2,0 m od korpusu drogi.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Odry, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 27 maja 2011 r., Nr 40, poz. 451).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem JCWPd PLGW650043, zaliczonym do regionu wodnego Warty.

Za zgodność z oryginałem 20

mgr inż.  Robert Zalewski

W ww. planie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 23 lipca 2008 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu wód podziemnych (Dz. U. Nr 143, poz. 896), stan ilościowy JCWPd oceniono jako zły (w subczęści), a chemiczny – dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia lub utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych do roku 2015.

Planowane zadanie, w zakresie udroźnienia i modernizacji systemu odwodnienia drogi, spełnia w szczególności postulat celu środowiskowego dotyczącego zapobiegania dopływowi, lub ograniczenia dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze następujących jednolitych części wód powierzchniowych rzecznych:

1. oznaczonym europejskim kodem 600025188299 „Mała Noteć”, zaliczonym do regionu wodnego Warty. W ww. planie, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. Nr 258, poz. 1549), stan tej silnie zmienionej jednolitej części wód powierzchniowych rzecznych oceniono jako zły. Rozpatrywana część wód jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia lub utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i stanu chemicznego wód powierzchniowych do roku 2015,
2. oznaczonym europejskim kodem PLRW6000171881748 „Dopływ ze Strzelna”, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Stan tej naturalnej części wód oceniono jako słaby, jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, oraz jeziornych:
  - a. oznaczonym europejskim kodem PLLW10436 „Pakoskie Pn.”, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Potencjał tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły, jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych,
  - b. oznaczonym europejskim kodem PLLW10433 „Pakoskie Pd.”, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Potencjał tej silnie zmienionej części wód oceniono jako zły, jest ona zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji stwierdzono, iż zarówno w wyniku realizacji, jak i eksploatacji przedmiotowe zamierzenie nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ponieważ:

Za zgodność z oryginałem  
mgr inż. Robert Zalewski

21

1. w trakcie realizacji i eksploatacji nie przewiduje się poboru wód podziemnych,
2. powierzchnia pasa drogowego, poprzez utwardzenie, będzie zabezpieczona przed przenikaniem zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych,
3. wody opadowe spływające z pasa drogowego będą odprowadzane do gruntu poprzez przydrożne rowy.

Przebieg analizowanej drogi nr 255 na odcinku Pakość - Strzelno, zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220 z późn. zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Przebudowa drogi wojewódzkiej wymaga usunięcia drzewostanu przydrożnego kolidującego z realizacją inwestycji. Zgodnie z przedłożonym raportem, drzewa wyznaczone do wycinki nie stanowią typowego, dogodnego siedliska pachnicy dębowej.

W wyniku zaplanowanych robót usunięciu będzie podlegać znacząca część istniejącego drzewostanu przydrożnego o charakterze alejowym, który nie posiada szczególnych wartości biocenotycznych.

Jednocześnie w ramach rekompensaty za utracony drzewostan, zaproponowano wykonanie nasadzeń zastępczych w pasie drogowym (w skali 1:1).

Wzdłuż przebiegającej trasy w zasięgu możliwego oddziaływania zinwentaryzowano:

1. miejsca występowania chronionych gatunków ptaków,
2. siedliska rozrodu i migracji płazów.

W bliskim sąsiedztwie planowanych prac znajdują się siedliska bytowania gatunków ptaków objętych ochroną lecz powszechnie występujących na terenie kraju i nie zagrożonych. W związku z możliwością pośredniego oddziaływania inwestycji na stan zachowania lokalnych populacji ornitofauny oraz naruszenia zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych, wskazano na potrzebę wykonania wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym.

W celu ograniczenia zjawiska płoszenia ptaków, przebywających w sąsiedztwie, przewidziano usunięcie kolidującego drzewostanu poza okresem lęgowym.

Przebieg przedmiotowej trasy narusza siedliska bytowania i szlaki migracji płazów o charakterze lokalnym. W związku z możliwością tworzenia się zagrożeń związanych ze śmiertelnością płazów, ustalono działania minimalizujące negatywny wpływ inwestycji. W ramach przewidzianych działań minimalizujących zaplanowano budowę lub przebudowę

Za zgodność z oryginałem 22  
mgr inż. Robert Zalewski

przepustów drogowych, przystosowanych do funkcji ekologicznych, wyposażonych w system płotków naprowadzających. Jednocześnie wskazano na potrzebę prowadzenia robót ziemnych w miejscach występowania płazów poza okresem ich rozrodu.

Zgodnie z pkt. 133 ppkt 4 Wytycznych w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych z dnia 5 maja 2009 r. (opublikowanych na stronie [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl) w zakładce: Obowiązujące wytyczne MRR) „ocena oddziaływań skumulowanych powinna dotyczyć wpływów związanych z narastającymi zmianami w parametrach związanych z emisjami do środowiska, wynikającymi ze zsumowania wpływów powodowanych przez istniejące lub dające się przewidzieć działania. Tak więc oddziaływania skumulowane to suma wszystkich wpływów dotyczących w sposób całościowy określonego odbiorcę oddziaływania”.

Oddziaływania skumulowane będą obserwowane głównie w powietrzu, wodach i glebach, gdzie zachodzić będą reakcje pomiędzy różnymi substancjami zanieczyszczającymi (nie tylko pochodzenia komunikacyjnego). Prócz tego inwestycja będzie oddziaływać w sposób skumulowany z linią Polskich Kolei Państwowych w zakresie hałasu. Zjawisko generowania hałasu przez ruch pojazdów szynowych jest zagadnieniem niezwykle złożonym, ponieważ hałas ten jest emitowany przez wiele jednostkowych źródeł. Na jego wielkość wpływają m.in. prędkość, z którą poruszają się pociągi, ich długość, stan torowiska czy lokalizacja torowiska względem istniejącego terenu. Jednakże inwestycja tylko w jednym miejscu krzyżuje się z istniejącą linią kolejową – miejscowości Broniewice (w ramach zadania planuje się w tym miejscu przebudowę obiektu mostowego). Podsumowując, nie przewiduje się znaczących negatywnych oddziaływań w tym zakresie.

Mając na względzie charakter i lokalizację przedsięwzięcia określono powyższe warunki środowiskowe.

Z uwagi na znaczne oddalenie zamierzenia od granic państwa nie przewiduje się wystąpienia transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz używanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku

Za zgodność z oryginałem

23

mgr inż. Robert Zalewski

do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 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.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 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, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

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



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY  
WŁODZIMIERZ GIEPŁY

Załącznik:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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.

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Robert Zalewski

24

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz,
2. Pan Robert Zalewski Główny Projektant Uzdaroji Akcine Bendrove „Kelprojektas” Oddział Zagranicznego Przedsiębiorcy w Polsce,
3. Pozostałe strony postępowania, zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego,
4. RDOŚ – a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mogilnie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu.

Kontakt w sprawie: z Panią Kariną Ścieszyńska, (52) 55 11 350 do 362 wew. 6052

Za zgodność z oryginałem 25  
mgr inż. Robert Zalewski



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOJEWODA  
Kujawsko-Pomorski

WOO.4210.26.2013.KŚ.39

Bydgoszcz, dnia 7 sierpnia 2013 r.

### Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 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. Nr 199, poz. 1227 z późn. zm.)

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie/rozbudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 255 z zastosowaniem rozwiązań wymienionych poniżej.

1. Parametry drogi:
  - a. szerokość jezdni 6,00 - 7,00 m (wobec 5,00 – 6,00 m istniejącej),
  - b. obustronna opaska bitumiczna o szerokości 0,5 m,
  - c. obustronne pobocze gruntowe wzmocnione, o szerokości 1,5 m;
2. parametry nawierzchni (nowej):
  - a. warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 5 cm (we wskazanym kilometrażu drogi w sentencji niniejszej decyzji, będzie zastosowana tzw. cicha nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o ok. 8 -10 dB),
  - b. warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 8 cm,
  - c. podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego grubości 10 cm,
  - d. podbudowa pomocnicza z tłucznia kamiennego grubości 20 cm,
  - e. wzmocnienie podłoża z gruntu stabilizowanego cementem grubości 15 cm,
  - f. na odcinkach gdzie droga przechodzić będzie przez tereny zabudowane w celu zmniejszenia emisji hałasu, warstwę ścieralną nawierzchni stanowić będzie beton asfaltowy porowaty.
3. parametry nawierzchni (wzmocnienie istniejącej):
  - a. warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 5 cm,
  - b. warstwa wiążąca z betonu asfaltowego grubości 8 cm,
  - c. podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego grubości 10 cm,

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Robert Zalewski

- d. siatka wzmacniająca stalowa lub z włókna szklanego,
- e. warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego grubości minimum 3 cm,
4. planowane prace:
  - a. frezowanie nawierzchni w zakresie niezbędnym,
  - b. profilowanie istniejącej nawierzchni,
  - c. wzmocnienie istniejącej nawierzchni do nośności 100 kN/os,
  - d. wykonanie warstwy wiążącej,
  - e. wykonanie warstwy ścieralnej,
  - f. rozbiórka i budowa nowego nasypu od km 17+100 do km 17+900,
  - g. zaprojektowanie i budowa nowego odcinka obejścia miejscowości Trląg,
  - h. przebudowa i budowa rowów drogowych oraz budowa zbiorników chłonno – odparowujących;
  - i. przebudowa i budowa zatok autobusowych,
  - j. budowa chodników,
  - k. przebudowa istniejących chodników,
  - l. przebudowa i budowa zjazdów,
  - m. przebudowa i budowa przepustów pod zjazdami,
  - n. przebudowa mostu w miejscowości Broniewice,
  - o. przebudowa istniejących przepustów,
  - p. budowa ciągów pieszo – rowerowych na całym odcinku drogi,
  - q. wycinka drzew w korpusie drogowym,
5. instalacje i urządzenia:
  - a. kanały technologiczne dla sieci światłowodowej,
  - b. oświetlenie dla skrzyżowań skanalizowanych i przejść dla pieszych,
  - c. elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego,
  - d. miejsca do pomiaru prędkości - fundamenty pod maszt dla fotoradarów wraz z przyłączem energetycznym,
  - e. miejsca na drogowe stacje meteorologiczne do pomiaru i rejestracji parametrów pogodowych z przyłączem energetycznym,
  - f. miejsce do kontroli pojazdów,
  - g. separatory wód opadowych (ok. 8 szt.) wykonane na końcach kanalizacji deszczowej na terenach zabudowanych przed odprowadzeniem do istniejących cieków.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA WYDGOŚCZY  
WYDZIMIERZ GIEPŁY

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Robert Zalewski

2. Postanowienie RDOŚ z dnia 08.08.2013 r.

WOJEWODA  
Kujawsko-Pomorski



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY

Bydgoszcz, dnia 8 sierpnia 2013 r.

WOO.4210.26.2011.KŚ.44

ROBIMART  
Wpłynęło dn. 15.08.2013

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 113 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 j.t.),

postanawiam

z urzędu sprostować oczywisty błąd pisarski w Decyzji Nr 13/2013 z dnia 7 sierpnia 2013 r., znak: WOO.4210.26.2011.KŚ.38 o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „Przebudowa / rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 255 Pakość – Strzelno”, poprzez usunięcie z sentencji pkt III.3.

Za zgodność z oryginałem  
mgr inż. Robert Zalewski

UZASADNIENIE

W dniu 7 sierpnia 2013 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał Decyzję Nr 13/2013 o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia.

W treści sentencji tej decyzji, w pkt III.3, został zawarty warunek obligujący Inwestora do zastosowania nawierzchni ograniczającej emisję hałasu o ok. 8-10 dB na wybranych odcinkach trasy.

Droga wojewódzka Nr 255 Pakość – Strzelno nie posiada danego kilometrażu, więc nie ma możliwości zastosowania na podanych fragmentach trasy cichej nawierzchni i z oczywistych przyczyn jej zalecenie stanowi błąd pisarski.

Zmiana powyższa nie wpływa na istotę uzgodnienia, wyrażonego w prostowanym postanowieniu.

Artykuł 113 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego stanowi o możliwości prostowania przez organy administracji, z urzędu lub na wniosek, błędów pisarskich i rachunkowych oraz innych oczywistych omyłek w wydanych przez te organy decyzjach. W orzecznictwie oraz w doktrynie utrwalił się pogląd, iż „oczywistość omyłki” należy

rozumieć jako widoczne, niezgodne z zamierzonym, niewłaściwe użycie wyrazu, widocznie mylna pisownia, czy też opuszczenie jakiegoś wyrazu. Istota omyłek polega na tym, że w orzeczeniu organu wyrażono coś, co jest widocznie niezgodne z myślą organu, a tylko zostało wypowiedziane przez organ przez przeoczenie, niewłaściwy wybór słów (wyrok NSA z dnia 10 lutego 1994 r., sygn. akt SA/Kr 723/93, opubl. ONSA 1995/2/65, wyrok NSA z dnia 17 października 2000 r., sygn. akt II SA 1099/01, wyrok WSA z dnia 18 maja 2005 r., sygn. akt IV SA/Wa 395/05).

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

### POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie służy stronie zażalenie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za moim pośrednictwem, w terminie siedmiu dni od dnia doręczenia postanowienia.

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy  
*Kamila Sobiś*  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz,
2. Pan Robert Zalewski Główny Projektant Uzdarowi Akcine Bendrove „Kelprojektas” Oddział Zagranicznego Przedsiębiorcy w Polsce,
3. RDOŚ – a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mogilnie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu.

Kontakt w sprawie: z Panią Kariną Ścieszyńską, (52) 55 11 350 do 362 wew. 6052

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. *Robert Zalewski*

3. Postanowienie RDOŚ z dnia 14.01.2014 r.

WOJEWODA  
Kujawsko-Pomorski



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY

WOO.4210.26.2011.KŚ.50

Bydgoszcz, dnia 14 stycznia 2014 r.

ROBIMART

Wpłynęło dn. 20.01.2014

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 113 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 j.t.),

postanawiam

z urzędu sprostować oczywisty błąd pisarski w załączniku, znak: WOO.4210.26.2011.KŚ.39, do Decyzji Nr 13/2013, z dnia 7 sierpnia 2013 r., znak: WOO.4210.26.2011.KŚ.38, o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „Przebudowa / rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 255 Pakość – Strzelno”, wydanej dla Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, w następujący sposób:

- w zdaniu w wierszu 13 od dołu jest: „(...) warstwa ścieralna z betonu asfaltowego grubości 5 cm (we wskazanym kilometrażu drogi w sentencji niniejszej decyzji, będzie zastosowana tzw. cicha nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o ok. 8-10 dB),(...)”;
- w zdaniu w wierszu 13 od dołu winno być: „(...) dwie warstwy z asfaltu porowatego (we wskazanym kilometrażu drogi w sentencji niniejszej decyzji, będzie zastosowana tzw. cicha nawierzchnia ograniczająca emisję hałasu o ok. 5 dB),(...)”.

Pozostała treść decyzji i załącznika pozostaje bez zmian.

Za zgodność z oryginałem

mgr inż. Robert Zalewski

UZASADNIENIE

W dniu 7 sierpnia 2013 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał Decyzję Nr 13/2013, znak: WOO.4210.26.2011.KŚ.38, o środowiskowych uwarunkowaniach dla zadania pn.: „Przebudowa / rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 255 Pakość – Strzelno”.

W treści sentencji tej decyzji, w pkt III.2, został zawarty warunek obligujący Inwestora do zastosowania nawierzchni ograniczającej emisję hałasu na poziomie 5 dB, w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych, co nie miało odzwierciedlenia w załączniku do ww. Decyzji i z oczywistych przyczyn jej zalecenie w załączniku stanowi błąd pisarski.

Zmiana powyższa nie wpływa na istotę rozstrzygnięcia, wyrażonego w prostowanej decyzji.

Artykuł 113 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego stanowi o możliwości prostowania przez organy administracji, z urzędu lub na wniosek, błędów pisarskich i rachunkowych oraz innych oczywistych omyłek w wydanych przez te organy decyzjach. W orzecznictwie oraz w doktrynie utrwalili się poglądy, iż „oczywistość omyłki” należy rozumieć jako widoczne, niezgodne z zamierzonym, niewłaściwe użycie wyrazu, widocznie mylna pisownia, czy też opuszczenie jakiegoś wyrazu. Istota omyłek polega na tym, że w orzeczeniu organu wyrażono coś, co jest widocznie niezgodne z myślą organu, a tylko zostało wypowiedziane przez organ przez przeoczenie, niewłaściwy wybór słów (wyrok NSA z dnia 10 lutego 1994 r., sygn. akt SA/Kr 723/93, opubl. ONSA 1995/2/65, wyrok NSA z dnia 17 października 2000 r., sygn. akt II SA 1099/01, wyrok WSA z dnia 18 maja 2005 r., sygn. akt IV SA/Wa 395/05).

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie służy stronie zażalenie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, za moim pośrednictwem, w terminie siedmiu dni od dnia doręczenia postanowienia.

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy  
*Kamila Sobiś*  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz
2. Pan Robert Zalewski Główny Projektant Uzdaroji Akcine Bendrove „Kelprojektas” Oddział Zagranicznego Przedsiębiorcy w Polsce,
3. RDOŚ – a/a.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Mogilnie
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Inowrocławiu.

Kontakt w sprawie: z Panią Kariną Ścieszyńską, (52) 55 11 350 do 362 wew. 6052

Za zgodność z oryginałem

*R*  
mgr inż. Robert Zalewski

2