

Lubianka, dnia 09.01.2017 r.

WIR.6220.5.2017

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 t.j.) w związku z art. 71 ust 2 pkt.2, art. 75 ust 1 pkt. 4 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. 2016 poz. 353 j.t.), a także § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29.04.2016 r. (data wpływu 29.04.2016 r.), uzupełnionego w dniu 17.05.2016 r. Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz i przeprowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 546 na odcinku od km 10+791,00 do km 13+103,20 od Bierzysłowa (przystanek PKS) do Lubianki (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 553)” i określam następujące warunki:

- I. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
 1. Prace budowlane prowadzić przy użyciu sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.
 2. Wszelkie czynności wykonawcze prowadzić wyłącznie w porze dnia, tj. od 6.00 do 22.00.
 3. Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi przed hałasem.
 4. Bazy sprzętowo-materiałowe lokalizować w odległości min. 25 m od cieków i rowów melioracyjnych oraz 50 m od terenów leśnych, a także poza terenami podmokłymi oraz łąkami. Nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron drzew.
 5. W czasie realizacji inwestycji prowadzić kompleksowy nadzór przyrodniczy, mający na celu kontrolę poprawności wykonania prac na poszczególnych etapach w zakresie uwarunkowań przyrodniczych oraz ewentualne określenie sposobu ich prowadzenia lub określenia działań korygujących. Powinien on w szczególności uwzględnić nadzór nad całością prac budowlanych, wycinką drzew, pracami w obrębie koryta Strugi Papowskiej Małej, zdejmowaniem darni, a także nad dokonywaniem nasadzeń zastępczych i przesadzania drzew.
 6. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności rozpoczęcia prac w okresie lęgowym, wyłącznie po potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów (gniazd) chronionych gatunków ptaków na terenie inwestycji. Jednocześnie w czasie wycinki (niezależnie od terminu jej prowadzenia), zapewnić nadzór przyrodniczy.
 7. W przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych, wstrzymać wycinkę oraz podjąć określone przez ww. nadzór działania.
 8. W ramach kompensacji przyrodniczej za wycięte drzewa dokonać nasadzenia 35 sztuk drzew

- z gatunków rodzimych. Po wykonaniu nasadzeń, w ciągu 3 lat od zakończenia inwestycji, kontrolować stan nasadzeń, w szczególności ich żywotność, a następnie, w razie konieczności, wykonać nasadzenia uzupełniające.
9. Drzewa znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania inwestycji podczas jej budowy oraz likwidacji zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi pni np. matami lub odeskowaniem, zaś krzewy wygradzić. Zabezpieczyć uszkodzenia pni i konarów drzew preparatem grzybobójczym.
 10. Ręcznie wykonywać wykopy w obrysie korzeni o średnicy powyżej 5 cm.
 11. Podczas wykopów zabezpieczyć warstwę humusową ziemi i wykorzystać ją po zakończeniu robót budowlanych do zagospodarowania terenu.
 12. Ograniczyć zagęszczanie gruntu w pasie zieleni, spulchnić ziemię w obrębie systemów korzeniowych drzew po zakończeniu robót.
 13. Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w obrębie wykopów. W przypadku ich obecności, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki przez zwierzę. Na czas przemieszczenia zwierzę umieścić w pojemniku uwzględniającym biologię gatunku i w sposób wykluczający możliwość przypadkowego zranienia lub zabicia zwierzęcia. Ww. czynności prowadzić powinni pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
 14. Studzienki i inne urządzenia mogące być przyczyną uwięzienia zwierząt, np. gadów i płazów, zabezpieczyć w trakcie realizacji przedsięwzięcia poprzez stosowanie wygradzeń lub szczelnych pokryw, uniemożliwiających przedostawanie się zwierząt do wnętrza urządzeń. Jednocześnie ww. urządzenia zabezpieczyć przed tworzeniem pułapki ekologicznej na etapie użytkowania inwestycji poprzez montaż pochylni umożliwiających samodzielne wychodzenie zwierząt na zewnątrz. Pochylnie wykonane powinny być z blachy perforowanej stalowej lub aluminiowej o grubości min. 1 mm, szerokości min. 10 cm, z bocznymi krawędziami odgiętymi do góry na wysokość min. 13 mm oraz umieszczone pod kątem 70° i w taki sposób, aby obejmowały pełną wysokość studzienki. Dopuszcza się stosowanie innych rozwiązań technicznych w powyższym zakresie pod warunkiem ich skuteczności tj. zabezpieczenia przed przedostawaniem się drobnych zwierząt lub umożliwiające samodzielne opuszczenie studzienki przez zwierzę.
 15. Strugę Papowską Małą zabezpieczyć przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z prac budowlanych. Na czas przebudowy przepustu zapewnić możliwość przepływu wód tego cieku.
 16. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu zraszać.
 17. W celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr), teren budowy zraszać wodą.
 18. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
 19. Materiały pyłące oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczkę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
 20. Miejsce magazynowania odpadów na terenie zaplecza, zabezpieczyć przed wmywaniem i

rozwiązaniem.

21. Odzysk lub unieszkodliwianie odpadów zawierających asfalt, prowadzić wyłącznie w instalacjach i urządzeniach do tego przystosowanych, poza terenem inwestycji.
22. Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać poprzez sieć kanalizacji deszczowej, do Strugi Papowskiej Małej.
23. Na odcinku drogi od km 10+791,00 do km 11+660,00 (poza terenem zabudowanym), jak również na odcinku od km 11+400,00 do km 11+550,00 (wzdłuż projektowanego ciągu pieszo - rowerowego), wykonać ścieki z korytek betonowych.

II. W dokumentacji niezbędnej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania hałasu drogowego na klimat akustyczny zastosować działania ochronne w postaci tzw. cichej nawierzchni drogowej o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 3 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych (asfaltobetonowych), na wszystkich odcinkach dróg objętych zakresem niniejszej inwestycji.
2. Wyprofilować pochylenie skarp Strugi Papowskiej Małej na nie więcej, niż 1:1,5.
3. Odmulenie Strugi Papowskiej Małej, profilowanie skarp bocznych i umocnienie narzutem kamiennym, a także umocnienie palisadą z kołków drewnianych wykonać na odcinkach do 10 m przed wlotem oraz za wylotem tego cieku Małej w rejonie planowanej inwestycji.
4. W przepuście mającym zastąpić obiekt mostowy nad Struga Papowską Małą wykonać suche półki dla płazów o szerokości 50 cm z nawierzchnią z gliny, zakończone elementami żłazowymi umożliwiającymi zejście płazów z półek na przyległą skarpcę w miejscu umożliwiającym ich swobodną migrację.
5. Zastosować urządzenia oczyszczające wody opadowe i roztopowe, w postaci separatorów ropopochodnych z osadnikiem.

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

Wykonać analizę porealizacyjną, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, w zakresie badań rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem. Punkty pomiarowe zlokalizować w min. 7 miejscach - punktach obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej, tj. 3, 5, 11, 17, 24, 25 i 26 (zgodnie z symboliką zastosowaną w aneksie do raportu o oś datowanym na październik 2016 r.). Przed wykonaniem pomiarów, dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672 ze zm.). Uzyskane wyniki 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.

17.07.2017

mgr inż. Jacek...
17.07.2017

U

IV. Ponadto należy uwzględnić warunki określone przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu, a mianowicie:

1. Należy podjąć działania techniczne i organizacyjne zmierzające do ograniczenia hałasu powodowanego eksploatacją przebudowywanej drogi, w celu dotrzymania standardów jakości środowiska na sąsiadujących z inwestycją terenach podlegających ochronie akustycznej.
2. Rok po oddaniu drogi do użytkowania należy przeprowadzić kontrolne pomiary w zakresie emisji hałasu. Pomiary należy wykonać na granicy terenów chronionych akustycznie w miejscach najbardziej narażonych na uciążliwość. W przypadku uzyskania ponadnormatywnych wyników analiz inwestor winien podjąć działania zmierzające do uzyskania właściwych parametrów środowiska.
3. Zaplecze budowy należy zorganizować poza terenami mieszkalnymi.

Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzić oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

UZASADNIENIE

Dnia 29 kwietnia 2016 r. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz, zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi wojewódzkiej nr 546 na odcinku od km 10+791,00 do km 13+103,20 od Bierzgłowa (przystanek PKS) do Łubianka (skrzyżowanie z drogą wojewódzką nr 553)”. Planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt. 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”. Przedmiotowa inwestycja dotyczy drogi wojewódzkiej o łącznej długości 2.312,2 m.

Zawiadomieniem z dnia 17 maja 2016 r. znak: WIR.6220.5.2016 zostało wszczęte postępowanie w przedmiotowej sprawie i zawiadomiono strony o planowanym przedsięwzięciu. Informacja została podana do publicznej wiadomości poprzez zawiadomienia na tablicach ogłoszeń Urzędu, sołectw Łubianka i Bierzgłowo oraz Urzędu Gminy w Łubiance, a także na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej.

Następnie Wójt Gminy Łubianka po dokonaniu analizy treści złożonych dokumentów, planowanej lokalizacji i rodzaju inwestycji, rozpatrując uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r., a także kierując się opiniami Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, jak również uwzględniając kwalifikację przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco

17.07.2017

ing. inż. Jakub Keliński
upr. bud. nr 123456789012
do projektowania i nadzoru
inżynierskiego
ul. Toruńska 123
85-100 Toruń

oddziaływać na środowisko, wydał postanowienie z dnia 30 czerwca 2016 r. w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i określił zakres raportu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu opinią (znak: N.NZ.40.3.4.1.2016 r.) z dnia 19 sierpnia 2016 r., po zapoznaniu się z przedłożonymi materiałami, w tym z raportem o oddziaływaniu na środowisko dla w/w przedsięwzięcia wyraził opinię dla planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na przebudowie istniejącej drogi wojewódzkiej nr 546 na odcinku o długości 2 312,2 m - od przystanku PKS w Bierzgłowie do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 553 w miejscowości Łubianka.

Z przedłożonych materiałów wynika, że przedsięwzięcie obejmować będzie m. in.:

- dostosowanie drogi wojewódzkiej nr 546 do klasy technicznej G (droga główna) z obecnej klasy Z (droga zbiorcza) – tj. poszerzenie jezdni do 7,0 m na całej długości odcinka, budowę: poboczy gruntowych o szerokości 1,25 m, ciągu pieszo-rowerowego na całym odcinku drogi, chodników na obszarze terenu zabudowanego oraz częściowo poza terenem zabudowanym, a także zatok autobusowych,
- przebudowę skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 553 do skrzyżowania o ruchu okrężnym,
- przebudowę skrzyżowań z drogami podrzędnymi,
- budowę parkingu przy Centrum Kultury w Łubiance oraz miejsc postojowych przed budynkiem poczty w Łubiance,
- rozbiórkę istniejącego mostu przez Strugę Papowską Małą i budowę przepustu z blachy falistej,
- budowę kanalizacji deszczowej na odcinku o łącznej długości ok. 2 km.

Przedmiotowa inwestycja przebiega przez tereny wiejskie z zabudową zagrodową, mieszkaniową jednorodzinną i wielorodzinną, a także tereny rolne niezabudowane. W miejscowości Łubianka w sąsiedztwie projektowanego randa – skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 553 znajduje się budynek szkoły.

Realizacja planowanej inwestycji spowoduje uregulowanie gospodarki wodno-ściekowej analizowanego terenu. Wody opadowe z pasa drogowego odprowadzane będą poprzez rowy otwarte (na odcinkach o przekroju drogowym) lub poprzez studzienki ściekowe, przykanaliki i kolektor deszczowy (na pozostałych odcinkach) do Strugi Papowskiej Małej. Przed zrzutem wód z kanałów deszczowych do odbiornika zostaną wykonane urządzenia podczyszczające (separator substancji ropopochodnych i osadnik, osadnik z wkładem lamelowym). W rejonie inwestycji nie występują ujęcia wód do celów zaopatrzenia ludności w wodę. Najbliższe ujęcie zlokalizowane jest w miejscowości Zamek Bierzgłowski ok. 2,8 km na południe od terenu przedsięwzięcia. Dla ochrony środowiska gruntowo-wodnego na obszarze zaplecza budowy planuje się wykonać uszczelnioną powierzchnię. Zakłada się również oszczędne korzystanie z terenu i przywrócenie go do stanu pierwotnego po zakończeniu prac budowlanych.

Przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko analiza rozprzestrzeniania się hałasu wykazała, że w punktach obliczeniowych zlokalizowanych przy zabudowie mieszkaniowej i zagrodowej oraz budynku szkoły nie wystąpią przekroczenia poziomów dopuszczalnych. W przedłożonej dokumentacji nie odniesiono się natomiast do oddziaływania akustycznego powodowanego przez eksploatację drogi, jakie wystąpi na terenach podlegających ochronie przed hałasem. Zgodnie z załącznikami graficznymi, na których naniesiono izofony na w/w terenach mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu. Przedmiotowa inwestycja polega na przebudowie istniejącej drogi wojewódzkiej i ma na celu poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu, a także zmniejszenie uciążliwości związanych z

17.07.2017

mgr inż. Jakub Wądrowecki
upr. bud. nr 1200/2011
dotyczy: ...
...
...

eksploatacją drogi w stosunku do terenów sąsiednich. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją na całym odcinku przebudowywanej drogi projektuje się nawierzchnię o właściwościach wyciszających (redukującą oddziaływania akustyczne o ok. 3 dB w stosunku do nawierzchni standardowych). Niemniej jednak, w celu dotrzymania standardów jakości środowiska na sąsiadujących z inwestycją terenach podlegających ochronie akustycznej, należy zaprojektować dodatkowe, możliwe do zrealizowania, działania techniczne i organizacyjne zmierzające do ograniczenia w/w uciążliwości. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie zamierza się prowadzić w porze dziennej w godzinach od 6:00 do 22:00. Dodatkowo należy zaplanować lokalizację zaplecza budowy poza strefą zabudowy mieszkalnej. Z uwagi na bezpośrednie sąsiedztwo obszaru inwestycji z terenami podlegającymi ochronie akustycznej oraz możliwość niedotrzymania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, rok po oddaniu inwestycji do eksploatacji należy wykonać analizę porealizacyjną. Jeżeli zastosowane środki ochrony okażą się niewystarczające, konieczne będzie wprowadzenie dodatkowych rozwiązań technicznych i organizacyjnych umożliwiających uzyskanie właściwych parametrów środowiska.

W przedłożonej dokumentacji zawarto również analizę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza. Obliczenia w siatce receptorów stężeń maksymalnych jednogodzinnych wykazały, że we wszystkich punktach obliczeniowych dotrzymywane będą standardy jakości powietrza. Również w przypadku stężeń średniorocznych otrzymane wartości nie przekraczają norm. Jak wynika z załączonego raportu oddziaływanie przebudowywanej drogi nie będzie czynnikiem decydującym o stanie jakości powietrza na analizowanym terenie.

Aby ograniczyć negatywny wpływ projektowanej drogi na higieniczne warunki środowiska i zdrowie ludzi, należy na etapie wykonania projektu budowlanego oraz realizacji inwestycji przyjąć wszelkie dostępne rozwiązania minimalizujące uciążliwości związane z budową i eksploatacją drogi uwzględniając w/w uwagi oraz zalecenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem znak: WOO.4242.146.2016.ADS.3 z dnia 4 stycznia 2017 r. wyraził opinię, iż realizując przedsięwzięcie na podstawie raportu o oddziaływaniu na środowisko, sporządzonym przez firmę Agre Trade Grzegorz Bujak z siedzibą w Kielcach, w lipcu 2016 r., wraz z uzupełnieniami i określił, iż planowane przedsięwzięcie należy do kategorii przedsięwzięć wymienionych w § 3ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), tj. „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt. 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

17.07.2017

mgr inż. Jacek Jankowski
ul. Dąbrowskiego 117, 85-101 Bydgoszcz
tel. 52 320 11 11, 52 320 11 12
e-mail: jankowski@poczta.onet.pl
Kontakt: 52 320 11 11, 52 320 11 12
www.uso.bydgoszcz.pl

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeanalizował rodzaj, charakter oraz usytuowanie planowanej inwestycji, zważywszy na potencjalne zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania. Omawiane zadanie nie będzie przebiegać przez obszary podmokłe lub inne o płytkim zaleganiu wód podziemnych, wybrzeży i górskie. Przedmiotowa inwestycja nie będzie usytuowana na obszarach, dla których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej, czy terenach silnie zurbanizowanych. W rejonie inwestycji nie występują ujęcia wód do celów zaopatrzenia ludności w wodę. Najbliższe studnie głębinowe znajdują się w okolicy miejscowości Zamek Bierzgowski, ok. 2,8 km na południe od drogi wojewódzkiej nr 546.

Zamierzenie związane jest z przebudową drogi wojewódzkiej nr 546, na odcinku od km 10+791,00 do km 13+103,20 pomiędzy miejscowościami Bierzgowo i Łubianka (od przystanku PKS w Bierzgowie do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 553 w miejscowości Łubianka) oraz przebudową i budową elementów infrastruktury technicznej w niezbędnym zakresie.

Przebudowie podlega około 2,3 km drogi wojewódzkiej nr 546 oraz skrzyżowania znajdujące się na tym odcinku drogi (w tym budowa skrzyżowania typu rondo na przecięciu dróg wojewódzkich nr 546 i 553 w Łubiance), a ponadto droga wojewódzka nr 553 na odcinku około 180 m oraz droga powiatowa nr 2016 na odcinku ok. 65 m w Łubiance. Ma to związek z budową ronda i tym samym zmianie geometrii poziomej ww. dróg. Ponadto budowie i przebudowie podlegać będą krótkie odcinki dróg gminnych i wewnętrznych w obszarze wlotów na skrzyżowania, a także szereg elementów istniejącej infrastruktury technicznej.

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się:

1. poszerzenie istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 546 z obecnych 6,0 - 6,3 m do 7,0 m, wraz z odpowiednimi poszerzeniami na lukach poziomych;
2. przebudowę wraz ze wzmocnieniem istniejącej jezdni drogi wojewódzkiej nr 546;
3. budowę obustronnych poboczy gruntowych, o szerokości 1,25 m na odcinkach, w miejscach, gdzie droga nie będzie posiadać krawężników;
4. wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni w miejscach poszerzeń, na projektowanym rondzie w Łubiance, jak również na dojeździe oraz nad projektowanym przepustem nad ciekami Struga Papowska Mała;
5. przebudowę i budowę chodników na terenie zabudowanym w Łubiance, jak również poza terenem zabudowanym, w miejscach gdzie występuje zabudowa mieszkaniowa i w rejonie projektowanych zatok autobusowych - o szerokości 2,0 m;
6. budowę parkingu wraz z jezdniami manewrowymi koło budynku Straży Pożarnej i Centrum Kultury w Łubiance;
7. budowę miejsc postojowych wzdłuż jezdni drogi wojewódzkiej nr 546 w rejonie skrzyżowania z ul. Samorządową w Łubiance;
8. rozbiórkę dwóch budynków handlowych naprzeciwko szkoły w Łubiance;
9. budowę 6 wydzielonych zatok autobusowych szerokości 3,0 m wzdłuż jezdni drogi wojewódzkiej nr 546 jak również przebudowę 1 zatoki autobusowej wzdłuż jezdni drogi wojewódzkiej nr 553;
10. przebudowę i budowę oświetlenia ulicznego na odcinku od skrzyżowania dróg wojewódzkich w Łubiance do istniejącej ścieżki rowerowej relacji Toruń - Unisław;
11. budowę oświetlenia ciągu pieszo-rowerowego na całej długości odcinka;

7707 2017



12. przebudowę istniejącej infrastruktury energetycznej, będącej własnością Energa Operator oraz Energa Oświetlenie;
13. przebudowę istniejącej infrastruktury teletechnicznej, będącej własnością Orange Polska oraz firmy RFC Marcin Frątczak;
14. przebudowę istniejącej infrastruktury wodociągowej;
15. budowę kanalizacji deszczowej o łącznej długości ok 2 km, od projektowanego ronda w Łubiance do cieku Struga Papowska Mała, jak również od strony Bierzysłowa, od przystanku autobusowego do tego samego cieku;
16. budowę rowów otwartych na odcinkach nie skanalizowanych z odprowadzeniem wód opadowych do cieku Struga Papowska Mała;
17. umocnienie brzegów Strugi do wysokości minimum 2,5 m materiałem naturalnym (kamień). Przy stopie skarpy zostanie zastosowana palisada z kołków drewnianych;
18. przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami;
19. budowę elementów bezpieczeństwa ruchu zabezpieczających ruch pieszych i rowerzystów w postaci barier odgradzających, płytek ryflowanych przed przejściami dla pieszych ułatwiających komunikację osób niepełnosprawnych;
20. wykonanie oznakowania pionowego i poziomego;
21. wycinkę drzew i wykonanie nasadzeń zastępczych;
22. przebudowę skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 546 z drogą wojewódzką nr 553 i drogą powiatową nr 2016 w miejscowości Łubianka. Przewiduje się budowę skrzyżowania o ruchu okrężnym;
23. rozbiórkę istniejącej nawierzchni drogi wojewódzkiej nr 546, 553 i drogi powiatowej nr 2016 w obszarze skrzyżowania w Łubiance oraz na wlotach dojazdowych do skrzyżowania w zakresie objętym opracowaniem i budowę nowej konstrukcji nawierzchni;
24. przebudowę skrzyżowań z pozostałymi drogami podrzędnymi łączącymi się z drogą wojewódzką nr 546;
25. rozbiórkę istniejącego mostu nad ciekiem Struga Papowska Mała i budowę przepustu z blach falistych o przekroju zamkniętym;
26. poszerzenie skarpy nasypu w rejonie istniejącego mostu nad Strugą Papowską Małą;
27. budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż całego odcinka drogi przewidzianego do przebudowy. Szerokość ciągu będzie wynosić 2,0 m poza obszarem zabudowanym i 2,5 m na obszarze zabudowanym.

Parametry techniczne drogi wojewódzkiej nr 546 (po przebudowie):

- a) klasa drogi: G,
- b) kategoria ruchu: KR3,
- c) prędkość projektowa na terenie zabudowy: $V_p = 40 - 50$ km/h,
- d) prędkość projektowa poza terenem zabudowy: $V_p = 60 - 70$ km/h,
- e) prędkość miarodajna na terenie zabudowy: $V_m = 50 - 60$ km/h,
- f) prędkość miarodajna poza terenem zabudowy: $V_m = 80 - 90$ km/h,
- g) szerokość jezdni: 7,0 m (2 x 3,5 m),
- h) szerokość poboczy gruntowych: 1,25 m,
- i) szerokość chodnika: 2,0 m,
- j) szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 2,0 - 2,5 m,
- k) szerokość zatok autobusowych: 3,0 m.

27.07.2017

Szerokość ciągu pieszo - rowerowego (2,0 m poza terenem zabudowanym i 2,5 m na terenie zabudowanym), jest dostosowana do ilości pieszych i rowerzystów. Nie ma konieczności budowy tego ciągu o szerokości 3,5 m na całej długości.

Przewidziano odprowadzenie wód opadowych z pasa DW 546 do Strugi Papowskiej Małej, która jest naturalnym odbiornikiem wód na tym obszarze. W tym celu zostanie wykonane odwodnienie wgłębne na odcinku od projektowanego ronda w Łubiance do Strugi oraz od przystanku PKS w Bierzglowie, a więc woda poprzez studzienki ściekowe będzie odprowadzana przykanalikami do studni, a następnie kolektorem deszczowym. Na odcinkach, na których występuje przekrój drogowy woda będzie odprowadzana poprzez rowy otwarte do cieku Struga Papowska Mała. Przed zrzutem wód z kanałów deszczowych do Strugi zostaną wykonane urządzenia podczyszczające w postaci separatora substancji ropopochodnych wraz z osadnikiem.

Na etapie sporządzania raportu, Inwestor oprócz potencjalnego zaniechania prowadzenia przedsięwzięcia, uznał że nie istnieje inny racjonalny wariant realizacyjny.

Niepodejmowanie zadania skutkować będzie coraz większą degradacją istniejących nawierzchni oraz wzrostem emisji substancji zanieczyszczających, które oddziałują na ludzi i środowisko. Ponadto przyczyni się do sukcesywnego pogarszania komfortu i bezpieczeństwa jazdy oraz pogarszania się warunków życia mieszkańców zabudowy zlokalizowanej w sąsiedztwie planowanej inwestycji.

Przedmiotowa droga wojewódzka 546 ma duże znaczenie w systemie komunikacji i transportu zarówno w gminie Łubianka, a także w północnej części powiatu toruńskiego.

Wariant 1 (wnioskowany), przedstawiony został powyżej. Wariant 2 (alternatywny) różni się proponowanym materiałem, z jakiego zostaną wybudowane zatoki autobusowe. W wariacie wnioskowanym jako warstwę ścieralną zaproponowano kostkę kamienną, a alternatywnym z betonu asfaltowego.

Analizowano również konstrukcje nawierzchni przewidziane do wykonania na jezdni dróg wojewódzkich nr 546 i 553 oraz powiatowych:

- a. frezowanie i wzmocnienie,
- b. nakładka na istniejącą jezdnię z warstwą pośrednią z kruszywa łamanego,
- c. rozbiórka istniejącej konstrukcji oraz wykonanie nowej konstrukcji,
- d. recykling istniejącej nawierzchni,

przy czym Inwestor uznał, że ostateczną decyzję podejmie na późniejszych etapach procesu inwestycyjnego.

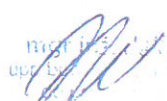

Warianty lokalizacyjne nie były rozpatrywane, ponieważ inwestycja prowadzona będzie w istniejącym śladzie.

Etap wykonawczy wymagać będzie korzystania ze sprzętu mechanicznego, co przy nieodpowiednim prowadzeniu prac, wiąże się z podwyższonym poziomem hałasu, zwiększeniem emisji pyłów i spalin, możliwością skażenia wód, czy gleby substancjami ropopochodnymi w przypadku rozlania paliwa. Dlatego dla minimalizacji oddziaływań negatywnych procesu realizacyjnego, wszelkie czynności wykonywane będą wyłącznie w porze dziennej (6.00 - 22.00), przy pomocy sprawnego sprzętu spełniającego normy w zakresie ochrony przed hałasem.

Ponadto przewidziano:

- a) lokalizację zaplecza budowy poza terenami chronionymi akustycznie;
- b) stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu

17.07.2027

mgr inż. 
mgr inż. 

- należy jej zraszać;
- c) zraszanie terenu budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr);
 - d) stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych, wytwarzanych w wytwórniach poza miejscem inwestycji;
 - e) transportowanie materiałów pyłących oraz mas bitumicznych samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

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

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną 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 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 oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Inwestor zaproponował zlokalizować zaplecze budowy na działce o nr ewid. 123/14 w miejscowości Lubianka, uwzględniając przy tym wyznaczone przez siebie kryteria zachowania buforu 25 m od cieków i rowów melioracyjnych oraz 50 m od terenów leśnych i zabudowy mieszkaniowej.

Prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Składowanie substancji mogących skazić górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo - wodnego będzie mało prawdopodobne.

Powyższe uciążliwości mają charakter czasowy i ustąpią po zakończeniu prac.

Odpady generowane na etapie budowy będą gromadzone selektywnie, w wydzielonych miejscach i odpowiednio oznakowanych pojemnikach, a następnie przekazywane podmiotowi posiadającemu stosowne zezwolenie w zakresie ich przetwarzania (w miarę możliwości).

Na podstawie przeprowadzonej analizy zgromadzonej dokumentacji, biorąc pod uwagę rodzaj, usytuowanie oraz skalę inwestycji, nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na etapie eksploatacji na poszczególne elementy środowiska, takie jak: panujący klimat akustyczny,

17.07.2017

mgr inż. Jakub K...
upi...
sech...

powietrze oraz wody powierzchniowe i podziemne, a także gospodarkę odpadami.

Do analiz oceny oddziaływania ww: przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury mchu drogowego na rok 2017 i 2027. Za podstawę do opracowania prognozy ruchu posłużyły dane z Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach wojewódzkich województwa kujawsko-pomorskiego z roku 2015.

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: zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, wielorodzinnej, zabudowy zagrodowej oraz związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży.

Identyfikację terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania 0 wykorzystania (w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska).

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

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „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, art. 6” oraz francuskiej normie „XPS 31-133”.

Analiza została wykonana przy użyciu zintegrowanego pakietu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPlan.

Przeprowadzone obliczenia akustyczne dla stanu po zrealizowaniu inwestycji wykazały występowanie przekroczeń wartości dopuszczalnych na granicy terenów wymagających ochrony akustycznej.

W związku z prognozowanymi przekroczeniami zachodzi konieczność zastosowania rozwiązań chroniących środowisko, zapewniających dotrzymanie poziomów dopuszczalnych na terenach chronionych przed hałasem.

Negatywne oddziaływanie planowanej trasy zostanie zminimalizowane, poprzez zastosowanie tzw. cichej nawierzchni drogowej o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 3 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych (asfaltobetonowych), na wszystkich odcinkach dróg objętych zakresem niniejszej inwestycji.

Po wprowadzeniu ww. działań ograniczających negatywne oddziaływanie przedmiotowego układu drogowego, standardy jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego uważa się za dotrzymane za równo dla prognozy na 2017 i 2027 rok.

W celu porównania ustaleń i wniosków zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko z rzeczywistym oddziaływaniem na środowisko, po upływie 1 roku od rozpoczęcia eksploatacji, należy wykonać badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku w porze dnia i nocy, w rejonie terenów chronionych przed hałasem. Punkty pomiarowe należy zlokalizować w min. 7 miejscach - punktach obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej, tj.

17.07.2017

mgr inż. Jakub...
11

Ponadto znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW200017291629 - Górny Kanał do Strugi Łysomickiej, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. 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), 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 chemicznego wód powierzchniowych.

Do głównych czynników oddziaływania analizowanego przedsięwzięcia na jakości jednolitej części wód na etapie realizacji, będą należały:

- a. okresowa zmiana warunków hydraulicznych przepływu, w wyniku przebudowy przepustu (budowa przepustu tymczasowego),
- b. zmiany w przekroju poprzecznym w wyniku poszerzenia koryta rzeki, w związku z przebudową przepustu,
- c. profilowanie i umacnianie brzegów oraz częściowo dna rzeki, kształtowanie koryta,
- d. odmulanie koryta rzeki, powodujące wzrost stężenia zawiesin na etapie realizacji przedsięwzięcia,
- e. likwidacja roślinności nadrzecznej w przekroju przepustu, powodująca okresowe osłabienie skarp oraz zmianę nasłonecznienia dna ciek (wpływ na skład i liczebność flory wodnej i pośrednio na skład i liczebność bezkręgowców, skład, liczebność i strukturę wiekową ichtiofauny).

Na etapie budowy nastąpi krótkotrwale pogorszenie stanu elementów biologicznych na odcinkach umacniania brzegów i dna oraz odmulanie, poprzez mechaniczne zniszczenie siedliska, a także w odniesieniu do elementów morfologicznych, pogorszenie struktury strefy nadbrzeżnej na odcinku umacniania brzegów, szczególnie przy zastosowaniu symetrycznych przekrojów koryta.

Realizacja zadania wpłynie jednak pozytywnie na stan jednolitych części wód, z uwagi na:

- a) umocnienie brzegów Strugi do wysokości minimum 2.5 m materiałem naturalnym (kamień); przy stopie skarpy zostanie zastosowana palisada z kółków drewnianych,
- b) okresowe odmulanie koryta rzeki (w ramach konserwacji ciek w przekroju przepustu), powodujące poprawę warunków hydraulicznych przepływu,
- c) wprowadzenie zieleni umacniającej skarpy ciek,
- d) częściowe skanalizowanie i oczyszczanie wód opadowych spływających z pasa jezdni.

Nastąpi poprawa stanu struktur dna po jego odmuleniu i umocnieniu narzutem kamiennym (materiał do wykonania umocnienia narzutem kamiennym będzie pochodzić z zlewni Strugi), która będzie skutkować lokalną poprawą warunków siedliskowych dla makrofitów i fitobentosu oraz makrozoobentosu. Przewiduje się także poprawę warunków migracji ryb, w wyniku oczyszczenia koryta i odmulenia dna.

Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje istotnej zmiany potencjału ekologicznego JCWP, ponieważ w ramach przedsięwzięcia nie jest przewidziane korzystanie z wód powierzchniowych w formie poboru wody, czy odprowadzania ścieków; odwodnienie obiektu realizowane będzie systemem rur odprowadzających wody z płyt torowych i kap chodnikowych; projektowany układ odwodnienia zapewni zebranie całej wody opadowej z powierzchni pasa drogowego i odprowadzenie jej do kanalizacji deszczowej.

Aby wyeliminować zagrożenie zanieczyszczenia wód Strugi Papowskiej Małej materiałami budowlanymi w czasie rozbiórki istniejącego mostu oraz budowy nowego przepustu Inwestor

17.07.2017

przewidział:

- a) rygorystyczne przestrzeganie reżimów technologicznych oraz stosowanie sprawnego technicznie sprzętu (wykluczenie możliwości niekontrolowanego uwolnienia płynów eksploatacyjnych do środowiska) i wysokiej jakości materiałów budowlanych;
- b) wyposażenie wykonawcy robót w sprzęt zapobiegający i neutralizujący zanieczyszczenia ropopochodne;
- c) wykonywanie prac w sposób umożliwiający stały przepływ w istniejącym korycie lub ewentualnie odpowiednio zaplanowanie tymczasowego koryta dla przepływu wody;
- d) zachowanie szczególnej ostrożności przy prowadzeniu robót ziemnych w rejonie ciekłu;
- e) zabezpieczenie wykopów ściankami szczelnymi, celem zabezpieczenia przed napływem wód opadowych i gruntowych.

Analiza wpływu realizacji planowanego przedsięwzięcia na cele środowiskowe dla JCWPd 39, w kontekście wymienionych celów środowiskowych:

- a) planowana modernizacja układu drogowego nie spowoduje dopływu zanieczyszczeń do wód podziemnych; zaplanowany układ odwodnienia zapewni zebranie całej wody opadowej i roztopowej z powierzchni drogi oraz odprowadzenie jej poprzez system podczyszczający (separatory zanieczyszczeń z zawiesiny i substancji ropopochodnych); prawidłowo prowadzone prace budowlane nie powinny spowodować zanieczyszczenia gruntu, czy wód podziemnych. Możliwość taka istnieje jedynie w sytuacjach awaryjnych, w przypadku wycieku materiałów ropopochodnych (paliw) z uszkodzonych w trakcie prac budowlanych maszyn i środków transportu. Mając na uwadze potencjalne zagrożenie dla środowiska gruntowo - wodnego w sytuacjach awaryjnych przewiduje się zapewnić dobry stan techniczny stosowanych urządzeń, nie magazynować materiałów eksploatacyjnych, w tym paliw, na terenie wyrobiska, a wszelkie naprawy i konserwacje sprzętu technicznego wykonywać w wydzielonym i uszczelnionym miejscu,
- b) nie przewiduje się poboru wód podziemnych do celów technologicznych.

Projektowana inwestycja jest zlokalizowana poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134 j.t.). Najbliższym zlokalizowany jest Obszar Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Kotliny Toruńskiej położony w odległości około 2,4 km.

W ramach przedsięwzięcia planowane jest również:

- a) wycinka drzew w ilości 35 sztuk (egzemplarzy o średnicy do 105 cm), przesadzenie drzew i krzewów w wieku do 10 lat oraz wykonanie nasadzeń zastępczych,
- b) rozbiórka istniejącego mostu nad Strugą Papowską Małą i wybudowanie przepustu z blachy falistej,
- c) umocnienie brzegów ww. ciekłu do wysokości minimum 2,5 m materiałem naturalnym (kamień). Przy stopie skarpy zostanie zastosowana palisada z kołków drewnianych,
- d) przebudowana i budowa przepustów pod zjazdami,
- e) budowa kanalizacji deszczowej na odcinku 2 km,
- f) budowa rowów otwartych.

Przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą w dniu 11 lipca 2016 r. W obrębie konstrukcji mostowej wskazanej do rozbiórki nie stwierdzono występowania siedlisk lęgowych ptaków ani występowania nietoperzy. Na terenie inwestycji nie stwierdzono występowania cennych siedlisk przyrodniczych, zaś w skład gatunkowy roślin wchodzi przede wszystkim gatunki synantropijne. Nie

17.07.2017
mgr inż. Jacek Kucharski
upr. bud. nr 1111/11/2016
17.07.2017

wykazano obecności chronionych gatunków porostów nadrzewnych. Na drzewach przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono obecności dziupli. W pasie przydrożnym nie wykazano obecności próchnowisk.

Podczas prac terenowych nie potwierdzono obecności płazów ani gadów. Jednocześnie w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wskazano, że Struga Papowska Mała może stanowić lokalny korytarz dla płazów. Z tego względu określono konieczność zapewnienia drożności tego korytarza poprzez montaż urządzeń (suchej półki) umożliwiającej migrację tych zwierząt, a także określono graniczne parametry przekształcenia cieku i jego brzegu.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji na omawianym obszarze nie można wykluczyć obecności małych zwierząt (w tym ssaków, płazów i gadów), które mogą występować na terenach o charakterze wiejskim. Analizując przedstawioną dokumentację oraz zakres inwestycji uznano, że (zgodnie z zasadą przeczności) konieczne jest kontrolowanie wykopów pod kątem obecności uwięzionych zwierząt oraz wymóg odłowienia i przemieszczenia stwierdzonych osobników w inne, bezpieczne dla nich miejsca, wskazując jednocześnie konieczność uprzedniego przeszkolenia pracowników w zakresie zoologicznym.

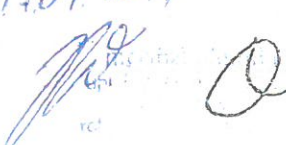
Z tych samych powodów niezbędne jest również zabezpieczenie przed tworzeniem pułapki ekologicznej również w przypadku wykonania studzienek lub innych urządzeń tego typu.

Określając warunki środowiskowe uwzględniono skalę i rodzaj inwestycji, a także dostępne materiały publikowane, w tym Kurek R., Rybacki M., Sołtysiak M. 2011. Poradnik ochrony płazów, ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki. Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Bystra (publikacja dostępna pod adresem <http://pracownia.org.pl/poradnik-ochrony-plazow-2011>). Dopuszczono również stosowanie innych rozwiązań pod warunkiem ich skuteczności.

W otoczeniu zamierzenia stwierdzono obecność 12 gatunków ptaków ściśle chronionych, jednakże zgodnie z przedłożoną dokumentacją inwestycja nie wpłynie negatywnie na miejsca ich gniazdowania. Nie stwierdzono w drzewostanie przeznaczonym do wycinki dziupli zasiedlonych przez ptaki, ani gniazd nadrzewnych. Jednakże uwzględniając możliwość występowania w drzewostanie siedlisk nietoperzy, mogących wykorzystywać drzewa jako miejsce rozrodu, schronienia dziennego lub miejsce hibernacji, jak również możliwość występowania innych organizmów, których obecności nie stwierdzono podczas inwentaryzacji przyrodniczej ze względu na ograniczenia w dostępności wysokich partii drzew, określono wymóg prowadzenia nadzoru przyrodniczego nad wycinką drzew niezależnie od terminu jej prowadzenia. Nadzór ten ma na celu uniknięcie przypadkowego zniszczenia siedliska albo egzemplarzy porostów lub zabicia osobników zwierząt.

Zgodnie z przedstawionym i uzupełnionym raportem przewiduje się wykonanie nasadzeń zastępczych drzew w ilości odpowiadającej ilości drzew usuniętych. Należy uwzględnić, że wprowadzone nasadzenia (pochodzące przede wszystkim z upraw i szkółek) są szczególnie narażone na niekorzystne czynniki, jak np. przesuszenie (z uwagi na nierozwinięty system korzeniowy), stąd kontrola oraz ewentualne wykonanie dodatkowych nasadzeń są konieczne.

Mając na względzie fakt, że w rejonie bezpośredniego oddziaływania inwestycji (w fazie jej realizacji) mogą występować drzewa i krzewy narażone na uszkodzenie podczas prowadzenia prac, wskazano konieczność ich zabezpieczenia przed przypadkowym uszkodzeniem i zniszczeniem. Uwzględniając różnorodność warunków terenowych oraz różnego typu rozwiązania techniczne w zakresie zabezpieczenia drzew wskazano propozycje możliwych rozwiązań. Jednocześnie możliwe jest wykonanie innych niż odeskowanie i wygradzenie zabezpieczeń, a warunkiem jest ich

17.07.2017


skuteczność. Należy przy tym uwzględnić, że skuteczna ochrona drzew i krzewów przed uszkodzeniem obejmuje nie tylko zabezpieczenie pni, ale również bryłę korzeniową.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko nie przewiduje się, aby przedmiotowa inwestycja znacząco negatywnie wpłynęła na obszary Natura 2000. Na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji oraz dostępnych danych przyrodniczych, mając na uwadze zasadę przezorności, stwierdzono konieczność wprowadzenia ww. warunków realizacji inwestycji.

Jednocześnie informuję, że w odniesieniu do gatunków chronionych roślin, grzybów oraz zwierząt obowiązują uwarunkowania wynikające z art. 51 i 52 ustawy o ochronie przyrody. W przypadku konieczności podjęcia czynności zakazanych względem ww. gatunków konieczne jest uprzednie uzyskanie stosownego zezwolenia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska, zgodnie z wymogami art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Ponadto niniejsza opinia nie zastępuje również zezwolenia w zakresie wycinki drzew i krzewów.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, Organ przeanalizował wpływ zamierzenia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany).

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź - zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg.
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu - poważne utrudnienia w ruchu drogowym.
3. huragany - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały - deformacja nawierzchni.

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.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

Zamierzenie nie stworzy zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 cyt. ustawy Prawo ochrony środowiska. Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.), stwarzałyby ww. ryzyko.

Opracowując dla przedmiotowego przedsięwzięcia raport o oddziaływaniu na środowisko, Wnioskodawca wziął pod uwagę możliwe do wystąpienia na etapie eksploatacji oddziaływanie skumulowane. Stąd, np. w stosunku do oddziaływania akustycznego, w wyniku dokonania stosownych obliczeń, biorąc pod uwagę prognozę natężenia i struktury ruchu, uwzględniając

12.07.2024
mgr inż. Jolanta G. Jędrzejczyk
D

istniejące i planowane rozwiązania układu komunikacyjnego, przyjęto wskazane w niniejszym postanowieniu zabezpieczenia akustyczne. Nie stwierdzono możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych w zakresie przyrodniczym, tj. wystąpienia barierowości powstającej trasy komunikacyjnej, która uniemożliwiłaby zwierzętom migrację.

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

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 88 ust. 1 ustawy o oś, pod warunkiem jednak, że we wniosku o wydanie ww. decyzji nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

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

Z uwagi na charakter i skalę przedsięwzięcia określono powyższe warunki środowiskowe. Mając powyższe na uwadze należało orzec jak w sentencji

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Wójta Gminy Łubianka w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



[Signature]
mgr inż. Jakub Kalinowski
SEKRETARZ GMINY

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Fordońska 6, 85-085 Bydgoszcz,
2. Przedsiębiorstwo Budownictwa Drogowo - Inżynieryjnego S.A., ul. Wapienna 10, 87-100 Toruń,
3. Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych we Włocławku BT w Toruniu, ul. Targowa 13/15
4. Pozostałe strony wg załącznika,
5. a/a BL

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Dworcowa 81, 85-059 Bydgoszcz.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Bydgoska 1, 87-100 Toruń.
3. Sołtysi sołectwa Bierzgłowo i Łubianka,
4. Wywieszono na tablicy ogłoszeń sołectwa Bierzgłowo i Łubianka oraz stronie internetowej BIP.

77.07.2017

[Signature]
mgr inż. Jakub Kalinowski
upr. bud. nr 111/2013, 112/2013, 113/2013, 114/2013, 115/2013, 116/2013, 117/2013, 118/2013, 119/2013, 120/2013, 121/2013, 122/2013, 123/2013, 124/2013, 125/2013, 126/2013, 127/2013, 128/2013, 129/2013, 130/2013, 131/2013, 132/2013, 133/2013, 134/2013, 135/2013, 136/2013, 137/2013, 138/2013, 139/2013, 140/2013, 141/2013, 142/2013, 143/2013, 144/2013, 145/2013, 146/2013, 147/2013, 148/2013, 149/2013, 150/2013, 151/2013, 152/2013, 153/2013, 154/2013, 155/2013, 156/2013, 157/2013, 158/2013, 159/2013, 160/2013, 161/2013, 162/2013, 163/2013, 164/2013, 165/2013, 166/2013, 167/2013, 168/2013, 169/2013, 170/2013, 171/2013, 172/2013, 173/2013, 174/2013, 175/2013, 176/2013, 177/2013, 178/2013, 179/2013, 180/2013, 181/2013, 182/2013, 183/2013, 184/2013, 185/2013, 186/2013, 187/2013, 188/2013, 189/2013, 190/2013, 191/2013, 192/2013, 193/2013, 194/2013, 195/2013, 196/2013, 197/2013, 198/2013, 199/2013, 200/2013, 201/2013, 202/2013, 203/2013, 204/2013, 205/2013, 206/2013, 207/2013, 208/2013, 209/2013, 210/2013, 211/2013, 212/2013, 213/2013, 214/2013, 215/2013, 216/2013, 217/2013, 218/2013, 219/2013, 220/2013, 221/2013, 222/2013, 223/2013, 224/2013, 225/2013, 226/2013, 227/2013, 228/2013, 229/2013, 230/2013, 231/2013, 232/2013, 233/2013, 234/2013, 235/2013, 236/2013, 237/2013, 238/2013, 239/2013, 240/2013, 241/2013, 242/2013, 243/2013, 244/2013, 245/2013, 246/2013, 247/2013, 248/2013, 249/2013, 250/2013, 251/2013, 252/2013, 253/2013, 254/2013, 255/2013, 256/2013, 257/2013, 258/2013, 259/2013, 260/2013, 261/2013, 262/2013, 263/2013, 264/2013, 265/2013, 266/2013, 267/2013, 268/2013, 269/2013, 270/2013, 271/2013, 272/2013, 273/2013, 274/2013, 275/2013, 276/2013, 277/2013, 278/2013, 279/2013, 280/2013, 281/2013, 282/2013, 283/2013, 284/2013, 285/2013, 286/2013, 287/2013, 288/2013, 289/2013, 290/2013, 291/2013, 292/2013, 293/2013, 294/2013, 295/2013, 296/2013, 297/2013, 298/2013, 299/2013, 300/2013, 301/2013, 302/2013, 303/2013, 304/2013, 305/2013, 306/2013, 307/2013, 308/2013, 309/2013, 310/2013, 311/2013, 312/2013, 313/2013, 314/2013, 315/2013, 316/2013, 317/2013, 318/2013, 319/2013, 320/2013, 321/2013, 322/2013, 323/2013, 324/2013, 325/2013, 326/2013, 327/2013, 328/2013, 329/2013, 330/2013, 331/2013, 332/2013, 333/2013, 334/2013, 335/2013, 336/2013, 337/2013, 338/2013, 339/2013, 340/2013, 341/2013, 342/2013, 343/2013, 344/2013, 345/2013, 346/2013, 347/2013, 348/2013, 349/2013, 350/2013, 351/2013, 352/2013, 353/2013, 354/2013, 355/2013, 356/2013, 357/2013, 358/2013, 359/2013, 360/2013, 361/2013, 362/2013, 363/2013, 364/2013, 365/2013, 366/2013, 367/2013, 368/2013, 369/2013, 370/2013, 371/2013, 372/2013, 373/2013, 374/2013, 375/2013, 376/2013, 377/2013, 378/2013, 379/2013, 380/2013, 381/2013, 382/2013, 383/2013, 384/2013, 385/2013, 386/2013, 387/2013, 388/2013, 389/2013, 390/2013, 391/2013, 392/2013, 393/2013, 394/2013, 395/2013, 396/2013, 397/2013, 398/2013, 399/2013, 400/2013, 401/2013, 402/2013, 403/2013, 404/2013, 405/2013, 406/2013, 407/2013, 408/2013, 409/2013, 410/2013, 411/2013, 412/2013, 413/2013, 414/2013, 415/2013, 416/2013, 417/2013, 418/2013, 419/2013, 420/2013, 421/2013, 422/2013, 423/2013, 424/2013, 425/2013, 426/2013, 427/2013, 428/2013, 429/2013, 430/2013, 431/2013, 432/2013, 433/2013, 434/2013, 435/2013, 436/2013, 437/2013, 438/2013, 439/2013, 440/2013, 441/2013, 442/2013, 443/2013, 444/2013, 445/2013, 446/2013, 447/2013, 448/2013, 449/2013, 450/2013, 451/2013, 452/2013, 453/2013, 454/2013, 455/2013, 456/2013, 457/2013, 458/2013, 459/2013, 460/2013, 461/2013, 462/2013, 463/2013, 464/2013, 465/2013, 466/2013, 467/2013, 468/2013, 469/2013, 470/2013, 471/2013, 472/2013, 473/2013, 474/2013, 475/2013, 476/2013, 477/2013, 478/2013, 479/2013, 480/2013, 481/2013, 482/2013, 483/2013, 484/2013, 485/2013, 486/2013, 487/2013, 488/2013, 489/2013, 490/2013, 491/2013, 492/2013, 493/2013, 494/2013, 495/2013, 496/2013, 497/2013, 498/2013, 499/2013, 500/2013, 501/2013, 502/2013, 503/2013, 504/2013, 505/2013, 506/2013, 507/2013, 508/2013, 509/2013, 510/2013, 511/2013, 512/2013, 513/2013, 514/2013, 515/2013, 516/2013, 517/2013, 518/2013, 519/2013, 520/2013, 521/2013, 522/2013, 523/2013, 524/2013, 525/2013, 526/2013, 527/2013, 528/2013, 529/2013, 530/2013, 531/2013, 532/2013, 533/2013, 534/2013, 535/2013, 536/2013, 537/2013, 538/2013, 539/2013, 540/2013, 541/2013, 542/2013, 543/2013, 544/2013, 545/2013, 546/2013, 547/2013, 548/2013, 549/2013, 550/2013, 551/2013, 552/2013, 553/2013, 554/2013, 555/2013, 556/2013, 557/2013, 558/2013, 559/2013, 560/2013, 561/2013, 562/2013, 563/2013, 564/2013, 565/2013, 566/2013, 567/2013, 568/2013, 569/2013, 570/2013, 571/2013, 572/2013, 573/2013, 574/2013, 575/2013, 576/2013, 577/2013, 578/2013, 579/2013, 580/2013, 581/2013, 582/2013, 583/2013, 584/2013, 585/2013, 586/2013, 587/2013, 588/2013, 589/2013, 590/2013, 591/2013, 592/2013, 593/2013, 594/2013, 595/2013, 596/2013, 597/2013, 598/2013, 599/2013, 600/2013, 601/2013, 602/2013, 603/2013, 604/2013, 605/2013, 606/2013, 607/2013, 608/2013, 609/2013, 610/2013, 611/2013, 612/2013, 613/2013, 614/2013, 615/2013, 616/2013, 617/2013, 618/2013, 619/2013, 620/2013, 621/2013, 622/2013, 623/2013, 624/2013, 625/2013, 626/2013, 627/2013, 628/2013, 629/2013, 630/2013, 631/2013, 632/2013, 633/2013, 634/2013, 635/2013, 636/2013, 637/2013, 638/2013, 639/2013, 640/2013, 641/2013, 642/2013, 643/2013, 644/2013, 645/2013, 646/2013, 647/2013, 648/2013, 649/2013, 650/2013, 651/2013, 652/2013, 653/2013, 654/2013, 655/2013, 656/2013, 657/2013, 658/2013, 659/2013, 660/2013, 661/2013, 662/2013, 663/2013, 664/2013, 665/2013, 666/2013, 667/2013, 668/2013, 669/2013, 670/2013, 671/2013, 672/2013, 673/2013, 674/2013, 675/2013, 676/2013, 677/2013, 678/2013, 679/2013, 680/2013, 681/2013, 682/2013, 683/2013, 684/2013, 685/2013, 686/2013, 687/2013, 688/2013, 689/2013, 690/2013, 691/2013, 692/2013, 693/2013, 694/2013, 695/2013, 696/2013, 697/2013, 698/2013, 699/2013, 700/2013, 701/2013, 702/2013, 703/2013, 704/2013, 705/2013, 706/2013, 707/2013, 708/2013, 709/2013, 710/2013, 711/2013, 712/2013, 713/2013, 714/2013, 715/2013, 716/2013, 717/2013, 718/2013, 719/2013, 720/2013, 721/2013, 722/2013, 723/2013, 724/2013, 725/2013, 726/2013, 727/2013, 728/2013, 729/2013, 730/2013, 731/2013, 732/2013, 733/2013, 734/2013, 735/2013, 736/2013, 737/2013, 738/2013, 739/2013, 740/2013, 741/2013, 742/2013, 743/2013, 744/2013, 745/2013, 746/2013, 747/2013, 748/2013, 749/2013, 750/2013, 751/2013, 752/2013, 753/2013, 754/2013, 755/2013, 756/2013, 757/2013, 758/2013, 759/2013, 760/2013, 761/2013, 762/2013, 763/2013, 764/2013, 765/2013, 766/2013, 767/2013, 768/2013, 769/2013, 770/2013, 771/2013, 772/2013, 773/2013, 774/2013, 775/2013, 776/2013, 777/2013, 778/2013, 779/2013, 780/2013, 781/2013, 782/2013, 783/2013, 784/2013, 785/2013, 786/2013, 787/2013, 788/2013, 789/2013, 790/2013, 791/2013, 792/2013, 793/2013, 794/2013, 795/2013, 796/2013, 797/2013, 798/2013, 799/2013, 800/2013, 801/2013, 802/2013, 803/2013, 804/2013, 805/2013, 806/2013, 807/2013, 808/2013, 809/2013, 810/2013, 811/2013, 812/2013, 813/2013, 814/2013, 815/2013, 816/2013, 817/2013, 818/2013, 819/2013, 820/2013, 821/2013, 822/2013, 823/2013, 824/2013, 825/2013, 826/2013, 827/2013, 828/2013, 829/2013, 830/2013, 831/2013, 832/2013, 833/2013, 834/2013, 835/2013, 836/2013, 837/2013, 838/2013, 839/2013, 840/2013, 841/2013, 842/2013, 843/2013, 844/2013, 845/2013, 846/2013, 847/2013, 848/2013, 849/2013, 850/2013, 851/2013, 852/2013, 853/2013, 854/2013, 855/2013, 856/2013, 857/2013, 858/2013, 859/2013, 860/2013, 861/2013, 862/2013, 863/2013, 864/2013, 865/2013, 866/2013, 867/2013, 868/2013, 869/2013, 870/2013, 871/2013, 872/2013, 873/2013, 874/2013, 875/2013, 876/2013, 877/2013, 878/2013, 879/2013, 880/2013, 881/2013, 882/2013, 883/2013, 884/2013, 885/2013, 886/2013, 887/2013, 888/2013, 889/2013, 890/2013, 891/2013, 892/2013, 893/2013, 894/2013, 895/2013, 896/2013, 897/2013, 898/2013, 899/2013, 900/2013, 901/2013, 902/2013, 903/2013, 904/2013, 905/2013, 906/2013, 907/2013, 908/2013, 909/2013, 910/2013, 911/2013, 912/2013, 913/2013, 914/2013, 915/2013, 916/2013, 917/2013, 918/2013, 919/2013, 920/2013, 921/2013, 922/2013, 923/2013, 924/2013, 925/2013, 926/2013, 927/2013, 928/2013, 929/2013, 930/2013, 931/2013, 932/2013, 933/2013, 934/2013, 935/2013, 936/2013, 937/2013, 938/2013, 939/2013, 940/2013, 941/2013, 942/2013, 943/2013, 944/2013, 945/2013, 946/2013, 947/2013, 948/2013, 949/2013, 950/2013, 951/2013, 952/2013, 953/2013, 954/2013, 955/2013, 956/2013, 957/2013, 958/2013, 959/2013, 960/2013, 961/2013, 962/2013, 963/2013, 964/2013, 965/2013, 966/2013, 967/2013, 968/2013, 969/2013, 970/2013, 971/2013, 972/2013, 973/2013, 974/2013, 975/2013, 976/2013, 977/2013, 978/2013, 979/2013, 980/2013, 981/2013, 982/2013, 983/2013, 984/2013, 985/2013, 986/2013, 987/2013, 988/2013, 989/2013, 990/2013, 991/2013, 992/2013, 993/2013, 994/2013, 995/2013, 996/2013, 997/2013, 998/2013, 999/2013, 1000/2013