

Mszanowo, dnia 25 marca 2024 r.

RI.6220.17.2020

## **DECYZJA**

### **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1 i 2, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim, ul. Rynek 1, 13-300 Nowe Miasto Lubawskie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

### **ustalam**

**środowiskowe uwarunkowania dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na „Przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 1270N przez rzekę Drwęca w miejscowości Pustki z dojazdem” na działkach ewidencyjnych 286, 423/1, 423/2, 423/3, 421 obręb geodezyjny Radomno, gm. Nowe Miasto Lubawskie i działka ewidencyjna 290 obręb geodezyjny Samplawa, gmina Łława, według wariantu proponowanego – preferowanego przez Wnioskodawcę i jednocześnie określam:**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na „Przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 1270N przez rzekę Drwęca w miejscowości Pustki z dojazdem” na działkach ewidencyjnych 286, 423/1, 423/2, 423/3, 421 obręb geodezyjny Radomno, gm. Nowe Miasto Lubawskie i działka ewidencyjna 290 obręb geodezyjny Samplawa, gmina Łława.

Teren, na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Celem budowy jest przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 1270N przez rzekę Drwęca w miejscowości Pustki z dojazdem. Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu drogi powiatowej nr 1270 N Rakowice - Radomno, która przecina rzekę Drwęca w miejscowości Pustki w km 159+400 jej biegu. Przebudowie poddany zostanie istniejący most żelbetowy oraz odcinek drogi o długości ok. 624 m stanowiący dojazd do obiektu. Droga jest drogą twardą klasy technicznej L o nawierzchni bitumicznej i służy do zapewnienia ciągłości ruchu pomiędzy ośrodkami wiejskimi przyległego terenu. Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącego mostu żelbetowego w zakresie remontu płyty nośnej wraz z nawierzchnią oraz barierami ochronnymi. Dojazd do mostu projektuje się poszerzyć do 5,5 m (warunek drogi klasy L), ułożyć nawierzchnię bitumiczną, umocnić pobocze szer. 1,0 m. Na odcinku ok. 186 m podwyższona zostanie niweleta drogi nad przepustami o ok. 10-40 cm. Ponadto, w ramach realizacji przedsięwzięcia remontowi poddane zostaną 3 przepusty drogowe. Teren inwestycji jak i jego otoczenie poddane jest obecnie antropopresji ze strony istniejącej infrastruktury drogowej. Zasadniczy przebieg

trasy istniejącej i projektowanej przebudowy nie ulegnie zmianie. Zmieniony zostanie rodzaj projektowanej nawierzchni, jej szerokość, umocnienie skarp oraz nastąpi przebudowa przepustów. Obiekt leży na terenie obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy (PLH280001), Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Drwęcy, ponadto przecina rezerwat rz. Drwęca.

1. Planowany zakres prac w ramach przebudową mostu:

- a) konstrukcja nośna pozostaje bez zmian;
- b) wymiana nawierzchni jezdnej (dwuwarstwowa bitumiczna), ograniczona krawężnikami;
- c) wymiana podbudowy jezdni wraz z izolacją;
- d) izolacja płyty - papa termozgrzewalna;
- e) zabezpieczenie górne powierzchni gzymsów - izolacja nawierzchnia;
- f) zmiana typu balustrady mostowej;
- g) ułożenie wjazdu na most - żelbetowe płyty przejściowe;
- h) ułożenie kanałów technicznych dla instalacji zewnętrznych - rury z tworzywa pod gzymsem.

2. Planowany zakres prac w ramach objętych przebudową przepustów:

- a) odmulenie dna przepustów;
- b) oczyszczenie dna wlotu i wylotu do przepustów z namułu rzeczno i roślinności na długości 10-20 m;
- c) umocnienie skarp bocznych i dna wlotu i wylotu płytami ażurowymi na długości 10-20 m;
- d) podwyższenie wszystkich ścianek czołowych wszystkich remontowanych przepustów;
- e) umocnienie skarp nad przepustami.

II. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Prace budowlane należy wykonywać przy użyciu urządzeń i sprzętu posiadającego zabezpieczone (szczelne) układy hydrauliczne i napędowe w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi.
2. Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni, w odległości powyżej 100 m od linii brzegowej cieków i zbiorników wodnych.
3. Wszystkie wytworzone odpady należy zbierać selektywnie i przekazać wyspecjalizowanym podmiotom, które posiadają zezwolenia na prowadzenie działalności w tym zakresie.
4. W miejscu prowadzenia prac związanych z budową i przebudową przepustów oraz mostu należy rozciągnąć siatkę zabezpieczającą przed przedostawaniem się odpadów do koryta cieku.
5. Rowy drogowe w rejonie przepustów pod drogą należy zabezpieczyć przed bezpośrednim spływem wód opadowych i roztopowych poprzez wbudowanie przy krawędzi jezdni obustronnych krawężników.
6. Zaplecze budowy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
7. Zaplecze budowy, a w szczególności teren bazy transportowej, składu materiałów i magazynowania odpadów należy lokalizować:
  - na terenie przekształconym antropogenicznie,
  - poza obszarami chronionymi akustycznie,
  - poza terenami leśnymi,
  - w oddaleniu od cieków oraz terenów podmokłych,

- poza bezpośrednim zasięgiem koron drzew.
8. Prace budowlane prowadzić przy użyciu maszyn i urządzeń o niskich mocach akustycznych; prowadzić systematyczną kontrolę sprawności i zapewnić prawidłową eksploatację sprzętu budowlanego i środków transportu.
  9. Na wypadek wystąpienia wycieku substancji szkodliwych, zanieczyszczoną glebę bezzwłocznie zebrać i przekazać uprawnionym podmiotom do unieszkodliwienia; plac budowy wyposażać w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń, zwłaszcza ropopochodnych (np.: paliw, smarów) i syntetycznych (np.: olejów).
  10. Bazy sprzętowo-magazynowe, place postojowe dla maszyn, środków transportu oraz parkingi dla pracowników lokalizować na nieprzepuszczalnym lub utwardzonym podłożu.
  11. W rejonie terenów objętych ochroną przed hałasem prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6.00 - 22.00; w rejonie tym unikać jednoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu.
  12. Materiały będące źródłem emisji pyłów transportować i magazynować pod plandekami.
  13. Ścieki socjalno-bytowe z zaplecza budowy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość powinna być usuwana przez uprawnione podmioty.
  14. Organizować roboty w taki sposób, aby zapobiegać lub minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych; wszystkie powstające odpady w pierwszej kolejności poddawać odzyskowi lub unieszkodliwianiu w miejscu ich powstawania.
  15. Powstające na etapie budowy odpady gromadzić selektywnie, magazynować w wydzielonych i oznakowanych miejscach.
  16. Urodzajną warstwę gleby należy gromadzić na osobny odkład, w celu jej późniejszego wykorzystania w miejscu inwestycji.
  17. Wycinkę drzew należy przeprowadzić przed 15 marca lub po 1 września (poza okresem lęgowym ptaków). W przypadku braku możliwości wykonania wycinki poza ww. okresem, dopuszcza się jej wykonanie po uprzednim stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy braku lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki oraz w zasięgu negatywnego oddziaływania, które może prowadzić do przepłaszania ptaków i porzucenia lęgów.
  18. Wykonując prace budowlane w otoczeniu drzew nieprzeznaczonych do wycinki zabezpieczyć drzewa w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę (np. poprzez odeskowanie) przed zniszczeniami.
  19. W celu zabezpieczenia koryta rzeki przed zanieczyszczeniem, w tym spadającym gruzem powstałym z przebudowy mostu, należy zastosować podwieszane siatki oraz szczelne folie ochronne wyłapujące spadające elementy.
  20. Prace prowadzić z uwzględnieniem przerw pomiędzy zmętnieniami wód jeśli do takich dojdzie.
  21. W trakcie prac związanych z remontem przepustów przelewowych (odmuleniem, remontem dna i skarp na wlocie i wylocie przepustów), dokonywać przeglądu miejsc odkładania materiału pod kątem występowania w nich zwierząt, wybierać i uwalniać do wody wszystkie zauważone zwierzęta znajdujące się w osadach, urobku. Zebrane osobniki przenieść do optymalnych siedlisk.
  22. Przed rozpoczęciem budowy, w okresie do połowy lutego, zainstalować - pod nadzorem przyrodniczym - tymczasowe ogrodzenia, wykonane np. z geotkaniny na trasach zidentyfikowanych tras migracji zwierząt w poprzek drogi. Nadzór przyrodniczy może przed rozpoczęciem robót uszczegółowić lokalizacje ogrodzeń, ograniczając/zwiększając ich zasięg do odcinków aktualnej aktywności płazów. Nadzór przyrodniczy, powinien systematycznie usuwać zbierające się przy wygradzeniach płazy i przenosić do właściwych dla nich siedlisk, z dala od miejsca złapania.
  23. Ogrodzenia tymczasowe wykonać z gotowych prefabrykatów lub z folii, brezentu,

siatek polimerowych o oczkach wielkości ok. 5 mm, geotkaniny i geowłókniny. Materiał do budowy ogrodzeń tymczasowych powinien być gęsty o zwartej strukturze (jednorodny lub w postaci gęstej plecionki), nieprzeźroczysty, chropowaty z delikatną fakturą. Zaleca się wsparcie ogrodzenia na metalowych słupkach lub drewnianych palikach długości 100- 120 cm. Łączenie 2 sąsiednich pasów materiału wykonać starannie i szczelnie. Zakończenie powinno mieć kształt litery U. Część końcowa ogrodzenia (o długości min. 5 m) powinna przebiegać pod kątem prostym do granicy obszaru budowy.

24. Zaadaptować istniejące przepusty dla potrzeb migracji zwierząt:

- a) przepust nr 1 (średnica przepustu 80 cm, długość 8,6 m, kręgi betonowe) - wypłaszczyć dno i zasypać je gruntem rodzimym tak, aby umożliwić swobodne poruszanie się małych zwierząt;
- b) przepust nr 2 (średnica przepustu 3\*90 cm, długość 8,6 m, kręgi betonowe) - wypłaszczyć dno i zasypać je gruntem rodzimym tak, aby umożliwić swobodne poruszanie się małych zwierząt; zamontować półki po obu stronach przepustu o szerokości 20 cm każda, powyżej lustra wody w odległości minimum 40 cm od sklepienia;
- c) przepust nr 3 (średnica przepustu 2\*100 cm, długość 8,0 m, kręgi betonowe) - wypłaszczyć dno i zasypać je gruntem rodzimym tak, aby umożliwić swobodne poruszanie się małych zwierząt zamontować półki po obu stronach przepustu o szerokości 20 cm każda, powyżej lustra wody w odległości minimum 50 cm od sklepienia.
- d) otoczenie wokół zakończeń przepustów (wyjście i wejście) wykonać zgodnie z kątem nachylenia terenu), ze ściętym zakończeniem o wysokości nie mniejszej niż wysokość ogrodzenia ochronno-naprowadzającego;
- e) umocnienia i skarpy przepustów i mostu, niezależnie od techniki wykonania, powinny być zasypane gruntem rodzimym tak, aby umożliwić swobodne poruszanie się małych zwierząt;
- f) prace przy przepustach powinny zostać przeprowadzone poza okresem migracji ptaków - od końca listopada do połowy lutego. Ewentualna modyfikacja tego terminu wymaga oceny możliwości realizacji tych prac ze strony nadzoru przyrodniczego.

25. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić nadzór przyrodniczy, do zadań nadzoru przyrodniczego należeć będą:

- a) przed przystąpieniem do rozpoczęcia prac budowlanych, sprawdzić teren inwestycji pod kątem występowania chronionych gatunków zwierząt, w razie konieczności wstrzymać prace mogące mieć negatywny wpływ na gatunki chronione;
- b) bieżące lustrowanie prowadzenia wykopów, koordynowanie tymczasowych wyгородzeń, uwolnienie i wypuszczenie w bezpieczne miejsce zwierząt, które dostaną się do wykopu;
- c) dobór budek lęgowych dla ptaków, budek dla nietoperzy oraz zaplanowanie ich rozmieszczenia i nadzór nad funkcjonowaniem;
- d) kontrola przestrzegania dopuszczonego zakresu wycinki drzew oraz terminu wycinki.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym - brak.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii w rozumieniu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska –

- przedsięwzięcie nie jest zaliczane do powyższej grupy zakładów.
- V. Przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na budowę.

## UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 6 listopada 2020 r. (wpłynął 10.11.2020 r.) Zarząd Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim, ul. Rynek 1, 13-300 Nowe Miasto Lubawskie, wystąpił o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 1270N przez rzekę Drwęca w miejscowości Pustki z dojazdem” na działkach ewidencyjnych 286, 423/1, 423/2, 423/3, 421 obręb geodezyjny Radomno, gm. Nowe Miasto Lubawskie i działka ewidencyjna 290 obręb geodezyjny Samplawa, gmina Iława. Do wniosku dołączono:

- kartę informacyjną planowanego przedsięwzięcia podpisaną przez Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych – mgr inż. Joannę Robaczewską;
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej obejmującej przewidywany teren realizacji planowanego przedsięwzięcia oraz obszar, na który przedsięwzięcie będzie oddziaływać;
- mapę w skali zapewniającej czytelność przedstawianych danych z zaznaczonym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz zaznaczonym terenem na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie wraz z zapisem mapy w formie elektronicznej;
- uproszczone wypisy z ewidencji gruntów obejmujące przewidywany teren, na którym zaplanowano przedsięwzięcie oraz działki przyległe.

Dnia 30 listopada 2020 r. Zarząd Dróg Powiatowych, ul. Sienkiewicza 48, 13-306 Kurzętnik przesłał uzupełnienie do karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Przedmiotowa inwestycja polegająca na „Przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 1270N przez rzekę Drwęca w miejscowości Pustki z dojazdem” na działkach ewidencyjnych 286, 423/1, 423/2, 423/3, 421 obręb geodezyjny Radomno, gm. Nowe Miasto Lubawskie i działka ewidencyjna 290 obręb geodezyjny Samplawa, gmina Iława, należy do przedsięwzięć, o których mowa w art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.). Planowane przedsięwzięcie wymienione jest w § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.) – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenie raportu może być wymagane.

Zawiadomieniem z dnia 16 grudnia 2020 r. zawiadomiono strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego. Jednocześnie zgodnie z art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) Wójt Gminy Nowe Miasto Lubawskie zasięgnął opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego - WODY POLSKIE – Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nowym Mieście Lubawskim w przedmiocie, czy dla planowanej inwestycji wymagane jest przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko i odpowiednio jej zakresu.

Pismem znak: WOOŚ.4220.677.2020.SCH.1 z dnia 11 stycznia 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, poinformował o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 29.01.2021 r.

Pismem znak: GD.ZZŚ.5.435.616.2020.WL z dnia 12 stycznia 2021 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne WODY POLSKIE, Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu w swej opinii nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jednocześnie wskazując warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pismem znak: ZNS.4083.2.2021 z dnia 12 stycznia 2021 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Mieście Lubawskim stwierdził, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko jednocześnie wskazując na konieczność podjęcia odpowiednich działań na etapie realizacji i eksploatacji planowanej inwestycji.

Postanowieniem znak: WOOŚ.4220.677.2020.SCH.3 z dnia 26 stycznia 2021 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, wyraził opinię, iż dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej nr 1270 N przez rzekę Drwęce w miejscowości Pustki z dojazdem, istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustalił pełny zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).

Wójt Gminy Nowe Miasto Lubawskie analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia oraz mając na uwadze opinie wyżej wymienionych organów, postanowieniem znak: RI.6220.17.2020 z dnia 1 marca 2021 r. postanowił nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w zakresie pełnym zgodnym z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).

Wójt Gminy Nowe Miasto Lubawskie postanowieniem znak: RI.6220.17.2020 z dnia 1 marca 2021 r. postanowił zawiesić postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oddziaływaniu na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Wraz z pismem przewodnim dnia 8 lutego 2023 r. Inwestor przedłożył „Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko - polegającego na „Przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej nr 1270 N przez rzekę Drwęce w miejscowości Pustki z dojazdem”, opracowany w dniu 30.11.2022 r. przez mgr inż. Adama Juźwiaka.

Z chwilą przedłożenia raportu ustąpiła przyczyna uzasadniająca zawieszenie postępowania administracyjnego prowadzonego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym Wójt Gminy Nowe Miasto Lubawskie postanowieniem z dnia 20 marca 2023 r. podjął zawieszony postępowanie administracyjne. Pismem z dnia z dnia 20 marca 2023 r., stosownie do art. 77 ust.1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Wójt Gminy Nowe Miasto Lubawskie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego o opinię dotyczącą warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia oraz do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 33 ust. 1, w związku z art. 79 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Wójt Gminy Nowe Miasto Lubawskie zapewnił udział społeczeństwa w toczącym się postępowaniu, o czym informował obwieszczeniem znak: RI.6220.17.2020 z dnia 20 marca 2023 r., które zamieszczono w biuletynie informacji publicznej Gminy Nowe Miasto Lubawskie, w tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Nowe Miasto Lubawskie oraz tablicy ogłoszeń sołectwa Radomno i Pustki, poprzez podanie informacji:

- a) o przystąpieniu przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i udziale społeczeństwa;

- b) wszczęciu postępowania;
- c) przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie;
- d) organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i dokonania uzgodnień;
- e) możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu;
- f) możliwości składania uwag i wniosków;
- g) sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania;
- h) organie właściwym do rozpatrzenia uwag i wniosków

Zainteresowani mogli zapoznać się z niezbędną dokumentacją sprawy w siedzibie Urzędu Gminy Nowe Miasto Lubawskie, jak również składać uwagi i wnioski, w formie ustnej i pisemnej oraz za pomocą środków komunikacji elektronicznej, w terminie 30 dni od podania do wiadomości publicznej.

Pismem z dnia 3 kwietnia 2023 r. znak: ZNS.9022.2.13.2023 Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Mieście Lubawskim przekazał Wójtowi Gminy Nowe Miasto Lubawskie raport o oddziaływaniu na środowisko uzasadniając przekazanie treścią art. 77 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) mówiącym, że Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny jest organem właściwym do wydania opinii przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, chyba że - w przypadku przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - organ ten wyraził wcześniej opinię, że nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. W przedmiotowym postępowaniu Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Mieście Lubawskim opinią znak: ZNS.4083.2.2021 z dnia 12 stycznia 2021 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Mieście Lubawskim stwierdził, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W dniu 21 kwietnia 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie pismem znak: WOOŚ.4221.24.2023.SCH.2 zawiadomił, że ze względu na trwającą analizę dokumentacji, wniosek w przedmiotowej sprawie zostanie rozpatrzony w terminie do 22 maja 2023 r. Po analizie przedłożonego raportu ooś wezwał Inwestora pismem znak: WOOŚ.4221.24.2023.SCH.3 z dnia 22 maja 2023 r. do wyjaśnień i uzupełnienia informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Wraz z pismem z dnia 31 sierpnia 2023 r. (data wpływu 31.08.2023 r.) Inwestor przedłożył uzupełnienie raportu ooś.

Pismem znak: WOOŚ.4221.24.2023.SCH.5 z dnia 29 września 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, poinformował o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 31.10.2023 r.

Pismem znak: WOOŚ.4221.24.2023.SCH.6 z dnia 30 października 2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie, poinformował o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 30.11.2023 r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie postanowieniem znak: WOOŚ.4221.24.2023.SCH.7 z dnia 30 listopada 2023 r. uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej nr 1270 N przez rzekę Drwęce w miejscowości Pustki z dojazdem.

Zawiadomieniem z dnia 28 lutego 2024 r. Wójt Gminy Nowe Miasto Lubawskie zawiadomił strony postępowania o zgromadzonym materiale dowodowym w sprawie i przysługującym im prawie do zapoznania się z dokumentacją i wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji. Żadna ze stron postępowania nie skorzystała z przysługującego prawa.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa zapewniono stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwiono im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz złożenia wniosków i uwag.

Analizując szczegółowo akta sprawy planowanego przedsięwzięcia Wójt Gminy Nowe Miasto Lubawskie stwierdził jak niżej.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 1270N przez rzekę Drwęca w miejscowości Pustki z dojazdem na działkach ewidencyjnych 286, 423/1, 423/2, 423/3, 421 obręb geodezyjny Radomno, gm. Nowe Miasto Lubawskie i działka ewidencyjna 290 obręb geodezyjny Samplawa, gmina Łława.

Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu drogi powiatowej nr 1270 N Rakowice - Radomno, która przecina rzekę Drwęca w miejscowości Pustki w km 159+400 jej biegu. Przebudowie poddany zostanie istniejący most żelbetowy oraz odcinek drogi o długości ok. 624 m stanowiący dojazd do obiektu (przebudowa drogi na odcinku 1,976 m). Łączna długość drogi do przebudowy to 2,6 km. Droga jest drogą twardą klasy technicznej L o nawierzchni bitumicznej i służy do zapewnienia ciągłości ruchu pomiędzy ośrodkami wiejskimi przyległego terenu. Droga posiada odwodnienie w postaci rowów drogowych i przepustów pod drogami i zjazdami łączącymi rowy drogowe, częściowo zamulone. Celem inwestycji jest poprawa warunków komunikacji, podwyższenie komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi, jak również upłynnienie ruchu. Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącego mostu żelbetowego w zakresie remontu płyty nośnej wraz z nawierzchnią oraz barierami ochronnymi. Dojazd do mostu projektuje się poszerzyć do 5,5 m (warunek drogi klasy L), ułożyć nawierzchnię bitumiczną, umocnić pobocze szer. 1,0 m. Na odcinku ok. 186 m podwyższona zostanie niweleta drogi nad przepustami o ok. 10-40 cm. Ponadto, w ramach realizacji przedsięwzięcia remontowi poddane zostaną 3 przepusty drogowe.

1. Planowany zakres prac w ramach przebudowy mostu:

- a) konstrukcja nośna pozostaje bez zmian;
- b) wymiana nawierzchni jezdnej (dwuwarstwowa bitumiczna), ograniczona krawężnikami;
- c) wymiana podbudowy jezdni wraz z izolacją;
- d) izolacja płyty - papa termozgrzewalna;
- e) zabezpieczenie górne powierzchni gzymsów - izolacja nawierzchnia;
- f) zmiana typu balustrady mostowej;
- g) ułożenie wjazdu na most - żelbetowe płyty przejściowe;
- h) ułożenie kanałów technicznych dla instalacji zewnętrznych- rury z tworzywa pod gzymsem.

2. Planowany zakres prac w ramach objętych przebudową przepustów:

- a) odmulenie dna przepustów;
- b) oczyszczenie dna wlotu i wylotu do przepustów z namułu rzecznoego i roślinności na długości 10-20 m;
- c) umocnienie skarp bocznych i dna wlotu i wylotu płytami ażurowymi na długości 10-20 m;
- d) podwyższenie wszystkich ścianek czołowych wszystkich remontowanych przepustów;
- e) umocnienie skarp nad przepustami.

Teren inwestycji jak i jego otoczenie poddane jest obecnie antropopresji ze strony istniejącej infrastruktury drogowej. Zasadniczy przebieg trasy istniejącej i projektowanej przebudowy nie ulegnie zmianie. Zmieniony zostanie rodzaj projektowanej nawierzchni, jej szerokość, umocnienie skarp oraz nastąpi przebudowa przepustów.

W chwili obecnej na całym odcinku droga (dojazd do mostu) posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 4,8 do 5,0 m. Nawierzchnia drogi jest w złym stanie technicznym, posiada liczne nierówności poprzeczne i podłużne, ubytki, spękania oraz załamania krawędzi, lokalnie niestabilne skarpy nasypu drogowego, osiadanie przy przepustach, co negatywnie wpływa na pojazdy i bezpieczeństwo użytkowników drogi.

Powyższy zakres jest wariantem proponowanym przez wnioskodawcę do realizacji. W raporcie oś wskazano drugi wariant - alternatywny. Wiązałby się on z przebudową (poszerzeniem) mostu oraz przebudową dojazdu (poszerzeniem na całym odcinku). Realizacja takiego wariantu pociągnęłaby za sobą konieczność zajęcia większej powierzchni terenu.

Racjonalny wariant alternatywny w odniesieniu do wariantu proponowanego przez wnioskodawcę jest mniej korzystny dla środowiska przede wszystkim ze względu na większą wycinkę drzew w tym wariantcie oraz wiązałaby się z pracami konstrukcyjnymi w obrębie koryta rzeki Drwęcy. W przypadku wyboru wariantu proponowanego przez wnioskodawcę wycinka drzew będzie dużo



mniejsza. Tym samym negatywne oddziaływanie na środowisko będzie większe w przypadku wyboru racjonalnego wariantu alternatywnego. W związku z powyższym stwierdza się, że wariant wnioskodawcy jest korzystniejszy.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpią uciążliwości w środowisku związane z przygotowaniem terenu oraz budową elementów mostu i pasa drogowego. Będą stanowiły one źródło odpadów, emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu pochodzącego z pracy maszyn i urządzeń oraz samochodów dostawczych transportujących materiały budowlane. Oddziaływania te będą miały charakter zmienny, uzależniony od wykonywanych prac. Odpady powstające w trakcie prowadzenia prac budowlanych będą przekazywane z terenu placu budowy do uprawnionych podmiotów. Gruz z frezowania nawierzchni asfaltowej zostanie wbudowany w nową jezdnię. Ścieki bytowe powstające w trakcie realizacji inwestycji gromadzone będą w przenośnych zbiornikach bezodpływowych (toalety przenośne) i wywożone do oczyszczalni ścieków.

Faza przebudowy mostu i drogi i związane z nią uciążliwości mogą czasowo pogorszyć warunki życia ludzi, szczególnie w zakresie utrudnienia ruchu dla okolicznych mieszkańców. Most zlokalizowany jest w odległości ok. 100 m od zabudowań mieszkalnych, przez co emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz wibracji będzie stanowić dopuszczalną uciążliwość dla mieszkańców. Ilość sprzętu budowlanego należy dostosować do aktualnych potrzeb w celu ograniczenia emisji hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do środowiska.

Zaplecze budowy przedsięwzięcia należy zlokalizować z dala od terenów podlegających ochronie przed hałasem, brzegów cieków i zbiorników wodnych oraz terenów podmokłych. Zaplecze zostanie zorganizowane z zapewnieniem oszczędnego korzystania z terenu minimalnego przekształcenia jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren należy przywrócić do poprzedniego stanu. Ponadto teren zaplecza budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsce składowania odpadów zostanie utwardzony i zorganizowany w sposób zapobiegający ewentualnym wyciekom do gruntu. Składowanie materiałów i substancji mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe odbywać się będzie na utwardzonej powierzchni zaplecza budowy. Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, a plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych zostaną zebrane przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazane do utylizacji. Tankowanie sprzętu odbywać się będzie w autoryzowanych stacjach paliwowych.

W zakresie ochrony osób poruszających się po terenie inwestycji, rozwiązaniami chroniącymi ten fragment środowiska będzie właściwe zabezpieczenie terenu robót poprzez opracowanie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia w celu wyeliminowania zagrożeń dla bezpieczeństwa i zdrowia ludzi podczas prowadzenia robót budowlanych. Należy wziąć również pod uwagę niebezpieczeństwo przebywania niepowołanych osób bez nadzoru na terenie budowy i kontaktu z urządzeniami i materiałami budowlanymi wykorzystywanymi w trakcie budowy.

Na etapie realizacji prac powstawać będą typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady budowlane. Technologia prac i sposób wykonania nawierzchni nie będzie powodować powstawania odpadów technologicznych. W fazie realizacji przedsięwzięcia odbywać się będzie selektywne czasowe składowanie wytwarzanych odpadów komunalnych i budowlanych. Wszystkie odpady powstające na terenie realizowanej inwestycji, jak i w trakcie eksploatacji drogi będą zagospodarowywane zgodnie z ustawą o odpadach. Odpady będą systematycznie przekazywane odbiorcy posiadającemu zezwolenie na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami. Gleba i ziemia wykorzystane zostaną na miejscu budowy, zostaną rozplantowane wzdłuż drogi oraz wykorzystane do regulacji wysokości pobocza.

Likwidacja zniszczonej nawierzchni dotychczasowej drogi wiązać się będzie z demontażem jej elementów. Plac rozbiórki oraz zaplecze należy wyposażyć podobnie, jak na etapie budowy przedsięwzięcia, w pojemniki do zbierania odpadów zapewniając systematyczny ich odbiór.

Zaplecza budowy, ze względu na uciążliwości akustyczne oraz występujące zapylenie, powinny być lokalizowane poza obszarem w bezpośrednim sąsiedztwie terenów podlegających ochronie

akustycznej. W związku z prowadzonymi pracami przy użyciu wyspecjalizowanych technicznie urządzeń i maszyn może nastąpić okresowy wzrost natężenia hałasu, występujący w porze dziennej, ograniczony do czasu trwania prac. Urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie, a ich silniki powinny być wyłączane podczas przerw w pracy. Oddziaływanie na klimat akustyczny w fazie budowy przedsięwzięcia będzie miało charakter przemijający, zmienny i krótkotrwały, zależny od organizacji i czasu wykonywania robót.

Projektowana inwestycja spowoduje poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Nowa nawierzchnia, upłynnienie ruchu, czy poprawa bezpieczeństwa ruchu wpłyną bezpośrednio na zmniejszenie poziomu emitowanego hałasu. Zarządca drogi rozważa wprowadzenie działań minimalizujących w celu dotrzymania norm hałasu dla terenów wrażliwych akustycznie tj. ograniczenie prędkości do 60 km/h w promieniu ok. 100 m od budynków. Ograniczenie takie wpłynie na redukcję hałasu o ok. 6 dB.

Podczas realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją zanieczyszczeń do powietrza, której źródłem będą prace budowlane oraz ruch pojazdów po terenie inwestycji. Prace rozbiórkowe, ziemne, dowóz kruszyw i ich składowanie oraz transport materiałów powodować będą emisję pyłów. W fazie nakładania warstw mieszanek bitumicznych dochodzić będzie do nieorganizowanej emisji par asfaltu. W celu minimalizacji pylenia wtórnego na etapie realizacji inwestycji, stosowane i powstające w fazie realizacji przedsięwzięcia materiały pyliste zabezpieczone będą przed rozwiewaniem poprzez przykrycie ich plandekami. Materiały budowlane mogące być źródłem emisji pyłów magazynowane powinny być w opakowaniach fabrycznych. Masy bitumiczne transportowane będą wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltu.

Należy podkreślić, że w porównaniu ze stanem aktualnym, sytuacja po zrealizowaniu przedsięwzięcia ulegnie poprawie w aspekcie warunków ruchu. Poszerzenie jezdni wraz z ułożeniem nowej nawierzchni, umożliwią bardziej płynną jazdę w porównaniu do sytuacji obecnej, co powinno przełożyć się na zmniejszenie zużycia paliwa i w konsekwencji mniejszą emisję zanieczyszczeń do powietrza. Ponadto zastosowanie wysokiej jakości materiałów i optymalnych technologii wykonania nawierzchni drogowej zagwarantuje ograniczenie emisji pyłu podczas eksploatacji.

W czasie ewentualnej likwidacji przedsięwzięcia hałas generowany będzie przez wykorzystane maszyny i urządzenia do rozbiórki elementów infrastruktury drogowej. Ponadto może nastąpić nieznaczny i krótkookresowy wzrost zanieczyszczenia powietrza poprzez emisje spalin z samochodów dostarczających materiały do budowy, odbierających odpady oraz emisje pyłu z wykonywania wykopów.

W fazie realizacji planowanego przedsięwzięcia oddziaływanie na jakość powietrza może być jedynie krótkotrwałe, nieorganizowane, przemijające i lokalne. Podobne oddziaływania występować będą na etapie likwidacji przedsięwzięcia.

Oddziaływania etapu realizacji i likwidacji przedsięwzięcia na gospodarkę wodno – ściekową będą podobne i związane z działalnością zaplecza budowy/rozbiórki drogi. Pracownicy budowy będą mieli zapewniony dostęp do przenośnych sanitariatów ustawionych w pobliżu terenu prowadzonych robót. Ścieki powstające podczas prac odprowadzane będą do bezodpływowych zbiorników z zapewnieniem ich wywozu do utylizacji. Ponadto, na wypadek wystąpienia w sytuacjach awaryjnych wycieku substancji szkodliwych, w celu zapobiegania przedostawaniu się zanieczyszczeń do wód i gleby, wykonawca robót będzie zaopatrzony w odpowiednie sorbenty do strącania zanieczyszczeń. Pracujące maszyny budowlane mogą być źródłem potencjalnego zanieczyszczenia wód gruntowych poprzez ewentualne wycieki paliwa i innych płynów. Prawidłowa eksploatacja maszyn przez pracowników zredukuje do minimum możliwość przedostania się zanieczyszczeń spowodowanych rozlewami paliwa do wód gruntowych. W przypadku wystąpienia awarii maszyn budowlanych należy podjąć niezwłocznie działania mające na celu ograniczenie możliwości przedostania się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.

Z eksploatacją przedmiotowej drogi związane będzie odprowadzanie wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni jezdni drogi oraz powierzchni utwardzonych. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane powierzchniowo do przydrożnych rowów.

Na podstawie danych z „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” opublikowanego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958

stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód powierzchniowych:

- JCWP rzecznej RW20002028779 Drwęca od Jez. Drwęckiego do Brodniczki - naturalna część wód, o złym stanie ogólnym, monitorowana. JCWP nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są dobry stan ekologiczny, w tym możliwość migracji organizmów wodnych na odcinku ciekła istotnego - Drwęca od Brodniczki do Jeziora Drwęckiego oraz dobry stan chemiczny. JCWP stanowi również obszar chroniony, przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną powołania obszaru i podziemnych:

- JCWPd PLGW 200039 - o dobrym stanie (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry), monitorowana, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla JCWPd utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych, nie znajduje się także na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych i na obszarach wodno-błotnych. Inwestycja położona jest częściowo na terenach obszarów szczególnie zagrożonych powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 z późn. zm.).

Planowany do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr 1270 N zlokalizowany jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu (OChK) Dolina Dolnej Drwęcy, powołanego Uchwałą Nr XVI 11/437/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 czerwca 2016 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Drwęcy. Przebudowa przedmiotowej drogi powiatowej w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami stanowi cel publiczny i stanowi odstępstwa od zakazów obowiązujących w tym obszarze. Należy zauważyć, że w przypadku etapu eksploatacji, nie nastąpi fragmentacja ekosystemów czy utrata powierzchni terenu. Obszar chronionego krajobrazu w otoczeniu inwestycji poddany jest już antropopresji ze strony istniejącej infrastruktury drogowej, dlatego przebudowa drogi nie wpłynie na walory krajobrazowe tego obszaru.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest również na terenie obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001. Natomiast obiekt mostowy przebiega również przez rezerwat przyrody Rzeka Drwęca, na którym obowiązuje plan ochrony zgodnie z Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 23 maja 2018 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Rzeka Drwęca” (Dz. Urz. z 2018 r. poz. 2911). Inwestycja może wymagać uzyskania zezwolenia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zgodnie bowiem z art. 15 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.) - Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska, może zezwolić na obszarze rezerwatu przyrody na odstępstwa od zakazów, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to uzasadnione potrzebą:

1) ochrony przyrody lub

2) realizacji inwestycji liniowych celu publicznego lub realizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej o nieliniowym charakterze w celu związanym z zapewnieniem telekomunikacji na obszarze rezerwatu przyrody, w przypadku braku rozwiązań alternatywnych i po zagwarantowaniu kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska.

W przypadku OChK Doliny Dolnej Drwęcy i obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy, inwestycja będzie ingerować w ich powierzchnię i przestrzeń. W przypadku rezerwatu przyrody Rzeka Drwęca konstrukcja mostowa zajmuje przestrzeń rezerwatu ingerując w jego siedliska poprzez zacienienie, a na etapie prac budowlanych może dojść do zanieczyszczenia wody materiałem budowlanym i odciekami pochodzącymi z jego przebudowy, pomimo iż realizacja inwestycji nie wymaga przeprowadzenia prac budowlanych w obrębie rzeki. Przewiduje się, że przy zastosowaniu określonych działań minimalizujących wskazanych w sentencji postanowienia nie nastąpi ingerencja w obszar rezerwatu przyrody oraz nie dojdzie do pogorszenia jego stanu zachowania.

Przedmiotowy odcinek drogi przebiega przez krajobraz rolniczy, zdominowany przez zbiorowiska łąkowe z udziałem zadrzewień przydrożnych i niewielkich płątów leśnych przechodzących w rozległy kompleks leśny. W pobliżu mostu znajdują się płąty szuwarów i trzcinowisk, natomiast w pasie drogowym dominuje roślinność ruderalna i segetalna. Łąki, znajdujące do po obu stronach są okresowo zalewane.

Elementy naturalne, będące potencjalnie miejscami rozrodu i schronień zwierząt zajmują stosunkowo znaczną powierzchnię. Są to pasy zadrzewień ciągnące się wzdłuż drogi, trwałe użytki zielone, miejscami zabagnione oraz starorzecza i koryta rzeczne.

W obrębie mostu i na dojazdach w pasie drogowym występują drzewa i krzewy, które uniemożliwiają prowadzenie robót. W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się wycinkę 9 drzew, w tym 7 osobników brzozy brodawkowatej oraz olszę czarną i dąb szypułkowy. Stanowią one 16% zadrzewień przydrożnych rosnących na przedmiotowym odcinku drogi. Znajdują się one w skrajni jezdni oraz przy przepustach planowanych do remontu. Przeprowadzona inwentaryzacja przyrodnicza nie potwierdziła występowania chronionych gatunków porostów oraz gatunków zwierząt w obrębie wskazanych zadrzewień. Niemniej, przed przystąpieniem do wycinki, należy dokonać oględzin zadrzewień w celu wykluczenia ryzyka naruszenia zakazów z zakresu ochrony gatunkowej, ponieważ niszczenie siedlisk i zabijanie okazów gatunków są czynnościami zabronionymi, które mogą zostać przeprowadzone jedynie po uzyskaniu derogacji od właściwego regionalnego dyrektora ochrony środowiska. Wycinkę drzew należy przeprowadzić przed 15 marca lub po 1 września (poza okresem lęgowym ptaków). W przypadku braku możliwości wykonania wycinki poza ww. okresem, dopuszcza się jej wykonanie po uprzednim stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy braku lęgów w zadrzewieniach przeznaczonych do wycinki oraz w zasięgu negatywnego oddziaływania, które może prowadzić do przepłaszania ptaków i porzucenia lęgów.

Prace ziemne i inne prace budowlane prowadzone przy użyciu sprzętu mechanicznego w bezpośrednim otoczeniu drzew, które nie są przewidziane do usunięcia wykonywać w taki sposób, aby nie uszkodzić systemu korzeniowego. Należy również zabezpieczyć pień drzewa przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi np. poprzez odeskowanie (w miejscach, gdzie prace budowlane przy użyciu sprzętu mechanicznego będą prowadzone w bliskim otoczeniu drzew przeznaczonych do zachowania). W razie odkrycia systemu korzeniowego należy go zabezpieczyć przed przesychnieniem.

Materiał zgromadzony w toku przedmiotowego postępowania, obejmujący wyniki inwentaryzacji obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy przeprowadzonej na potrzeby planu zadań ochronnych oraz wyniki badań terenowych zebranych w raporcie ooś, wskazują na występowanie rozpatrywanych obszarze siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk/siedlisk określonych gatunków roślin i zwierząt wymienionych w Standardowym Formularzu Danych oraz innych przedstawicieli chronionej flory i fauny.

W kierunku północnym od drogi, w obszarze zajęтым przez mokradła i starorzecza rzeki Drwęcy, znajdują się płąty siedliska podtypu 3150-2 Starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*, objęte monitoringiem w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska. Jest to miejsce występowania batrachofauny, w tym żab z rodzaju *Rana* oraz ptaków wodno-błotnych, tj.: łabędź niemy, wodnik, bąk i drobnych ptaków śpiewających. W pasie drogowym stwierdzono również jaszczurki zwinkę i żyworodną. Jest to także żerowisko chronionych gatunków trzmieli z rodzaju *Bombus*, ślimaka winniczka oraz kilku gatunków nietoperzy: nocków *Myotis*, mroczków *Eptesicus* i karlików *Pipistrellini*. Zaś, w otoczeniu mostu nad rzeką Drwęcą zinwentaryzowano nocka rudego i borowca wielkiego. To także siedlisko bobra europejskiego i wydry. W kierunku południowym, w obszarze rozlewisk rzeki stwierdzono stanowiska siedliska przyrodniczego typu 6430 Ziołorośla górskie (*Adenostylin allariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*) oraz kumaka nizinnego.

Pomimo, że opracowania raportu ooś nie poprzedzono badaniami ichtiofauny na ocenionym odcinku, dane zebrane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, mogą stanowić podstawę do oceny zamierzenia na środowisko przyrodnicze, obszarowe formy ochrony przyrody oraz korytarze ekologiczne, w tym lokalne korytarze migracyjne zwierząt. Rozpatrywany obszar przecina odcinek rzeki Drwęcy, który wykorzystują gatunki ryb: piskorz, koza, głowacz

białopłetwy, należące do przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy. Mogą go także wykorzystywać łosoś atlantycki oraz dwa gatunki minogów: rzeczny i strumieniowy występujące w obszarze Natura 2000.

Omawiane przedsięwzięcie nie spowoduje opóźnienia lub przerwania procesu osiągania celów ochrony dla obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy. Nie przewiduje się także znaczących negatywnych oddziaływań w stosunku do rozmieszczenia i zagęszczenia kluczowych gatunków i siedlisk, które są wskaźnikami właściwego stanu ochrony obszaru Natura 2000. Przy realizacji i funkcjonowaniu przedsięwzięcia nie zostanie zachwiana równowaga biocenotyczna pomiędzy wszystkimi komponentami środowiska, decydująca o prawidłowym funkcjonowaniu obszaru. Nie przewiduje się występowania zagrożeń w stosunku do: spójności obszarów (spójność struktury ekologicznej i funkcji w obrębie całego obszaru); wielkości powierzchni zajmowanej przez kluczowe siedliska; liczebności, zagęszczenia i struktury populacji kluczowych gatunków; bioróżnorodności obszaru. Funkcja korytarza ekologicznego doliny rzeki Drwęcy nie zostanie istotnie zakłócona, a gatunki, migrujące będą miały zapewnione swobodne warunki migracji pod obiektem mostowym.

Analizowany odcinek drogi położony jest w granicach korytarza ekologicznego „Lasy Lidzbarskie - Lasy Iławskie (GKPnC-13C)”. Jest to korytarz o istotnym znaczeniu dla gatunków dużych i średnich ssaków, co może powodować na etapie budowy działanie odstrasżające. Dodatkowo, na wysokości obiektu mostowego przebiega szlak migracji bobra europejskiego i wydry. Zgodnie z raportem o oś, na tym odcinku nie będą jednak wykonywane prace budowlane w obrębie koryta rzeki Drwęca, a jedynie przebudowa nawierzchni, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniej ingerencji w siedliska tej grupy ssaków. Ponadto, przedmiotowa inwestycja leży w obrębie ważnego szlaku migracji ichtiofauny, dla ochrony której został ustanowiony ichtiologiczny rezerwat przyrody. Rzeka i jej dorzecze objęte jest krajowym programem restytucji ryb wędrownych. Ponadto dolina rzeki Drwęcy jest miejscem migracji herpetofauny wzdłuż koryta cieku do miejsc rozrodu. Dlatego przewiduje się pojawienie migrujących okresowo gatunków batrachofauny w obszarze oddziaływania inwestycji. Rzekę Drwęcę można uznać za potencjalny szlak migracji ptaków wodno-błotnych, zarówno w kontekście migracji ptaków pomiędzy zimowiskami a miejscami lęgowymi, a także jako potencjalny szlak migracji dobowych między poszczególnymi obszarami podmokłymi żerowiskami wzdłuż doliny rzecznej. Przeprowadzona analiza oddziaływań przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji nie wykazała znaczącego oddziaływania na korytarz migracji fauny w obrębie doliny Drwęcy. Most będzie nadal pełnił funkcję przejścia dla zwierząt o parametrach skrajni poziomej i pionowej odpowiednich dla migracji dużych, średnich i małych zwierząt. Dotychczasowe szlaki migracji zwierząt zostaną zachowane i umożliwią kontakt między sąsiadującymi populacjami.

Oceniając wpływ na lokalne populacje stwierdzonych gatunków zwierząt, uznano, że wycięcie drzew oraz przebudowa pasa drogowego, przepustów i obiektu mostowego nie będzie miało znaczącego negatywnego wpływu na stwierdzone gatunki, a realizacja inwestycji nie spowoduje wyraźnej zmiany w ogólnym stanie ochrony występujących populacji.

Oddziaływanie na gatunki bezkręgowców, w tym owadów poprzez niszczenie ich siedlisk oraz okazów może wystąpić w ograniczonym zakresie w fazie budowy w związku z usuwaniem drzew, ewentualnych zakrzaczeń lub naruszeniem poboczy zlokalizowanych w pasie drogowym inwestycji. Planowane roboty nie zagrażają tym gatunkom i w nieistotnym stopniu przyczyniają się do ograniczania ich bazy pokarmowej.

Na etapie budowy może dochodzić do krótkotrwałego ograniczenia swobodnej migracji herpetofauny, przypadkowego zranienia i zabicia osobników i ich stadiów rozwojowych spowodowane pracami ziemnymi, a także do nieznaczącej utraty siedlisk oraz tworzenia pułapek ekologicznych. W związku z powyższym przed rozpoczęciem budowy, w okresie do połowy lutego, zainstalować - pod nadzorem przyrodniczym - tymczasowe ogrodzenia, wykonane np. z geotkaniny na trasach zidentyfikowanych tras migracji zwierząt w poprzek drogi. Nadzór przyrodniczy może przed rozpoczęciem robót uszczegółowić lokalizacje ogrodzeń, ograniczając/zwiększając ich zasięg do odcinków aktualnej aktywności płazów. Systematycznie, nadzór przyrodniczy, powinien usuwać zbierające się przy wygradzeniach płazy i przenosić do właściwych dla nich siedlisk, z dala od miejsca złapania. Ogrodzenia tymczasowe wykonać z gotowych prefabrykatów lub wykonać z folii, brezentu, siatek polimerowych o oczkach wielkości ok. 5 mm, geotkaniny i geowłókniny. Materiał do budowy

ogrodzeń tymczasowych powinien być gęsty o zwartej strukturze (jednorodny lub w postaci gęstej plecionki), nieprzeźroczysty, chropowaty z delikatną fakturą. Zaleca się wsparcie ogrodzenia na metalowych słupkach lub drewnianych palikach długości 100-120 cm. Łączenie 2 sąsiednich pasów materiału wykonać starannie i szczelne. Zakończenie powinno mieć kształt litery U. Część końcowa ogrodzenia (o długości min. 5 m) powinna przebiegać pod kątem prostym do granicy obszaru budowy. Ponadto, prace ziemne związane z realizacją wykopów należy przeprowadzać w taki sposób, aby nie zagrażały przedostaniu się do wykopu drobnych zwierząt. Podczas prac ziemnych związanych z zasypaniem wykopu należy również kontrolować światło wykopu pod kątem obecności zwierząt. Do działań zabezpieczających należy również odławianie uwięzionych w świetle wykopu zwierząt i przenoszenie ich do miejsc bezpiecznego bytowania. Po zakończeniu prac ziemnych, powierzchnię w miejscu wykopu należy wyrównać.

Ze względu na nocny tryb życia nietoperzy, sposób wykorzystywania żerowisk zlokalizowanych w zasięgu prac inwestycyjnych nie będzie zakłócały przez prace realizacyjne. Inwestycja nie spowoduje zniszczenia zimowych schronień nietoperzy, ani letnich kryjówek nietoperzy. Z względu na punktowy charakter wycinki drzew, nie wpłynie na przekształcenia liniowych struktur krajobrazowych wzdłuż których przemieszczają się nietoperze.

Przed rozpoczęciem robót budowlanych, podczas usuwania drzew, inwestycja będzie miała wpływ na lokalne populacje ptaków występujących w bezpośrednim otoczeniu drogi. Następnie, emisja hałasu związana z dalszymi pracami budowlanymi również będzie miała tymczasowy negatywny wpływ na lokalne populacje, poprzez działanie odstrasżające. Przewiduje się, że oddziaływanie to ustąpi po zakończeniu prac budowlanych i nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w ornitofaunie.

Oddziaływania tego typu z reguły nie wpływają na liczebność populacji ptaków. W otoczeniu inwestycji i poza nią znajduje się znaczna powierzchnia optymalnych siedlisk, do których ptaki mogą się przenieść. Realizacja inwestycji będzie miała charakter krótkotrwały. Z tego względu prognozuje się, iż oddziaływanie tego czynnika nie będzie znaczące i ustąpi wraz z zakończeniem prac budowlanych. W związku z powyższym po zakończeniu prac budowlanych należy usytuować po 2 budki dla ptaków typu A i B oraz 3 budki trocinobetonowe dla nietoperzy wzdłuż całej drogi w odległości ok. 300 m od planowanej inwestycji. Prace te wykonać należy pod nadzorem przyrodniczym.

Zakres przewidzianych prac nie obejmuje wykonania prac regulacyjnych w korycie rzeki Drwęcy, a jedynie konieczne remonty przepustów. Oceniono, że zachowaniu odpowiednich środków minimalizujących przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na elementy hydromorfologiczne cieku i pogorszenie warunków bytowania ryb w rzece. Na etapie modernizacji obiektów zostaną zastosowane odpowiednie zabezpieczenia, ograniczające przedostanie się elementów materiałów budowlanych do rzeki. Inwestycja nie przyczyni się także do ograniczenia powierzchni tarlisk lub miejsc odchowu narybku. W celu ochrony rzeki Drwęcy oraz siedlisk hydrogenicznych oraz organizmów związanych ze środowiskiem wodnym należy zabezpieczyć koryto rzeki przed zanieczyszczeniem, w tym spadającym gruzem powstałym z przebudowy mostu, zastosować podwieszane siatki oraz szczelne folie ochronne wyłapujące spadające elementy. Prace powinny być prowadzone z uwzględnieniem przerw pomiędzy zmętnieniami wód jeśli do takich dojdzie. Konieczna jest systematyczna kontrola i konserwacja sprzętu pracującego podczas budowy. W trakcie prac związanych z remontem 3 przepustów przelewowych (odmuleniem, remontem dna i skarp na wlocie i wylocie przepustów), należy dokonywać przeglądu miejsc odkładania materiału pod kątem występowania w nich zwierząt, wybierać i uwalniać do wody wszystkie zauważone zwierzęta znajdujące się w osadach, urobku. Zebrane osobniki należy przenieść do optymalnych siedlisk.

W celu uniknięcia negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na płazy i gady należy zaadaptować istniejące przepusty dla potrzeb migracji zwierząt:

a) Przepust nr 1 (średnica przepustu 80 cm, długość 8,6 m, kręgi betonowe) -wyplaszczyc dno i zasypać je gruntem rodzimym tak, aby umożliwić swobodne poruszanie się małych zwierząt.

b) Przepust nr 2 (średnica przepustu 3\*90 cm, długość 8,6 m, kręgi betonowe) -wyplaszczyc dno i zasypać je gruntem rodzimym tak, aby umożliwić swobodne poruszanie się małych zwierząt; zamontować półki po obu stronach przepustu o szerokości 20 cm każda, powyżej lustra wody w odległości minimum. 40 cm od sklepienia.

c) Przepust nr 3 (średnica przepustu 2\*100 cm, długość 8,0 m, kręgi betonowe) - wyptaszczyć dno i zasypać je gruntem rodzimym tak, aby umożliwić swobodne poruszanie się małych zwierząt zamontować półki po obu stronach przepustu o szerokości 20 cm każda, powyżej lustra wody w odległości minimum 50 cm od sklepienia.

Otoczenie wokół zakończeń przepustów (wyjście i wejście) wykonać zgodne z kątem nachylenia terenu), ze ściętym zakończeniem o wysokości nie mniejszej niż wysokość ogrodzenia ochronno – naprowadzającego. Umocnienia i skarpy przepustów i mostu, niezależnie od techniki wykonania, powinny być zasypane gruntem rodzimym tak, aby umożliwić swobodne poruszanie się małych zwierząt. Natomiast prace przy przepustach powinny zostać przeprowadzone poza okresem migracji płazów – od końca listopada do połowy lutego. Ewentualna modyfikacja tego terminu wymaga oceny możliwości realizacji tych prac ze strony nadzoru przyrodniczego.

Wykonawca robót budowlanych powinien prowadzić w czasie budowy monitoring w ramach nadzoru przyrodniczego, który powinien obejmować kontrolę poprawności sposobu prowadzenia prac budowlanych, ich zgodności z obowiązkami wynikającymi z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do uprawnień nadzoru zaliczyć należy: możliwość wstrzymania działań z uwagi na nadzorowany zasób przyrodniczy, podjęcie decyzji o konieczności przygotowania wniosków o decyzje derogacyjne; ewentualnie umiejętność sporządzenia wniosku, nadzór nad wykonaniem decyzji derogacyjnych; sporządzenie sprawozdania z realizacji decyzji – w zakresie określonym w decyzji derogacyjnej, nadzór nad wykonywaniem innych warunków z zakresu ochrony przyrody określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W szczególności, rolą nadzoru przyrodniczego na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie: nadzór prawidłowego wykonania działań minimalizujących wpływ przedsięwzięcia na środowisko, kontrola przestrzegania dopuszczonego zakresu wycinki drzew, terminów wycinki i zabezpieczenia drzew nie przewidzianych do wycinki, nadzór nad bezpieczeństwem siedlisk i wód powierzchniowych przy magazynowaniu materiałów budowlanych oraz eksploatacji urządzeń budowlanych w sposób niezagrażający środowisku, a także nadzór nad pracami niedopuszczającymi do zamulania wód powierzchniowych. Regularne raportowanie działań i obserwacji przyrodniczych mających związek z budową, w tym prowadzenie dziennika obserwacji nadzoru przyrodniczego i dokumentacji fotograficznej. O stwierdzonych nieprawidłowościach i zalecanych zmianach w zakresie prac budowlanych nadzór przyrodniczy zobowiązany jest zawiadomić Inwestora.

Warunki realizacji przedsięwzięcia pozwolą na zminimalizowanie potencjalnego oddziaływania inwestycji w fazie realizacji na przyrodnicze elementy środowiska. Ponadto przyczynią się do utrzymania różnorodności biologicznej na przedmiotowym terenie.

Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych we właściwych rozporządzeniach oraz w ustawie o ochronie przyrody. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt określone są w ustawie o ochronie przyrody i mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie wydanej na podstawie tej ustawy. Wykonywanie ich bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny.

Na etapie prac budowlanych wystąpią krótkotrwałe uciążliwości związane z bezpośrednią emisją gazów cieplarnianych. Będzie ona wynikać z procesu spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego. Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych prac. Etap eksploatacji zasadniczo nie przyczyni się do zmiany wpływu na klimat. Biorąc pod uwagę charakter analizowanego przedsięwzięcia oddziaływanie związane z emisją gazów cieplarnianych będzie nieznaczące. Przebudowa drogi przyczyni się do wzrostu płynności ruchu, co powinno przełożyć się na zmniejszenie zużycia paliwa i w konsekwencji mniejszą emisję gazów cieplarnianych do powietrza.

Z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji nie przewiduje się możliwości kumulowania oddziaływań, a ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie zerowe. Z uwagi na skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia oddziaływanie będą miały zasięg lokalny, bez ryzyka transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Z przeprowadzonej analizy oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, w tym w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu, gospodarki wodno-ściekowej i odpadowej, jak



również jej wpływu na przyrodę wynika, że przy prawidłowo wykonanych środkach ochronnych i należyтым wypełnieniu warunków wymienionych w sentencji niniejszej decyzji, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia

### **POUCZENIE**

1. Od decyzji niniejszej służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Elblągu za pośrednictwem Wójta Gminy Nowe Miasto Lubawskie, w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Wójta Gminy Nowe Miasto Lubawskie.

Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Nowe Miasto Lubawskie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

2. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie uprawnia do wycinki drzew ani rozpoczęcia budowy.

3. Decyzja niniejsza stanowi integralną część wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art.72 ust.1 pkt 1-22 cytowanej na wstępie ustawy. Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

4. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem ww. terminu, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 cytowanej na wstępie ustawy, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Wnioskodawca zwolniony z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2023 r., poz.2111).

W imieniu Wójta  
Kierownik Referatu Inwestycji

  
Alina Ławicka

Otrzymują:

- 1) Inwestor – Zarząd Powiatu w Nowym Mieście Lubawskim, ul. Rynek 1, 13-300 Nowe Miasto Lubawskie,
- 2) Pozostałe strony poprzez obwieszczenie,
- 3) a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie,
2. Państwowe Gospodarstwo Wodnego - WODY POLSKIE, Zarząd Zlewni w Toruniu,
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nowym Mieście Lubawskim.



**Załącznik Nr 1**  
do Decyzji Nr RI.6220.17.2020 z dnia 25 marca 2024 r.  
o środowiskowych uwarunkowaniach  
**Charakterystyka przedsięwzięcia:**

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie mostu w ciągu drogi powiatowej Nr 1270N przez rzekę Drwęca w miejscowości Pustki z dojazdem na działkach ewidencyjnych 286, 423/1, 423/2, 423/3, 421 obręb geodezyjny Radomno, gm. Nowe Miasto Lubawskie i działka ewidencyjna 290 obręb geodezyjny Samplawa, gmina Łława.

Inwestycja zlokalizowana jest w ciągu drogi powiatowej nr 1270 N Rakowice - Radomno, która przecina rzekę Drwęca w miejscowości Pustki w km 159+400 jej biegu. Przebudowie poddany zostanie istniejący most żelbetowy oraz odcinek drogi o długości ok. 624 m stanowiący dojazd do obiektu (przebudowa drogi na odcinku 1,976 m). Łączna długość drogi do przebudowy to 2,6 km. Droga jest drogą twardą klasy technicznej L o nawierzchni bitumicznej i służy do zapewnienia ciągłości ruchu pomiędzy ośrodkami wiejskimi przyległego terenu. Droga posiada odwodnienie w postaci rowów drogowych i przepustów pod drogami i zjazdami łączącymi rowy drogowe, częściowo zamulone. Celem inwestycji jest poprawa warunków komunikacji, podwyższenie komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi, jak również upłynnienie ruchu. Przedmiotem inwestycji jest przebudowa istniejącego mostu żelbetowego w zakresie remontu płyty nośnej wraz z nawierzchnią oraz barierami ochronnymi. Dojazd do mostu projektuje się poszerzyć do 5,5 m (warunek drogi klasy L), ułożyć nawierzchnię bitumiczną, umocnić pobocze szer. 1,0 m. Na odcinku ok. 186 m podwyższona zostanie niweleta drogi nad przepustami o ok. 10-40 cm. Ponadto, w ramach realizacji przedsięwzięcia remontowi poddane zostaną 3 przepusty drogowe.

1. Planowany zakres prac w ramach przebudową mostu:

- a) konstrukcja nośna pozostaje bez zmian;
- b) wymiana nawierzchni jezdnej (dwuwarstwowa bitumiczna), ograniczona krawężnikami;
- c) wymiana podbudowy jezdni wraz z izolacją;
- d) izolacja płyty - papa termozgrzewalna;
- e) zabezpieczenie górne powierzchni gzymsów - izolacja nawierzchnia;
- f) zmiana typu balustrady mostowej;
- g) ułożenie wjazdu na most - żelbetowe płyty przejściowe;
- h) ułożenie kanałów technicznych dla instalacji zewnętrznych- rury z tworzywa pod gzymsem.

2. Planowany zakres prac w ramach objętych przebudową przepustów:

- a) odmulenie dna przepustów;
- b) oczyszczenie dna wlotu i wylotu do przepustów z namułu rzeczno i roślinności na długości 10-20 m;
- c) umocnienie skarp bocznych i dna wlotu i wylotu płytami ażurowymi na długości 10-20 m;
- d) podwyższenie wszystkich ścianek czołowych wszystkich remontowanych przepustów;
- e) umocnienie skarp nad przepustami.

Teren inwestycji jak i jego otoczenie poddane jest obecnie antropopresji ze strony istniejącej infrastruktury drogowej. Zasadniczy przebieg trasy istniejącej i projektowanej przebudowy nie ulegnie zmianie. Zmieniony zostanie rodzaj projektowanej nawierzchni, jej szerokość, umocnienie skarp oraz nastąpi przebudowa przepustów.

W chwili obecnej na całym odcinku droga (dojazd do mostu) posiada jezdnię o nawierzchni bitumicznej o szerokości od 4,8 do 5,0 m. Nawierzchnia drogi jest w złym stanie technicznym, posiada liczne nierówności poprzeczne i podłużne, ubytki, spękania oraz załamania krawędzi, lokalnie niestabilne skarpy nasypu drogowego, osiadanie przy przepustach, co negatywnie wpływa na pojazdy i bezpieczeństwo użytkowników drogi.

Powyższy zakres jest wariantem proponowanym przez wnioskodawcę do realizacji. W raporcie oś wskazano drugi wariant - alternatywny. Wiązałby się on z przebudową (poszerzeniem) mostu oraz przebudową dojazdu (poszerzeniem na całym odcinku). Realizacja takiego wariantu pociągnęłaby za sobą konieczność zajęcia większej powierzchni terenu.

Racjonalny wariant alternatywny w odniesieniu do wariantu proponowanego przez wnioskodawcę jest mniej korzystny dla środowiska przede wszystkim ze względu na większą wycinkę drzew w tym wariantcie oraz wiązałaby się z pracami konstrukcyjnymi w obrębie koryta rzeki Drwęcy. W przypadku wyboru wariantu proponowanego przez wnioskodawcę wycinka drzew będzie dużo mniejsza. Tym samym negatywne oddziaływanie na środowisko będzie większe w przypadku wyboru racjonalnego wariantu alternatywnego. W związku z powyższym stwierdza się, że wariant wnioskodawcy jest korzystniejszy.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpią uciążliwości w środowisku związane z przygotowaniem terenu oraz budową elementów mostu i pasa drogowego. Będą stanowiły one źródło odpadów, emisji zanieczyszczeń powietrza, hałasu pochodzącego z pracy maszyn i urządzeń oraz samochodów dostawczych transportujących materiały budowlane. Oddziaływania te będą miały charakter zmienny, uzależniony od wykonywanych prac. Odpady powstające w trakcie prowadzenia prac budowlanych będą przekazywane z terenu placu budowy do uprawnionych podmiotów. Gruz z frezowania nawierzchni asfaltowej zostanie wbudowany w nową jezdnię. Ścieki bytowe powstające w trakcie realizacji inwestycji gromadzone będą w przenośnych zbiornikach bezodpływowych (toalety przenośne) i wywożone do oczyszczalni ścieków.

Most zlokalizowany jest w odległości ok. 100 m od zabudowań mieszkalnych, przez co emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu oraz wibracji będzie stanowić dopuszczalną uciążliwość dla mieszkańców. Ilość sprzętu budowlanego należy dostosować do aktualnych potrzeb w celu ograniczenia emisji hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do środowiska.

Zaplecze budowy przedsięwzięcia należy zlokalizować z dala od terenów podlegających ochronie przed hałasem, brzegów cieków i zbiorników wodnych oraz terenów podmokłych. Zaplecze zostanie zorganizowane z zapewnieniem oszczędnego korzystania z terenu minimalnego przekształcenia jego powierzchni. Po zakończeniu prac teren należy przywrócić do poprzedniego stanu. Ponadto teren zaplecza budowy (park maszynowy, baza materiałowa i miejsce składowania odpadów zostanie utwardzony i zorganizowany w sposób zapobiegający ewentualnym wyciekom do gruntu. Składowanie materiałów i substancji mogących zanieczyścić glebę i wody gruntowe odbywać się będzie na utwardzonej powierzchni zaplecza budowy. Wszelkie prace prowadzone będą przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, a plac budowy wyposażony zostanie w sorbenty do unieszkodliwiania substancji toksycznych, zwłaszcza ropopochodnych (np. paliw, smarów) i syntetycznych (np. olejów). W przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu ww. substancjami, zostanie on niezwłocznie zebrany i przekazany do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym zakresie. Substancje ropopochodne z zanieczyszczonych powierzchni utwardzonych zostaną zebrane przy użyciu odpowiednich sorbentów i przekazane do utylizacji. Tankowanie sprzętu odbywać się będzie w autoryzowanych stacjach paliwowych.

Projektowana inwestycja spowoduje poprawę klimatu akustycznego w stosunku do stanu istniejącego. Nowa nawierzchnia, upłynnienie ruchu, czy poprawa bezpieczeństwa ruchu wpłyną bezpośrednio na zmniejszenie poziomu emitowanego hałasu. Zarządca drogi rozważa wprowadzenie działań minimalizujących w celu dotrzymania norm hałasu dla terenów wrażliwych akustycznie tj. ograniczenie prędkości do 60 km/h w promieniu ok. 100 m od budynków. Ograniczenie takie wpłynie na redukcję hałasu o ok. 6 dB.

Na podstawie danych z „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” opublikowanego w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. poz. 1911 i 1958 stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych części wód powierzchniowych:

- JCWP rzecznej RW20002028779 Drwęca od Jez. Drwęckiego do Brodniczki - naturalna część wód, o złym stanie ogólnym, monitorowana. JCWP nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, którymi są dobry stan ekologiczny, w tym możliwość migracji organizmów wodnych

na odcinku cieklu istotnego - Drwęca od Brodniczki do Jeziora Drwęckiego oraz dobry stan chemiczny. JCWP stanowi również obszar chroniony, przeznaczony do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.), dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, dla którego cele środowiskowe zostały określone w akcie będącym podstawą prawną powołania obszaru i podziemnych:

- JCWPd PLGW 200039 - o dobrym stanie (stan ilościowy dobry, stan chemiczny dobry), monitorowana, niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Celem środowiskowym dla JCWPd utrzymanie dobrego stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowany do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr 1270 N zlokalizowany jest w Obszarze Chronionego Krajobrazu (OChK) Dolina Dolnej Drwęcy, powołanego Uchwałą Nr XVI 11/437/16 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 28 czerwca 2016 r. w sprawie wyznaczenia Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Dolnej Drwęcy. Przebudowa przedmiotowej drogi powiatowej w rozumieniu ustawy o gospodarce nieruchomościami stanowi cel publiczny i stanowi odstępstwa od zakazów obowiązujących w tym obszarze. Obszar chronionego krajobrazu w otoczeniu inwestycji poddany jest już antropopresji ze strony istniejącej infrastruktury drogowej, dlatego przebudowa drogi nie wpłynie na walory krajobrazowe tego obszaru.

Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest również na terenie obszaru Natura 2000 Dolina Drwęcy PLH280001. Natomiast obiekt mostowy przebiega również przez rezerwat przyrody Rzeka Drwęca, na którym obowiązuje plan ochrony zgodnie z Zarządzeniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 23 maja 2018 r. w sprawie ustanowienia planu ochrony dla rezerwatu przyrody „Rzeka Drwęca” (Dz. Urz. z 2018 r. poz. 2911). Inwestycja może wymagać uzyskania zezwolenia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. Zgodnie bowiem z art. 15 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.) – Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, po zasięgnięciu opinii regionalnego dyrektora ochrony środowiska, może zezwolić na obszarze rezerwatu przyrody na odstępstwa od zakazów, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to uzasadnione potrzebą:

1) ochrony przyrody lub

2) realizacji inwestycji liniowych celu publicznego lub realizacji inwestycji celu publicznego z zakresu łączności publicznej o nieliniowym charakterze w celu związanym z zapewnieniem telekomunikacji na obszarze rezerwatu przyrody, w przypadku braku rozwiązań alternatywnych i po zagwarantowaniu kompensacji przyrodniczej w rozumieniu art. 3 pkt 8 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001r. - Prawo ochrony środowiska.

W ramach zamierzenia inwestycyjnego przewiduje się wycinkę 9 drzew, w tym 7 osobników brzozy brodawkowatej oraz olszę czarną i dąb szypułkowy. Stanowią one 16% zadrzewień przydrożnych rosnących na przedmiotowym odcinku drogi. Znajdują się one w skrajni jezdni oraz przy przepustach planowanych do remontu.


Analizowany odcinek drogi położony jest w granicach korytarza ekologicznego „Lasy Lidzbarskie - Lasy Iławskie (GKPnC-13C)”. Jest to korytarz o istotnym znaczeniu dla gatunków dużych i średnich ssaków, co może powodować na etapie budowy działanie odstrasające. Dodatkowo, na wysokości obiektu mostowego przebiega szlak migracji bobra europejskiego i wydry. Zgodnie z raportem ooś, na tym odcinku nie będą jednak wykonywane prace budowlane w obrębie koryta rzeki Drwęca, a jedynie przebudowa nawierzchni, w związku z czym nie dojdzie do bezpośredniej ingerencji w siedliska tej grupy ssaków. Ponadto, przedmiotowa inwestycja leży w obrębie ważnego szlaku migracji ichtiofauny, dla ochrony której został ustanowiony ichtiologiczny rezerwat przyrody. Rzeka i jej dorzecze objęte jest krajowym programem restytucji ryb wędrownych. Ponadto dolina rzeki Drwęcy jest miejscem migracji herpetofauny wzdłuż koryta cieklu do miejsc rozrodu. Dlatego przewiduje się pojawienie migrujących okresowo gatunków batrachofauny w obszarze oddziaływania inwestycji. Rzekę Drwęcę można uznać za potencjalny szlak migracji ptaków wodno-błotnych, zarówno w kontekście migracji ptaków pomiędzy zimowiskami a miejscami lęgowymi, a także jako potencjalny szlak migracji dobowych między poszczególnymi obszarami podmokłymi żerowiskami wzdłuż doliny rzecznej. Przeprowadzona analiza oddziaływań przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji nie

wykazała znaczącego oddziaływania na korytarz migracji fauny w obrębie doliny Drwęcy. Most będzie nadal pełnił funkcję przejścia dla zwierząt o parametrach skrajni poziomej i pionowej odpowiednich dla migracji dużych, średnich i małych zwierząt. Dotychczasowe szlaki migracji zwierząt zostaną zachowane i umożliwią kontakt między sąsiadującymi populacjami.

Podczas realizacji inwestycji należy bezwzględnie przestrzegać przepisów dotyczących ochrony gatunkowej zawartych we właściwych rozporządzeniach oraz w ustawie o ochronie przyrody. Czynności zabronione w stosunku do chronionych gatunków roślin, grzybów i zwierząt określone są w ustawie o ochronie przyrody i mogą zostać podjęte wyłącznie po uzyskaniu stosownej decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie wydanej na podstawie tej ustawy. Wykonywanie ich bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom podlega karze aresztu albo grzywny.

Z uwagi na zakres oddziaływań planowanej inwestycji nie przewiduje się możliwości kumulowania oddziaływań, a ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie zerowe. Z uwagi na skalę i zakres planowanego przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny, bez ryzyka transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Przewiduje się, że oddziaływanie planowanej inwestycji na środowisko będzie niewielkie i związane przede wszystkim z etapem jej budowy.

W imieniu Wójta  
Kierownik Referatu Inwestycji  
  
Alina Ławicka