BURMISTRZ LUBRAŃCA

Lubraniec dnia. 15 lipca 2016 r.

RG.6220.20.2015.DG

D e c y z j a

Na podstawie art. 71 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 82 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r. poz. 353 tekst jednolity), w związku z § 3 ust. 1 pkt 51 oraz § 3 ust. 1 pkt 37 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 09 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć, mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71 tekst jednolity), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2016 r. poz. 23 z póź. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego ul. Plac Teatralny 2 87-100 Toruń , który reprezentuje Pani Ewa Kmieć, Lafrentz Polska Sp. .z.o.o. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na" Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski - Izbica Kujawska - Koło od km 0+000 do km 29+023" po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy – postanowienie nr WOO.4242.139.2015.KŚ .5 z dnia 18 maja 2016 roku oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku - opinia nr N.NZ-42-12-12/15 z dnia 05 października 2015 roku .

uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określam następujące warunki:

I. **Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Miejsce realizacji przedsięwzięcia

II. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:

1. Na czas prowadzenia inwestycji zorganizować zaplecze budowy, zapewnić doprowadzenie na teren budowy wody do celów technologicznych oraz sanitarnych, a także odpowiednią ilość sanitariatów i pojemników na odpady.
2. Zaplecze budowy zlokalizować poza terenami chronionymi przed hałasem.
3. Nie organizować baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac, w pobliżu drzew (zachowując wolną strefę wokół równą co najmniej obrysowi koron drzew), zbiorników i cieków (zachowując strefę buforu o szerokości minimalnej 5 m od linii brzegowej), a także w obrębie terenów podmokłych i stwierdzonych siedlisk gatunków chronionych.
4. Przy wyznaczeniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla rozbudowy projektowanej drogi należy wykluczyć jej lokalizację w rejonie terenów sąsiadujących bezpośrednio z ciekami wód powierzchniowych (w sąsiedztwie rzeki Zgłowiączki, Kocięca, Niwka, kanału Folusz, cieku Dunaj oraz rzeki Noteć), w bezpośrednim sąsiedztwie jezior (Jeziora Cmentowo, Niemiec, Brdowskie oraz jeziora Długie/Modzerowskie), w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczysto - żwirowe, sandry itp.) oraz w pobliżu innych drobnych cieków i systemów melioracyjnych.
5. Podczas realizacji zamierzenia używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6^{00}- 22^{00}.

6. Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, dla ograniczenia pylenia podczas przesypu należy je zraszać.
7. W celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr) teren budowy zraszać wodą.
8. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
9. Materiały pylące oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę ograniczającą pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
10. Masy ziemne powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, uwzględniając standardy jakości gleby i ziemi określone przepisami odrębnymi, wykorzystać do wypełnienia powierzchni przekształconych oraz kształtowania terenu. Pozostałe masy ziemne przekazywać do przetwarzania, zgodnie z obowiązującymi przepisami.
11. Magazynowane odpady sukcesywnie wywozić z terenu inwestycji w miarę postępu robót.
12. Odzysk lub unieszkodliwianie odpadów zawierających asfalt, przeprowadzać wyłącznie w instalacjach i urządzeniach do tego przeznaczonych.
13. Na czas przebudowy obiektów mostowych, koryta rzek zabezpieczyć siatką przed dostawaniem się gruzu z ewentualnych rozbiórek.
14. Na terenie niezabudowanym oraz z pojedynczą zabudową rozproszoną (miejscowości Rzadka Wola, Bielawy, Milżyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo i Świętosławice), wody opadowe i roztopowe odprowadzać powierzchniowo, do odpowiednio wyprofilowanych oraz obsadzonych trawą rowów przydrożnych, a na obszarach zabudowanych miejscowości Brześć Kujawski, Lubraniec, a także Izbica Kujawska, odwodnienie korpusu drogowego prowadzić poprzez kanalizację deszczową.
15. 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 zamierzenia.
    W przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych, wstrzymać wycinkę oraz podjąć określone przez ww. nadzór działania.
16. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie brył korzeniowych drzew lub krzewów niepodlegających wycince, wykonywać w sposób najmniej szkodliwy dla roślin, zabezpieczając przed:
    a) uszkodzeniami mechanicznymi pni, poprzez zastosowanie tymczasowych osłon, np. z tkaniny jutowej, desek połączonych drutem, grubych mat z trzciny lub słomy,
    b) fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygrodzenie terenu ich występowania,
    c) przesuszeniem odkrytych korzeni, poprzez ograniczenie do niezbędnego minimum czasu otwarcia wykopów oraz zastosowanie zabezpieczeń ograniczających transpirację, np. okrywanie odkrytych korzeni matami słomianymi polewanymi wodą w okresach suszy lub wysokich temperatur,
    d) osłabieniem kondycji drzew, poprzez niepodnoszenie poziomu terenu w zasięgu ich strefy korzeniowej, tj. w zasięgu rzutu koron,
    e) mechanicznym uszkodzeniem korzeni szkieletowych, poprzez ręczne prowadzenie robót w strefie brył korzeniowych w obrębie rzutu korony, bądź stosowanie metod bezwykopowych,
    f) mechanicznym uszkodzeniem gałęzi, np. poprzez podwiązywanie gałęzi kolidujących z pracą pojazdów i maszyn wykorzystywanych w trakcie robót budowlanych.

17. g. Z uwagi na konieczną wycinkę drzew i krzewów zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych, których sposób wykonania (w tym ilość), dostosować do charakterystyki usuwanego drzewostanu. W ramach nasadzeń stosować zgodne z siedliskiem rodzime gatunki drzew: klon zwyczajny (ok. 20% składu nasadzeń), grab pospolity (ok. 20% składu nasadzeń), lipa drobnolistna (ok. 30% składu nasadzeń), klon polny (ok. 10% składu nasadzeń) i jesion wyniosły (ok. 20% składu nasadzeń) i krzewów: wierzba purpurowa, wierzba wiciowa, dziki bez czarny, trzmielina zwyczajna, leszczyna pospolita. W obrębie terenów miejskich dopuszcza się stosowanie form ozdobnych drzew i krzewów, z wyłączeniem gatunków obcych oraz inwazyjnych.
18. Po wykonaniu nasadzeń, przez okres 3 lat od zakończenia inwestycji, konieczne jest prowadzenie kontroli udatności wykonanych prac, a następnie, w razie konieczności, wykonanie nasadzeń uzupełniających.
19. Z uwagi na konieczność zniszczenia siedlisk zięby i bogatki zapewnić montaż skrzynek lęgowych przeznaczonych dla tych gatunków. Skrzynki umiejscowić możliwie blisko lokalizacji zniszczonych siedlisk (tj. km ok. 22+260, strona lewa oraz ok. km 17+760, strona lewa). Zastosować skrzynki typu A, zamieszczone na drzewach na wysokości ok. 4 m, w odległości min. 30 m od siebie. Zamieścić łącznie 4 skrzynki typu A (po 2 w każdej lokalizacji).
20. Skrzynki dla ptaków wykonać zgodnie z poniższymi wskazaniami:
    a) skrzynki dla ptaków wykonać szczelne z desek drewnianych o grubości 2 - 4 cm oraz zabezpieczyć przed warunkami atmosferycznymi impregnatem drewnochronnym, a zadaszenie pokryć blachą lub papą,
    b) skrzynki lęgowe dla ptaków muszą mieć otwieraną przednią ściankę, należy czyścić zamontowane skrzynki lęgowe dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata, w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego,
    c) krzynki typu A powinny posiadać wymiary: wewnętrzny wymiar dna 11 x 11 cm, otwór wlotowy umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 - 4 cm,
    d) w miarę potrzeby dokonywać naprawy lub wymiany na nowe skrzynki dla ptaków.
21. W rejonie doliny rzeki Zgłowiączki (na odcinku nie krótszym niż od km 4+420 do km 5+000), realizację prac poprzedzić wygrodzeniem terenu oraz odłowieniem i przemieszczeniem osobników zwierząt chronionych (w tym płazów) z terenu objętego pracami. Zastosowanie wygrodzenia w rejonie doliny Zgłowiączki połączyć z systemem wiader łownych (wkopanych w grunt), które okresowo (nie rzadziej niż 2 razy w ciągu doby), kontrolować pod kątem obecności zwierząt, które również przemieścić w inne miejsca. W czasie trwania prac na tym odcinku zapewnić nadzór przyrodniczy, celem kontroli prawidłowości prowadzonych działań oraz, w razie potrzeby, określenia działań korygujących, koniecznych dla skutecznego ograniczenia zagrożenia dla gatunków chronionych, w tym płazów.
22. Podczas budowy na całym odcinku drogi wszelkie obniżenia terenu, mogące tworzyć rozlewiska lub zbiorniki wodne, kształtować w taki sposób, aby skarpy po stronie przeciwnej od drogi umożliwiały samodzielne opuszczenie przez zwierzęta, poprzez nachylenie skarp nie większe niż 45°.
23. Każdorazowo przed podjęciem prac 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 umieścić je w pojemniku uwzględniającym biologię gatunku i w sposób wykluczający możliwość przypadkowego zranienia lub zabicia zwierzęcia. Czynności te prowadzić powinni pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologii.
24. W celu ograniczenia możliwości zasiedlenia skarp składowanego humusu przez brzegówkę, skarpy (co najmniej w okresie od 15 marca do 15 sierpnia) kształtować w formie pochyłej i osłaniać na wysokości min. 2 m od górnej krawędzi.

Światła studzienek i innych urządzeń mogących być przyczyną uwięzienia zwierząt, np. gadów i płazów, zabezpieczyć w trakcie realizacji przedsięwzięcia poprzez stosowanie wygrodzeń lub szczelnych pokryw, uniemożliwiających przedostawanie się zwierząt do wnętrza urządzeń. Jednocześnie urządzenia te 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.

III. Warunki wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

W dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej należy uwzględnić następujące wymagania dotyczące ochrony środowiska:

1. W celu zminimalizowania negatywnego oddziaływania hałasu drogowego na klimat akustyczny zastosować działania ochronne zgodnie z poniższym zestawieniem:

L.p.	Rodzaj działania	Lokalizacja
1	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Świętosławice, od km 27+900 do km 28+830
2	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Augustynowo, od km 20+990 do km 22+040
3	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Wiktorowo, od km 17+100 do km 18+050
4	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB i ograniczenie prędkości do 50 km/h	Janin, od km 14+640 do km 15+050
5	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB	Janin, od km 14+100 do km 14+410
L.p.	Rodzaj działania	Lokalizacja
6	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB i ograniczenie prędkości do 50 km/h	Dobierzyn, od km 7+180 do km 7+570

7	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Kolonia Kazanie, od km 5+990 do km 6+300
8	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB i ograniczenie prędkości do 50 km/h	Kolonia Kazanie, od km 5+470 do km 5+800
9	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Bielawy, od km 4+890 do km 5+270
10	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB i ograniczenie prędkości do 50 km/h	Rzadka Wola, od km 1+640 do km 4+430
11	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 4 dB	Brześć Kujawski, do km 0+000 do km 1+120
12	Nawierzchnia o zmniejszonej emisji hałasu o efektywności minimum 2 dB	Lubraniec, wariant I (zielony) obwodnicy od km 0+600 do km 0+820

2. Wszystkie obiekty mostowe w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektować z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, lub z odwodnieniem powierzchniowym za obiekt, gdzie woda sprowadzona będzie do systemu odwodnienia drogi, w postaci trawiastych rowów drogowych.
3. Na wylocie rowów drogowych zastosować palisady z kołków drewnianych, obłożonych otoczakami, w celu zatrzymania zanieczyszczeń stałych.
4. Na wylotach rowów drogowych do cieków zastosować osadniki.

5. Projektowany most przez rzekę Zgłowiączkę w km 4+756 wykonać w sposób zapewniający zachowanie warunków migracji zwierząt dużych, średnich i małych. W przypadku planowanego mostu 5-przęsłowego, zapewnić rozpiętość przęseł 21 m + 3 x 30 m + 21 m. Wysokość (dostępna dla zwierząt) nie powinna być niższa niż 5 m.
   Koryto Zgłowiączki powinno pozostać w naturalnym przebiegu, wszelkie regulacje, zmiany przebiegu i umocnienia (ubezpieczenia) skarp, prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych wynikających z realnych zagrożeń dla konstrukcji mostu, z wykorzystaniem metod przyjaznych dla zwierząt, np. geosyntetyki pokryte gruntem, narzut kamienny.
5. W obrębie przejścia (mostu) zaprojektować i wykonać nasadzenia zieleni drzewiastej i krzewiastej osłonowo – naprowadzającej, złożone z rodzimych gatunków drzew oraz krzewów (np. wierzb, leszczyny). W rejonie samego przejścia (mostu) wyłożyć karpy korzeniowe (pochodzące z drzew min. 50-letnich) i stosy kamieni, celem stworzenia schronień dla drobnych zwierząt i unaturalnienia przejścia.
   Na powierzchni przejścia przeznaczonej dla zwierząt odtworzyć pokrywę roślinną, zgodną z siedliskiem.
6. Przepusty (3A i 3B w km 4+761, 8A i 8B w km 12+382, 9A i 9B w km 12+777, 10 w km 14+366, 11A i 11B w km 15+492, 16A i 16B w km 18+359, 19A i 19B w km 22+208, 25A i 25B w km 25+566 oraz 26 w km 27+729), dostosować do migracji płazów i małych zwierząt poprzez zachowanie średnicy min. 120 cm, a także montaż półki przełazowej.

7. Dostosować istniejące przepusty dla migracji zwierząt małych i płazów poprzez montaż jednostronnej półki przełazowej oraz utrzymanie średnicy min. 150 cm (przepusty w km 8+245 w ciągu Strugi Dunaj, w km 13+575 w Strudze Kocieniec, w km 18+739 w ciągu Strugi Sarnówka oraz w km 27+290 w ciągu rzeki Noteć), a także montaż obustronnych półek przełazowych i utrzymanie min. 2,5 m szerokości oraz 1,5 m wysokości (w km 20+453 – dopływ spod Augustowa).
8. Na obwodnicy Lubrańca (most, km ok. 0+140), wykonać przepust dla płazów i małych zwierząt z suchą półką, a na obwodnicy Izbicy Kujawskiej wykonać przepusty dla płazów i małych zwierząt z półką jednostronną w km 4+147, a także w km ok. 0+225 i km ok. 3+293.
10. Wymiary przepustów dla małych zwierząt i płazów powinny mieć min. 1,5 m szerokości dostępnej dla zwierząt, 1 m wysokości dostępnej dla zwierząt, a współczynnik ciasnoty powinien być nie mniejszy niż 0,07. W przypadku przepustów zlokalizowanych w obrębie szlaków migracji sezonowych (tj. wykorzystywanych wyłącznie sezonowo, w okresie migracji) szerokość nie powinna być mniejsza niż 1 m, a wysokość powinna wynosić min. 75 cm.

IV. **Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać** oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś.

V. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać:

postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach

postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

VI. Należy zrealizować następujące działania dotyczące zapobiegania, ograniczania i monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:

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. 16 miejscach – punktach obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej, tj. p2, p5, p7, p11, p17, p19, p21, p24, p28, p30, p41, p42, p45, p51, p54, p60 (zgodnie ze wskazaniem w uzupełnieniu do raportu ooś datowanym na kwiecień 2016 r.). Dodatkowo pomiary wykonać również na terenie miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska, dla których wybudowane zostaną obwodnice. Punkty pomiarowe należy zlokalizować: na terenie Lubrańca w min. 2 miejscach - punktach obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej p3 i p19 oraz na terenie Izbicy Kujawskiej w min. 2 miejscach - punktach obliczeniowych wskazanych w analizie akustycznej p3 i p11 (zgodnie z numeracją w uzupełnieniu do raportu ooś datowanym na kwiecień 2016 r.). Przed wykonaniem pomiarów, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672 j.t.). Uzyskane wyniki przedstawić w terminie 18 miesięcy od rozpoczęcia eksploatacji, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, celem weryfikacji przyjętej w raporcie koncepcji technologicznej.

UZASADNIENIE

1) Pismem z dnia 08 sierpnia 2015 roku (wpłynęło 13.08.2014 r.) Zarząd Województwa Kujawsko Pomorskiego reprezentowany przez Panią Ewa Kmieć, Lafrentz Polska Sp. z.z.o.o. 60-359 Poznań zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na " Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski - Izbica Kujawska - Koło od km 0+000 do km 29+023"

2) .Planowana inwestycja kwalifikuje się do 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, 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".

3) Zgodnie z wymogami art. 64 ust. 1 pkt. w związku z art. 156 oraz na podstawie art. 64 ust.1 pkt. 2 w związku z art. 78 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr. 199 poz. 1227 z późn. zm.). Burmistrz Lubrańca zwrócił się pismem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku o wydanie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko

4) Właściwy organ tj. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku pismem NNZ.-42-12-18/2014 z dnia 03.09.2014r. (data wpływu 14.09.2014r.) stwierdził iż nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem nr WOO.4240.508.2014.K.Ś. z dnia 01.09.2014 r. nałożył obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia i ustalił zakres raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z art. 66 ust. 1 pkt 1 - 9 i 12 - 20, a także ust. 4,6 cyt. 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.

5. Biorąc pod uwagę ww. opinie a także uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ustawy (kryteria selekcji), organ prowadzący postępowanie dnia 29 września 2014 roku wydał postanowienie o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ustaleniu zakresu raportu – RG.6220.35.2014.DG. Postanowienie to stało się ostateczne w dniu 23 września 2014 roku.

6.Burmistrz Gminy Lubraniec w dniu 30.10.2014r. wydał postanowienie o zawieszeniu postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia do czasu opracowania raportu. W dniu 21.08.2015r. do tutejszego urzędu został dostarczony raport, w obec powyższego w dniu 02.09.2015r. Burmistrz Lubrańca wydał postanowienie o wszczęciu zawieszonego postępowania, oraz przesłał raport organom opiniującym. Organ opiniujący tj. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwał Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydoszczy o uzupełnienie raportu. Przedłożony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko został uzupełniony wyjaśnieniami w dniach: 21 października 2015 r., 2 listopada 2015 r., 26 lutego 2016 r. oraz 27 kwietnia 2016 r. w wyniku tych uzupełnień Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowiniem z dnia18.05.2016r. WOO.4242.139.2015.KŚ.5 uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił warunki. Burmistrz Lubrańca informacją z dnia 22 czerwca 2016r. podaną do publicznej wiadomości w poszczególnych gminach powiadomił strony o możliwości zapoznania się ze zgromadzoną dokumentacją w sprawie i o możliwości zgłaszania w 21 dniowym wyznaczonym terminie uwag i wniosków w sprawie. Ww. upłynął z dniem 14 lipca 2016r.. W obec braku zgłoszenia uwag i wniosków w sprawie Burmistrz Lubrańca przystąpił do opracowania decyzji kończącej postępowanie. Treść niniejszej decyzji przygotowana została w oparciu o zgromadzony materiał dowodowy w sprawie oraz wiedzę własną organu. Planowane przedsięwzięcie należy do 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,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".
Analizowane przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem całą rozbudowywaną drogę wojewódzką nr 270, od km 0+000 do 29+023, to jest od miejscowości Brześć Kujawski do miejscowości Świętosławice – granica województwa kujawsko - pomorskiego, jak i odcinki projektowanych obwodnic w miejscowościach Lubraniec i Izbica Kujawska. Długość odcinka objętego opracowaniem dla projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 270 wynosi 29,023km. Opracowaniem objęte są także obwodnice. Lubraniec i Izbica Kujawska o długości odpowiednio:
w odniesieniu do obwodnicy m. Lubraniec:
- wariant I (zielony - preferowany) obwodnicy m. Lubraniec – około 5,269 km,
- wariant II (niebieski) obwodnicy m. Lubraniec – około 4,623 km,
- wariant III (różowy) obwodnicy m. Lubraniec – około 5,964 km,
w odniesieniu do obwodnicy m. Izbica Kujawska:
- wariant I (błękitny) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 5,624 km
- wariant II (pomarańczowy) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 4+873 km
- wariant III (fioletowy – prewferowany) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 4,575 km
Ponadto przewiduje się budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką na ciągu pieszo-rowerowym na rzece Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec, w każdym z analizowanych wariantów.
Przebiega przez następujące miejscowości i wsie wyszczególnione na podstawie istniejącego oznakowania w terenie: Brześć Kujawski, Rzadka Wola, Bielawy, Lubraniec, Milżyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo, Izbica Kujawska i Świętosławice.
W odniesieniu zaś do projektowanych obwodnic, omawiane zadanie przebiega przez następujące miejscowości:
Obwodnica Lubrańca (dot. wszystkich wariantów):
- Lubraniec-Parcele
- m. Lubraniec
- Kolonia Piaski
- Brzezina
Obwodnica Izbicy Kujawskiej (wariant błękitny):
- Augustynowo
- Sokołowo
- Józefowo
- Podtymień
Obwodnica Izbicy Kujawskiej (wariant fioletowy):
- Sokołowo
- Józefowo
- Podtymień
Obwodnica Izbicy Kujawskiej (wariant pomarańczowy):
- Józefowo
- Podtymień
Zakres niniejszej inwestycji obejmuje m. in. frezowanie nawierzchni w zakresie niezbędnym, profilowanie istniejącej nawierzchni, wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej, wymianę nawierzchni w całości w zakresie wynikającym z badań geologicznych,kanalizację deszczową w przekroju ulicznym, zatoki autobusowe przy przystankach, przebudowę i budowę zjazdów przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami, chodniki w terenie zabudowanym, ciąg pieszo – rowerowy na całym odcinku o szer. 2,5 m, jedno miejsce do kontroli i ważenia pojazdów, kanał technologiczny na całym odcinku, jedną stację pogodową wraz z przyłączem energetycznym, skrzyżowania drogi wojewódzkiej z powiatowymi skanalizowane wraz z oświetleniem, obwodnicę miejscowości: Lubraniec (po stronie zachodniej), Izbica Kujawska (po stronie wschodniej do drogi wojewódzkiej nr 269), odwodnienie nawierzchni, przebudowę istniejących przepustów, oznakowanie poziome i pionowe, odwodnienie

korpusu drogowego, rozwiązania geometrii skrzyżowań - poprawę geometrii, dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do normatywów, korektę niwelety na odcinkach o ograniczonej widoczności np. w m. Wiktorowo, prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi. Konieczność realizacji projektu determinuje stosunkowo niska drożność układu komunikacyjnego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Lubraniec - Koło, zwłaszcza w obrębie miejscowości oraz niezadowalający stan techniczny nawierzchni istniejącej drogi, co skutkuje obniżeniem bezpieczeństwa ruchu. Obecne rozwiązanie komunikacyjne nie zapewnia komfortu podróżowania, utrudnia pracę kierowcom, a przede wszystkim stwarza niebezpieczeństwo wobec zmotoryzowanych oraz pieszych uczestników ruchu. Parametry techniczne drogi znacznie odbiegają od wymagań normatywnych. Ciężki ruch tranzytowy wytyczony w terenie zabudowanym spotyka się z lokalnym ruchem samochodowym oraz pieszym i rowerowym, co obniża poziom bezpieczeństwa, powodując bezpośrednie zagrożenie wystąpienia wypadku drogowego. Ponadto odbywający się tą trasą ruch tranzytowy naraża mieszkańców na uciążliwości akustyczne oraz wibracje, jak również negatywnie oddziałuje na czystość powietrza.

Analizowane zadanie obejmuje także przebudowę istniejących obiektów mostowych na rzekach:
Zgłowiączka w miejscowości Brześć Kujawski;
Zgłowiączka w miejscowości Lubraniec;
Kanał Folusz w miejscowości Świętosławice.

Zakres planowanych prac dla części drogowej obejmuje:

a) rozbiórkę istniejącej oraz wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni;
b) budowę zatok autobusowych;
c) przebudowę istniejących parkingów;
d) przebudowę i budowę zjazdów;
e) przebudowę i budowę przepustów (pod drogą i pod zjazdami);
f) budowę i remont chodników oraz ciągów pieszo – rowerowego na całym odcinku;
g) odwodnienie korpusu drogowego (poprzez dostosowanie istniejącej kanalizacji deszczowej - parametrów kolektora istniejącego / nowoprojektowanego i urządzeń odwodniających do wielkości zlewni pasa drogowego);
h) poprawę geometrii skrzyżowań z drogami bocznymi;
i) dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie wraz z korektą łuków;
j) oznakowanie poziome i pionowe;
k) prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi;
l) kanały technologiczne dla sieci światłowodowej na całym projektowanym odcinku;
m) oświetlenie dla skrzyżowań skanalizowanych, zatok autobusowych i przejść dla pieszych w terenie zabudowanym;
ń) elementy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
o) wycinkę drzew w korpusie drogowym;
p) obwodnicę miejscowości: Lubraniec (po stronie zachodniej), Izbica Kujawska (po stronie wschodniej do drogi wojewódzkiej nr 269).

Przyjęto następujące parametry drogi:

a. klasa drogi - wojewódzka;
b. klasa techniczna – G;
c. kategoria ruchu – KR-4 i KR-3;
d. prędkość projektowa – 70 km/h;
e. prędkość miarodajna: poza terenem zabudowy – 90 km/h;
f. szerokość jezdni – 7,0 m;
g. szerokość obustronnej opaski bitumicznej – 0,5 m;
h. szerokość poboczy gruntowych – 1,5 m;
i. pochylenia poprzeczne nawierzchni na odcinkach prostych i = 2 %.

Zakres planowanych robót dla części mostowej obejmuje:

a) dostosowanie konstrukcji do projektowanego przekroju poprzecznego drogi wraz z podniesieniem nośności do klasy A, co wiąże się z całkowitą przebudową istniejących mostów,
b) budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką lub mostu z chodnikiem, na którym znajdować się będzie ciąg pieszo - rowerowy nad rzeką Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec,
c) wszystkie obiekty (tj. obiekty mostowe w miejscowościach Brześć Kujawski, Lubraniec i Świętosławice) w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektowane zostaną z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, lub z odwodnienia powierzchniowego za obiekt, gdzie woda sprowadzona zostanie do sytemu odwodnienia drogi. Na czas przebudowy obiektów ich koryta zostaną zabezpieczone siatką przed dostawaniem się gruzu z ewentualnych rozbiórek, natomiast Wykonawca robót zostanie zobligowany po wykonaniu prac do oczyszczenia przestrzeni podmostowej oraz terenu przyległego.

Zakres planowanych robót dla części kolejowej dotyczy przejazdów przez kolej wąskotorową i obejmuje ich odtworzenie (dla stanu istniejącego) oraz budowę nowych (dla projektowanych obwodnic).

Na etapie prac realizacyjnych, w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji oraz zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00- 22:00. Ponadto, uwzględniono konieczność: lokalizacji zaplecza budowy poza terenami chronionymi akustycznie, stosowanie materiałów sypkich o odpowiedniej wilgotności (jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy je zraszać), zraszanie terenu budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr), stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych, wytwarzanych w wytwórniach poza miejscem inwestycji, a także transportowanie materiałów pylących 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 należałoby przeprowadzić ocenę 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. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Do analiz oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2020 i 2030. Za podstawę do opracowania prognozy ruchu posłużyły dane z Generalnego Pomiaru Ruchu na drogach wojewódzkich województwa kujawsko - pomorskiego z roku 2010. Prognozę oparto na pomiarze ruchu w punkcie pomiarowym 04086: Brześć Kujawski, następnie w punkcie pomiarowym 04087: Brześć Kujawski – Izbica Kujawska oraz 04088: Izbica Kujawska – granica województwa. Przygotowana analiza ruchu dla inwestycji sporządzona jest na bazie uproszczonej metody obliczania prognozy ruchu do roku 2030 na zamiejskich drogach wojewódzkich powiatowych i gminnych, opublikowanej na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Uproszczone metody obliczania prognozy ruchu na drogach zamiejskich niższych kategorii niż krajowe umożliwiają obliczenie w sposób przybliżony prognozowanego ruchu dla dowolnego horyzontu czasowego do 2020 roku, na podstawie aktualnie pomierzonego ruchu w tzw. roku bazowym. Prognozę na lata późniejsze obliczono analogicznie. W metodzie obliczeniowej podstawę do obliczania prognozy w rozpatrywanym punkcie stanowi średni dobowy ruch w roku bazowym,
w podziale na kategorie pojazdów. Wielkość ruchu w roku bazowym obliczono na podstawie przeprowadzonych pomiarów ruchu (Generalny Pomiar Ruchu 2010). Zasady wykonywania pomiarów ruchu i obliczania średniego dobowego ruchu na drogach wojewódzkich są przedstawione w "Wytycznych pomiarów i szacowania średniego dobowego ruchu na zamiejskiej sieci dróg wojewódzkich". Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych Biuro Studiów Sieci Drogowej, Warszawa 1999 r.

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, mieszkaniowo – usługowe oraz zabudowy zagrodowej.

Identyfikacji terenów chronionych przed hałasem dokonano na podstawie obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz faktycznego zagospodarowania i wykorzystania (w trybie art. 115 cyt. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska). Dodatkowym źródłem informacji na temat wrażliwości akustycznej przedmiotowego obszaru była przeprowadzona wizja w terenie.

Oddziaływanie akustyczne planowanej trasy komunikacyjnej będzie się nierozerwalnie wiązało z emisją hałasu, którego źródłem będą poruszające się pojazdy.

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 programu komputerowego TrafficNoise.

Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, iż głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy.

Po zrealizowaniu obwodnic, klimat akustyczny w miejscowości Lubraniec i Izbica Kujawska ulegnie znacznej poprawie i nie będzie przekraczał dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Jednakże na pozostałym odcinku trasy komunikacyjnej będą występowały przekroczenia 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 przy jednoczesnym wprowadzeniu działań organizacyjnych polegających na ograniczeniu prędkości ruchu na niektórych odcinkach.

Po wprowadzeniu działań ograniczających negatywne oddziaływanie przedmiotowego odcinka drogi wojewódzkiej nr 270, standardy jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego zostaną dotrzymane za równo dla prognozy na 2020 i 2030 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.

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

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Uciążliwość przedmiotowej trasy określono poprzez wyznaczenie maksymalnych stężeń jednogodzinnych i średniorocznych zanieczyszczeń emitowanych z pojazdów samochodowych.

Obliczenia przeprowadzono dla najbardziej uciążliwego zanieczyszczenia, jakim są tlenki azotu (w przeliczeniu na dwutlenek azotu), gdyż ich emisja jest największa, a ich stężenia decydują o wpadkowej szerokości obszaru przekroczeń dopuszczalnych wartości odniesienia. Wykonane obliczenia rozprzestrzeniania się substancji w powietrzu wykazały, że emisja substancji z poruszających się pojazdów, nie spowoduje przekroczeń standardów jakości powietrza.

Powstające podczas realizacji odpady będą gromadzone selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, a następnie przekazywane w pierwszej kolejności do odzysku, a jeżeli nie będzie to możliwe - do unieszkodliwiania odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia. Odpady niebezpieczne magazynowane będą w szczelnych, zamykanych pojemnikach, w miejscach oznakowanych oraz zadaszonych o utwardzonym, a także i nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych. Transport odpadów do miejsc odzysku lub unieszkodliwiania będzie realizowany przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia, w sposób, który nie spowoduje zagrożenia dla środowiska i zdrowia ludzi, z zachowaniem obowiązujących w tym zakresie przepisów, a odpadów niebezpiecznych z zachowaniem przepisów o przewozie materiałów niebezpiecznych.

W przypadku konieczności wytworzenia odpadów zawierających azbest postępowanie powinno być zgodne z obowiązującymi przepisami w tym zakresie – aktualnie z rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 2 kwietnia 2004 r. w sprawie sposobów i warunków bezpiecznego użytkowania i usuwania wyrobów zawierających azbest (Dz. U. Nr 71, poz. 649 ze zm.).

Jak już wcześniej wskazano, w ramach zadania nastąpi m.in. przebudowa istniejących obiektów mostowych na rzekach: Zgłowiączka w miejscowości Brześć Kujawski i Lubraniec,i na kanale Folusz w miejscowości Długie, poprzez dostosowanie konstrukcji do projektowanego przekroju poprzecznego drogi, wraz z podniesieniem nośności do klasy A. Wiąże się to z całkowitą przebudową istniejących obiektów.

Ponadto przewiduje się budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką lub mostu z chodnikiem, na którym znajdować się będzie ciąg pieszo - rowerowy na rzece Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec, w każdym z analizowanych wariantów.

Wszystkie ww. obiekty mostowe w ciągu drogi wojewódzkiej nr 270 zaprojektowane zostaną z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, lub z odwodnieniem powierzchniowym za obiekt. Woda opadowa sprowadzona zostanie wówczas do sytemu odwodnienia drogi w postaci trawiastych rowów drogowych, gdzie będą zachodziły naturalne procesy oczyszczania wód z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych.
Na wylocie rowów drogowych zostaną zastosowane palisady z kołków drewnianych, obłożonych otoczakami, w celu zatrzymania zanieczyszczeń stałych.
Na wylotach rowów drogowych do cieków zostaną zastosowane osadniki.

W rejonie planowanej inwestycji zlokalizowane są jeziora i rzeki oraz cieki (w tym cieki melioracyjne):

rzeka Zgłowiączka – w miejscowości Brześć Kujawski, gmina Brześć Kujawski, przecina analizowaną drogę w km około 1+070 km,

rzeka Zgłowiączka – w miejscowości Lubrańczyk, gmina Lubraniec, przecina analizowaną drogę w km około 10+452,

rzeka Kocięca (nazywana także Kocieniec lub Kozieniec) – w miejscowości Milżyn, gmina Lubraniec, przecina analizowaną drogę w km około 13+581,

rzeka Niwka (nazywana także Struga lub Sarnówka) – zlokalizowana pomiędzy miejscowością Skarszyn a Wiktorowo – gmina Izbica Kujawska, przecina analizowaną drogę w km około 18+745,

♋☽ kanał Folusz (nazywany także Śluzą) – zlokalizowany pomiędzy miejscowością Izbica Kujawska a Świętosławie – na wysokości miejscowości Długie, gmina Izbica Kujawska, przecina analizowaną drogę w km około 25+900

♌☽ ciek wodny Dunaj (w miejscowości Lubraniec) – gmina Lubraniec w km około 8+247

♍☽ rzeka Noteć – gmina Izbica Kujawska w km około 27+300.

W rejonie analizowanej inwestycji zlokalizowane są także jeziora i liczne bezodpływowe zagłębienia okresowo lub stale wypełnione wodą jeziora: Cmentowo, Niemiec, Brdowskie, Długie / Modzerowskie.

Obecnie droga w większości odwadniana jest powierzchniowo na pobocza gruntowe, a dalej do przyległych rowów drogowych. Na obszarach zabudowanych istnieje odwodnienie za pomocą kanalizacji deszczowej.

Przy projektowaniu odwodnienia analizowanej inwestycji, Wnioskodawca, na prośbę mieszkańców ul. Kaliskiej i Brzezina w Lubrańcu, uwzględnił potrzebę zmiany usytuowania przepustu pod ww. drogą. Obecnie znajduje się on na wysokości działki nr ewid. 709/7 w Lubrańcu, przy ul. Kaliskiej. Woda płynąca z terenu gminy Lubraniec dwoma rowami, wpływa do stawów i dalej płynie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 270 do przedmiotowego przepustu, a z niego wzdłuż analizowanej drogi i wpływa do rzeki Zgłowiączki. W chwili obecnej zlokalizowany on jest powyżej poziomu spływających wód, co powoduje piętrzenie się wód, szczególnie wiosną, podtapianie pól, łąk i posesji, ale również podmakanie podbudowy omawianej drogi. Nowa lokalizacja przepustu (dz. nr ewid. 663/1), w bliskim sąsiedztwie stawów ułatwi spływ wody prosto do rzeki Zgłowiączki.

Na terenie niezabudowanym oraz z pojedynczą zabudową rozproszoną (Rzadka Wola, Bielawy, Milżyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo i Świętosławice) wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą powierzchniowo do odpowiednio profilowanych i obsadzonych trawą rowów przydrożnych, gdzie będą zachodziły naturalne procesy oczyszczania wód z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. W obszarach zabudowanych miejscowości Brześć Kujawski, Lubraniec oraz Izbica Kujawska odwodnienie korpusu drogowego będzie się odbywać przez kanalizację deszczową.

Przy wyznaczeniu terenów pod okresową bazę materiałowo - sprzętową dla rozbudowy projektowanej drogi wykluczono jej lokalizację w rejonie terenów sąsiadujących bezpośrednio z ciekami wód powierzchniowych (w sąsiedztwie rzeki Zgłowiączki, Kocięca, Niwka, kanału Folusz, cieku Dunaj oraz rzeki Noteć), w bezpośrednim sąsiedztwie jezior (Jeziora Cmentowo, Niemiec, Brdowskie oraz jeziora Długie/Modzerowskie), w miejscach występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczysto - żwirowe, sandry itp.) oraz w pobliżu innych drobnych cieków i systemów melioracyjnych.

Technologia prowadzenia budowy obiektów mostowych (brak ścianek szczelnych), nie zakłóci przepływu wód podziemnych i powierzchniowych, a co za tym idzie nie będzie oddziaływać na jednolite części wód.

Budowa inwestycji nie wiąże się z poborem wód powierzchniowych, woda na miejsce będzie dostarczana cysternami. Realizacja zadania nie jest związana również z odprowadzaniem wody zanieczyszczonej do gruntu czy lokalnych wód, jakiekolwiek powstałe na miejscu budowy ścieki będą z tego terenu usuwane przez uprawnione podmioty i wywożone do oczyszczalni.

Na etapie eksploatacji, prognozowane stężenia zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych w wodach opadowych odprowadzanych do środowiska nie będą przekraczać wartości dopuszczalnej określonej w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 roku w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984 ze zm.) – 100 mg/l, a w stosunku do węglowodorów ropopochodnych będzie to nieprzekraczalna ilość 15 mg/l.

Inwestycja zlokalizowana jest częściowo obszarze dorzecza Wisły oraz częściowo w obszarze dorzecza Odry, dla których opracowano Plany gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Odry, przyjęte Uchwałami Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (kolejno: M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549, M.P. z dnia 27 maja 2011 r., Nr 40, poz. 451).

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia, oraz przytoczone powyżej zaplanowane przez Inwestora zabezpieczenia środowiska gruntowo – wodnego, zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji zadania, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w cyt. Planach gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły i Odry.

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska - Koło, realizowana będzie częściowo w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Jezioro Modzerowskie, gdzie obowiązuje uchwała nr X/245/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu

Jezioro Modzerowskie (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. poz. 2566), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy ooś.

Jednocześnie zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

W odległości ok. 1,5 km znajduje się obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Słone Łąki w Dolinie Zgłowiączki PLH040037, który nie ulegnie naruszeniu w wyniku realizacji zamierzenia.

Inwestycja zlokalizowana jest w przeważającej części w obrębie istniejącego pasa drogowego, przy czym konieczne jest przecięcie z doliną rzeki Zgłowiączki, gdzie stwierdzono m.in. występowanie siedlisk gatunków płazów podlegających ochronie i która stanowi korytarz migracji zwierząt. W związku z powyższym w rejonie doliny Zgłowiączki w raporcie określono konieczne do podjęcia działania, w tym w zakresie wygrodzenia terenu prac (w odniesieniu do płazów) oraz dostosowania mostu na rzece Zgłowiączce do migracji zwierząt dużych, średnich i małych.

Podobnie, z uwagi na konieczność zapewnienia migracji zwierząt (w tym płazów) w raporcie o oddziaływaniu na środowisko zaproponowano dostosowanie istniejących obiektów (przepustów) do migracji zwierząt, przede wszystkim płazów i zwierząt małych.

Dodatkowo, z uwagi na potwierdzoną oraz potencjalną atrakcyjność terenu doliny Zgłowiączki dla zwierząt (w tym płazów) określono wymóg prowadzenia nadzoru przyrodniczego w czasie prowadzenia prac na ww. terenie, celem kontroli prawidłowości prowadzonych działań oraz, w razie potrzeby, określenia działań korygujących, koniecznych dla skutecznego ograniczenia zagrożenia dla gatunków chronionych, w tym płazów.

Zgodnie z przedłożoną i uzupełnioną dokumentacją przy planowaniu i projektowaniu przejść dla zwierząt (w tym płazów) wykorzystano m.in. publikacje 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, dostępny pod adresem: http://pracownia.org.pl/poradnik-ochrony-plazow-2011 oraz Kurek R. 2010 Poradnik projektowania przejść dla zwierząt i działań ograniczających śmiertelność fauny przy drogach, dostępny pod adresem: http://pracownia.org.pl/poradnik-projektowania-przejsc-2010.

W związku z powyższym, w oparciu o ww. publikacje sprecyzowano wymiary przejść (w tym wysokość przejścia w km 4+756 dla zwierząt dużych, średnich i małych – zgodnie z Kurek 2010 wysokość przejścia – światło przejścia zespolonego z ciekiem nie powinno być mniejsze niż 5 m, a także wymiary przepustów dla małych zwierząt i płazów). Podobnie na podstawie Kurek 2010 wskazano na konieczność pozostawienia koryta rzeki Zgłowiączki w naturalnym przebiegu, w rejonie przejścia w km 4+756.

Zgodnie z raportem o oddziaływaniu na środowisko nie przewiduje się potrzeby dodatkowych rozwiązań w zakresie umożliwienia migracji zwierząt w przypadku istniejących obiektów mostowych w km 1+068 (w miejscowości Brześć Kujawski na rzece Zgłowiączka), w km 10+446 (w miejscowości Lubraniec na rzece Zgłowiączka) oraz w km 25+890 (w miejscowości Świętosławice na kanale Folusz).

Na podstawie przedłożonej i uzupełnionej dokumentacji stwierdzono, że realizacja inwestycji wiąże się ze zniszczeniem siedlisk – miejsc lęgowych gatunków chronionych ptaków tj. zięby oraz sikory bogatki. W tym zakresie zaplanowano wykonanie siedlisk zastępczych w postaci skrzynek lęgowych, zgodnych z biologią ww. gatunków ptaków.

W odniesieniu do pozostałych gatunków chronionych roślin, grzybów (w tym porostów) oraz zwierząt nie przewiduje się podjęcia czynności zakazanych, w tym niszczenia siedlisk. Przedłożony raport o oddziaływaniu na środowisko wskazuje m.in. na zachowanie siedlisk płazów, a także stwierdzonego w sąsiedztwie inwestycji miejsca gniazdowania bociana białego.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z wycinką drzew i krzewów. Do wycinki zakwalifikowano niemal 2300 szt. drzew oraz łącznie ok. 4,4 ha zadrzewień i zakrzewień (3,5 ha na planowanej rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 270, ok. 0,7 ha na obwodnicy Izbicy Kujawskiej oraz ok. 0,2 ha na obwodnicy Lubrańca). Są to w szczególności zadrzewienia przydrożne oraz związane z ogródkami przydomowymi (których usunięcie jest konieczne m.in. z uwagi na poszerzenie pasa drogowego). W składzie gatunkowym dominują klon zwyczajny, klon jawor, lipa drobnolistna, topola, wierzba, jesion wyniosły, jarzęby.

Skala wycinki (zgodnie z raportem) została ograniczona do niezbędnego minimum, koniecznego dla realizacji inwestycji. Jednocześnie zaplanowano wykonanie nasadzeń zastępczych drzew i krzewów (opartych w szczególności o gatunki rodzime). Ilość drzew i krzewów wprowadzonych w ramach nasadzeń zastępczych dla zieleni przydrożnej powinno się dostosować do skali prowadzonej wycinki. W ramach nasadzeń stosowane będą sadzonki o dobrze rozwiniętym i zdrowym pniu oraz systemie korzeniowym.

W celu zapewnienia skuteczności wprowadzonych nasadzeń zastępczych określono wymóg kontroli ich udatności, jak również (w przypadku takiej konieczności) uzupełnienia nasadzeń.

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. Należy przy tym uwzględnić, że skuteczna ochrona drzew i krzewów przed uszkodzeniem obejmuje nie tylko zabezpieczenie pni, ale również brył korzeniowych. Celem przypadkowego zniszczenia siedlisk gatunków chronionych oraz siedlisk, wpływających na zachowanie lokalnej różnorodności biologicznej (np. terenów podmokłych, zbiorników i cieków wodnych) określono wymogi w zakresie organizacji prac (w tym zaplecza budowy).

Uwzględniając wyniki w zakresie występowania zwierząt (w tym płazów i gadów), a także obecności potencjalnych siedlisk ww. gatunków określono konieczność kontroli 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 zoologii.

Przedłożona dokumentacja wskazuje, że inwestycja przebiega częściowo przez tereny atrakcyjne dla płazów, a także nie można wykluczyć obecności małych zwierząt (w tym ssaków, płazów i gadów) w rejonie drogi na etapie realizacji. Tym samym (uwzględniając również przedstawione wyniki rozpoznania przyrodniczego terenu) uznać należy, że możliwe występowanie ww. zwierząt w rejonie inwestycji również na etapie funkcjonowania. Z uwagi na mało intensywne wykorzystanie terenu przez ww. grupy zwierząt nie stwierdzono potrzeby wykonania przejść dla zwierząt (brak jest tutaj szlaków migracji). Analizując przedstawioną dokumentację oraz zakres inwestycji uznano, że (zgodnie z zasadą przezorności) konieczne jest zabezpieczenie przed tworzeniem pułapki ekologicznej również w przypadku studzienek lub innych urządzeń tego typu. W tym celu w niniejszej uzgodnieniu określono warunki w omawianym zakresie, przedstawiając jednocześnie możliwe rozwiązania techniczne. Określając ww. warunki uwzględniono skalę i rodzaj inwestycji, sposób wykorzystania terenu przez zwierzęta (w tym płazy, gady, drobne ssaki) określone w raporcie, 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 związku z powyższym, inwestycję uzgadnia się w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000, określając warunki jej realizacji w tym zakresie. Jednocześnie, przy zachowaniu określonych niniejszym uzgodnieniu warunków realizacji przedsięwzięcia, nie stwierdza się istotnie negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

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

W związku z realizacją przedsięwzięcia, szczegółowo przeanalizowano wszystkie ewentualne oddziaływania generowane przez przedmiotowe przedsięwzięcie, mogące podlegać kumulacji, w połączeniu z oddziaływaniami tego samego typu, pochodzącymi od sąsiadujących z nim przedsięwzięć (również planowanych), biorąc pod uwagę zarówno fazę realizacji, jak i eksploatacji. Reasumując nie przewiduje się znacząco negatywnego oddziaływania skumulowanego na etapie eksploatacji.
Realizacja nie będzie miała 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.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz stosownych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym zamierzeniem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzania ponownej oceny oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 10 ustawy ooś, 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 w dużej odległości od granic państwa oraz zakres oddziaływania inwestycji, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania.

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

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż zamierzone przedsięwzięcienie spowoduje zmian standardów jakości środowiska, nie wprowadzi nowych czynników mających wpływ na jego degradację,a wskutek planowanej inwestycjipoprzez polepszenie standardów technicznych drogi ograniczy negatywny wpływ istniejącej drogi na środowisko i polepszy bezpieczeństwo ruchu drogi orzeczono jak w sentencji.

P o u c z e n i e

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 03 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 roku Nr. 199 poz.1227 z późn. zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna .
Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku za moim pośrednictwem w ciągu 14 dni od daty jej otrzymania .

URZĄD MIEJSKI W LIBRĄNCU

BURMISTRZ

mgr inż. Krzysztof Wrzesiński

Załącznik:
1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia
Otrzymują:
1.Zarząd Województwa Kujawsko Pomorskiego
2. Ewa Kmieć Lafrentz - Polska Sp.z.o.o 60 - 359 Poznań
3.Burmistrz Izbicy Kujawskiej
4.Burmistrz Brześcia Kujawskiego
5.pozostałe strony postępowania zostają powiadomione zgodnie z art. 49 K.P.A. w drodze publicznego ogłoszenia na tablicy ogłoszeń i na stronie internetowej BIP.
6.a/a
Do wiadomości:
1) RDOŚ w Bydgoszczy
2) PPIS w Bydgoszczy.

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia .
„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023".

Przedmiotem inwestycji celu publicznego jest „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Izbica Kujawska – Koło od km 0+000 do km 29+023".Niniejsze zadanie nie obejmuje skrzyżowania z drogą krajową nr 62 w m. Brześć Kujawski.
Analizowane przedsięwzięcie obejmuje swoim zakresem całą rozbudowywaną drogę wojewódzką nr 270 na omawianym odcinku to jest od miejscowości Brześć Kujawski do miejscowości Świętosławice (gr. województwa), jak i odcinki projektowanych obwodnic m. Lubraniec i Izbica Kujawska.
Długość odcinka objętego opracowaniem dla projektowanej rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 270 wynosi 29,023km. Opracowaniem objęte są także obwodnice m. Lubraniec i Izbica Kujawska o długości odpowiednio:
w odniesieniu do obwodnicy m. Lubraniec:
- wariant I (zielony - preferowany) obwodnicy m. Lubraniec – około 5,269 km,
- wariant II (niebieski) obwodnicy m. Lubraniec – około 4,623 km
- wariant III (różowy) obwodnicy m. Lubraniec – około 5,964 km,

w odniesieniu do obwodnicy m. Izbica Kujawska:
- wariant I (błękitny) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 5,624 km
- wariant II (pomarańczowy) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 3,953 km
- wariant III (fioletowy – preferowany) obwodnicy m. Izbica Kujawska – około 4,575 km

Analizowane zadanie obejmuje także przebudowę istniejących obiektów mostowych na rzekach:
- Zgłowiączka w m. Brześć Kujawski,
- Zgłowiączka w m. Lubraniec,
- Noteć w m. Świętosławice.

Ponadto przewiduje się budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką na ciągu pieszo-rowerowym na rzece Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec, w każdym z analizowanych wariantów.
Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w granicach administracyjnych powiatu włocławskiego w gminie Brześć Kujawski, gminie Lubraniec i w gminie Izbica Kujawska i w kontekście projektowanej rozbudowy przebiega przez następujące miejscowości i wsie wyszczególnione na podstawie istniejącego oznakowania w terenie: Brześć Kujawski, Rzadka Wola, Bielawy, Lubraniec, Milżyn, Wiktorowo, Pasieka, Augustynowo, Izbica Kujawska i Świętosławice.
Zakres niniejszej inwestycji obejmuje m. in. frezowanie nawierzchni w zakresie niezbędnym, profilowanie istniejącej nawierzchni, wykonanie warstwy wiążącej i warstwy ścieralnej, wymianę nawierzchni w całości w zakresie wynikającym z badań geologicznych, kanalizację deszczową w przekroju ulicznym, zatoki autobusowe przy przystankach, przebudowę i budowę zjazdów przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami, chodniki w terenie zabudowanym, ciąg pieszo – rowerowy na całym odcinku o szer. 2,5 m, jedno miejsce do kontroli i ważenia pojazdów, kanał technologiczny na całym odcinku, jedną stację pogodową wraz z przyłączem energetycznym, skrzyżowania drogi wojewódzkiej z powiatowymi skanalizowane wraz z oświetleniem, obwodnicę miejscowości: Lubraniec (po stronie zachodniej), Izbica Kujawska (po stronie wschodniej do drogi wojewódzkiej nr 269), odwodnienie nawierzchni, przebudowę istniejących przepustów, oznakowanie poziome i pionowe, odwodnienie korpusu drogowego, rozwiązania geometrii skrzyżowań - poprawę geometrii, dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do normatywów, korektę niwelety na odcinkach o ograniczonej widoczności np. w m. Wiktorowo, prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi, wycinkę drzew w korpusie drogowym.
Zakres planowanych robót dla części drogowej obejmuje:
- frezowanie nawierzchni w zakresie niezbędnym,
- profilowanie istniejącej nawierzchni,
- wykonanie warstwy wiążącej,
- - wykonanie warstwy ścieralnej,
- wymianę nawierzchni w całości w zakresie wynikającym z badań geologicznych,
- kanalizację deszczową w przekroju ulicznym,

- zatoki autobusowe przy przystankach,
- przebudowę i budowę zjazdów,
- przebudowę i budowę przepustów pod zjazdami,
- chodniki w terenie zabudowanym,
- ciąg pieszo – rowerowy na całym odcinku o szer. 2,5 m,
- jedno miejsce do kontroli i ważenia pojazdów,
- kanał technologiczny na całym odcinku,
- jedną stację pogodową wraz z przyłączem energetycznym,
- skrzyżowania drogi wojewódzkiej z powiatowymi skanalizowane wraz z oświetleniem,
- elementy BRD, wg potrzeb,
- obwodnicę miejscowości: Lubraniec (po stronie zachodniej), Izbica Kujawska (po stronie wschodniej do drogi wojewódzkiej Nr 269),
- kategoria ruchu wg wykonanych pomiarów,
- odwodnienie nawierzchni,
- przebudowę istniejących przepustów,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- rozwiązania uwzględniające potrzeby osób niepełnosprawnych (np. poprzez wykonanie ryflowanych elementów nawierzchni tworzących system informacji dla osób niewidomych),
- odwodnienie korpusu drogowego,
- rozwiązania geometrii skrzyżowań - poprawa geometrii,
- dostosowanie parametrów łuków pionowych i poziomych do normatywów,
korekta niwelety na odcinkach o ograniczonej widoczności np. m. Wiktorowo,
- prace branżowe związane z realizacją przebudowy drogi (uwzględnić i rozwiązać kolizje branżowe związane z realizacją przebudowy drogi),
- wycinkę drzew w korpusie drogowym,
- rozgraniczenie i ustawienie słupków rozgraniczających z napisem „pas drogowy",
- rozwiązania uwzględniające powiązania z istniejącą siecią drogową oraz drogami dojazdowymi do pól i posesji, przy czym należy ograniczyć liczbę i częstość zjazdów poprzez sprawdzenie ich zasadności, dokonać tego w uzgodnieniu z Zamawiającym i w zaopiniowaniu przez samorządy lokalne,
- wzmocnienie obiektów mostowych do klasy A oraz dostosowanie ich do parametrów drogi.

Przy opracowaniu części drogowej projektu przyjmuje się następujące parametry techniczne:
- teren - płaski,
- kategoria drogi - wojewódzka,
- klasa drogi - G,
- prędkość miarodajna - 70 km/h (na ter. zabudowy)
- 90km/h (poza ter. zabudowy)
- kategoria ruchu - KR4
- obciąŜenie - 100 kN/oś,
- standard techniczny - I
- szerokość jezdni - 7,0 m + 0,5 m opaska bitumiczna, w przekroju ulicznym 7,0 m
- projektowana szerokość ciągu pieszo – rowerowego - 2,50 m
- projektowana szerokość poboczy gruntowych - 1,50 m,
- projektowana szerokość chodników - 2,00 m (lokalne zwęŜenie do 1,25-1,5m).
- pochylenie poprzeczne nawierzchni na odcinkach prostych i=2%,
- spadek poprzeczny na rampie – zmienny,
- pochylenie poprzeczne poboczy na trasie zasadniczej i drogach dojazdowych i=6%.

Zakres planowanych robót dla części mostowej obejmuje:
- dostosowanie konstrukcji do projektowanego przekroju poprzecznego drogi, wraz z podniesieniem nośności do klasy A,
- budowę nowych kładek przy ww. istniejących mostach w związku z projektowanym ciągiem pieszo-rowerowym,
- budowę nowego mostu wraz z równoległą kładką na ciągu pieszo-rowerom na rzece Zgłowiączka w ciągu projektowanej obwodnicy m. Lubraniec,

- wszystkie ww. obiekty (tj. obiekty mostowe w miejscowościach Brześć Kujawski, Lubraniec i Świętosławice) w ciągu drogi wojewódzkiej zaprojektowane zostaną z uwzględnieniem szczelnego, zamkniętego systemu odwodnienia, z którego woda sprowadzona zostanie do sytemu odwodnienia drogi. Na czas przebudowy obiektów ich koryta zostaną zabezpieczone siatką przed dostawaniem się gruzu z ewentualnych rozbiórek, natomiast Wykonawca robót zostanie zobligowany po wykonaniu prac do oczyszczenia przestrzeni podmostowej oraz terenu przyległego Zakres planowanych robót dla części kolejowej obejmuje:

- likwidację przejazdów przez kolej wąskotorową.

Projektowana rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 270 Brześć Kujawski – Koło, ma na celu podniesienie komfortu i jakości życia mieszkańców pobliskich miejscowości, zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i pieszych, eliminację utrudnień w ruchu lokalnym, zwiększenie komfortu jazdy i skrócenie czasu jazdy na drodze wojewódzkiej nr 270.

BURMISTRZ

mgr inż. Krzysztof Wrzesiński