

OŚRIEG.6220.10.2023

Decyzja

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust.1 i ust.2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 z późn. zm.), w związku z art. 104 i 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez firmę Przedsiębiorstwo Robót Drogowych „DROBUD” Sp. zo.o. z siedzibą w Wąbrzeźnie,

1. Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Budowie drogi gminnej nr 110117C w miejscowości Bielsk, Gmina Kowalewo Pomorskie”**.

2. Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich w tym, w szczególności:

a) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00–22:00.

b) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi i ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, należy używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii. Wycieki należy na bieżąco usuwać z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być na stałe zagwarantowana na terenie prowadzonych robót. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

c) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 10 m od cieków i zbiorników wodnych.

d) Każdorazowo przed podjęciem prac należy przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu. Kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.

e) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu należy zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
- fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni należy zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

f) Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do

czasu ich zapelnienia, następnie należy przekazać je uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) należy zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi.

g) Należy zabezpieczyć wykopy i wody powierzchniowe przed możliwym przedostaniem się do nich zanieczyszczeń wyplukiwanych z materiałów stosowanych do budowy.

h) Miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi należy zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.

UZASADNIENIE

W dniu 22.08.2023 r. do Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie wpłynął wniosek złożony przez firmę Przedsiębiorstwo Robót Drogowych „DROBUD” Sp. zo.o. z siedzibą w Wąbrzeźnie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi gminnej nr 110117C w miejscowości Bielsk, Gmina Kowalewo Pomorskie”. Inwestorem przedsięwzięcia jest Gmina Kowalewo Pomorskie.

Pismem z dnia 06.09.2023 r. zgodnie z art. 64 ust. 1 uouioś organ prowadzący postępowanie tj. Burmistrz Miasta Kowalewo Pomorskie wystąpił o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz co do zakresu ewentualnego raportu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Golubiu-Dobrzyniu, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie.

W przedmiotowej sprawie liczba stron przekracza 10. Zgodnie z art. 74 ust. 3 uouioś oraz art. 49 ustawy Kpa zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej następuje w formie publicznego obwieszczenia.

Obwieszczeniem z dnia 06.09.2023 r. poinformowano strony o wszczętym postępowaniu administracyjnym. Obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na tablicy informacyjnej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim (<http://www.bip.kowalewopomorskie.pl>) oraz na tablicy ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanej inwestycji (tablica ogłoszeń sołectwa Bielsk i Lipienica).

Zgodnie z art. 49 Kpa, zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia zawiadomienia. Wskazano dzień publicznego ogłoszenia na 06.09.2023 r.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wyraził opinię z dnia 14.09.2023 r. Znak: GD.ZZŚ.5.4901.416.2023.WL (data wpływu drogą elektroniczną: 15.09.2023 r.) nie stwierdzając potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla powyższego przedsięwzięcia oraz wskazał warunki i wymagania, które zostały w całości uwzględnione w decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Golubiu – Dobrzyniu wyraził opinię nr 33/NNZ/2023/32 (pismo z dnia 18.09.2023 r. Znak: NNZ.9022.3.2.7.2023/2029, data wpływu drogą elektroniczną: 19.09.2023 r.), stwierdzając brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla powyższego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem znak: WOO.4220.775.2023.JM z dnia 22.09.2023 r. (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim drogą elektroniczną: 22.09.2023 r.) wyraził opinię, iż dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Jednocześnie na podstawie art. 64 ust 3a uouioś wskazał: istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, które zostały w całości uwzględnione w decyzji.

Obwieszczeniem z dnia 28.09.2023 r. poinformowano strony o zakończonym postępowaniu administracyjnym. Obwieszczenie zostało podane do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na tablicy informacyjnej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim, na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kowalewie Pomorskim (<http://www.bip.kowalewopomorskie.pl>) oraz na tablicy ogłoszeń w pobliżu miejsca planowanej inwestycji (tablica ogłoszeń sołectwa Bielsk i Lipienica).

Zgodnie z art. 49 Kpa, zawiadomienie uznaje się za doręczone po upływie 14 dni od dnia publicznego ogłoszenia zawiadomienia. Wskazano dzień publicznego ogłoszenia na 28.09.2023 r. Poinformowano strony o możliwości zapoznania się z dokumentacją sprawy w terminie 7 dni tj. od dnia 13.10.2023 r. do 19.10.2023 r. W określonym terminie do Burmistrza nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Przed podjęciem decyzji o nałożeniu bądź odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dokonano analizy przedłożonych dokumentów oraz przeanalizowano rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania zważywszy na uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 uouioś, w tym skalę przedsięwzięcia i możliwe zagrożenia dla środowiska przy istniejącym użytkowaniu terenu, z uwzględnieniem wielkości, prawdopodobieństwa, czasu trwania i zasięgu oddziaływania.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku KIP i jej uzupełnieniem stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 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 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”, ponieważ długość przebudowywanej drogi wynosi około 1,688 km.

Przed podjęciem decyzji o nałożeniu bądź odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dokonano analizy przedłożonych dokumentów oraz przeanalizowano rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania zważywszy na uwarunkowania zawarte w art. 63 ust. 1 uouioś, w tym skalę przedsięwzięcia i możliwe zagrożenia dla środowiska przy istniejącym użytkowaniu terenu, z uwzględnieniem wielkości, prawdopodobieństwa, czasu trwania i zasięgu oddziaływania.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, z uwagi, że analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Zadanie wiąże się z budową nowej nawierzchni wraz z konstrukcją i obejmować będzie:

- budowę jezdni drogi gminnej nr 110117C,
- przebudowę skrzyżowań z drogami powiatowymi nr 2107C Szychowo-Chelmonie oraz nr 2108C Kowalewo Pomorskie-Okonin,
- przebudowę pozostałych elementów dróg i ulic: poboczy, przepustów i rowów drogowych, przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z budowaną drogą na warunkach wydanych przez zarządcę sieci.

Droga w stanie istniejącym posiada nawierzchnię z kruszywa naturalnego oraz gruntową umocnioną szerokości od 3,0 m do 3,5 m. Obecnie tereny, na których projektuje się budowę drogi gminnej, to tereny o zagospodarowaniu rolniczym oraz tereny zabudowy zagrodowej. Obszar istniejący pod projektowaną drogą jest w znacznym stopniu

zdeformowany geometrycznie. Nanoszenie materiałów nasypowych w postaci mieszanki kruszyw, wpłynęło na niejednorodność pochyleń poprzecznych i podłużnych istniejącej nawierzchni. Dodatkowo, w stanie istniejącym odwodnienie korpusu drogi nie występuje co powoduje lokalne zastoiska wody na odcinkach drogi oraz uplastycznienie gruntu rodzimego szczególnie w okresie wiosenno-jesiennym. Brak wydzielonych poboczy oraz wyniesione krawędzie jezdni względem jej nawierzchni dodatkowo utrudniają odprowadzenie wody opadowej.

Budowa nowej nawierzchni drogi o stałej szerokości wraz z poboczami i odwodnieniem w postaci rowów drogowych wpłynie korzystnie na komfort jazdy, stateczność korpusu drogowego i bezpieczeństwo uczestników ruchu.

Zakres robót przygotowawczych obejmuje wykonanie mechaniczne robót ziemnych oraz robót nawierzchniowych. Wykopy realizowane będą wyłącznie do grubości warstwy humusów i nie będą wymagały odwodnienia. Planuje się wykonanie warstwy profilowej w celu nadania odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych oraz nawierzchni z betonu asfaltowego w dalszej kolejności wykonanie poboczy i zjazdów. Na etapie realizacji inwestycji stosowane będą gotowe mieszanki asfaltowe wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji bez konieczności magazynowania. Technologia kładzenia nawierzchni będzie typową dla drogi tej klasy.

Technologia tych prac realizowana będzie odcinkowo, w zależności od czasu trwania i postępu robót. Zakłada się, że projektowana warstwa ścieralna nawierzchni jezdni dzięki właściwościom dobranej mieszanki i poprawie równości zapewni zmniejszenie emisji hałasu. Wykonana nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie padających, ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdnej i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność.

Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po modernizacji. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji do gruntu.

Założenia i parametry projektowe drogi:

- klasa techniczna drogi D,
- kategoria ruchu KR1 (zjazdy), KR2 (jezdni), prędkość projektowana 30 km/h, prędkość miarodajna 40 km/h,
- szerokość jezdni głównej 5,0 m,
- szerokość poboczy gruntowych 0,75 m,
- dopuszczalne obciążenie osi pojazdu 100kN/oś.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przebudowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowy ciąg komunikacyjny w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań

istniejącej sieci drogowej z planowanymi do przebudowy drogami.

Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Projektowane przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska przeanalizował wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat. Przy przebudowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Po przebudowie drogi przewiduje się zwiększenie natężenia ruchu - głównie lokalnego, dotyczącego pojazdów lekkich. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej. Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych kontenerach i pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (T.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1587) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania, tj. czyszczenia i konserwacji drogi oraz związanej z nią infrastruktury.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (T.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 300).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego wód podziemnych.

Zadanie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW200009289749 – Struga Młyńska, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (przedmiotowa JCWP posiada umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

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

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

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

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego.

Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do udrożnionych (oczyszczonych z roślinności) rowów przydrożnych i drenaży polnych a następnie do cieku znajdującego się w km 1+107 (dz. nr 161/1 i 243/1 obręb Bielsk), który jest regularnie wykaszany oraz posiada odpowiednią przepustowość do przyjęcia wód z projektowanej drogi.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdzono, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w obowiązującym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę Nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W uchwale wskazano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, które polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni

i pobocza.

Przebudowa pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości, takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań:

- wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie),

- Inwestor zamierza stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,

- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczkę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu,

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

- należy zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje znaczącego wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

Nie przewiduje się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza oraz klimatu akustycznego.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (T.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 z późn. zm.) w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja zamierzenia nie wymaga wycinki zadrzewień, a istniejące zadrzewienia w zasięgu robót zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji.

Ze względu na możliwe występowanie małych zwierząt (w tym stwierdzonych w Kip płazów), wskazano na potrzebę bieżącej kontroli terenu robót na etapie realizacji, co ma na celu wykluczenie przypadkowej śmiertelności fauny.

Realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z budową lub przebudową przepustów drogowych.

Zadanie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie, na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji, nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na

wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

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

Uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej KIP rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem zamierzenia, zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji.

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia uwzględnionych w przedmiotowej decyzji, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

Biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 uouioś, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Na podstawie przeprowadzonych analiz poszczególnych elementów składających się na oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko, stwierdzono, że planowane zamierzenie nie spowoduje naruszenia obowiązujących norm ochrony środowiska.

Uwzględniając łącznie rodzaj, skalę i charakterystykę przedsięwzięcia oraz skalę możliwego oddziaływania, a także biorąc pod uwagę stanowisko organów opiniujących orzeczono jak w sentencji.

Umożliwiono stronom czynny udział w postępowaniu administracyjnym.

Dokumenty dotyczące przedmiotowego postępowania udostępniono w publicznie dostępnym wykazie danych zawierających informacje o środowisku.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom możliwość złożenia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Burmistrza Miasta Kowalewo Pomorskie w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

z up. BURMISTRZA

mgr Ewelina Jasińska
Kierownik Referatu Ochrony Środowiska,
Rolnictwa i Ewidencji Gospodarczej

Załączniki:

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

Otrzymują:

1. Wnioskodawca Przedsiębiorstwo Robót Drogowych „DROBUD” Sp. z o.o. z siedzibą w Wąbrzeźnie;
2. Pozostałe strony postępowania w formie obwieszczenia w trybie art. 49 Kpa;
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Golubiu – Dobrzyniu ul. Koppa 1a, 87-400 Golub – Dobrzyń.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu, ul. Popiełuszki 3, 87- 100 Toruń.
E. Jasińska

Niniejsza decyzja jest zwolniona z opłaty skarbowej na podst. art 7 ust.3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tj. Dz.U z 2023 r. poz. 2111).

Charakterystyka przedsięwzięcia: „Budowa drogi gminnej nr 110117C w miejscowości Bielsk, Gmina Kowalewo Pomorskie”

Investor: Gmina Kowalewo Pomorskie z siedzibą ul. Konopnickiej 13, 87-410 Kowalewo Pomorskie.

Przedmiotem planowanej inwestycji jest budowa drogi gminnej nr 110117C na:
- działkach drogowych nr: 6 i 18 obręb Lipienica oraz nr: 305, 273, 164, 245/2 obręb Bielsk,
- działkach prywatnych nr: 108/1, 161/1, 162/2, 231/1, 239/1, 243/1, 280/2 i 244/1 obręb Bielsk.

Długość przebudowywanej drogi wynosi około 1,688 km.

Zadanie wiąże się z budową nowej nawierzchni wraz z konstrukcją i obejmować będzie:

- budowę jezdni drogi gminnej nr 110117C,
- przebudowę skrzyżowań z drogami powiatowymi nr 2107C Szychowo-Chełmonie oraz nr 2108C Kowalewo Pomorskie-Okonin,
- przebudowę pozostałych elementów dróg i ulic: poboczy, przepustów i rowów drogowych, przebudowę istniejącej infrastruktury technicznej kolidującej z budowaną drogą na warunkach wydanych przez zarządcę sieci.

Wytwarzane odpady będą zagospodarowane zgodnie z wymogami ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (T.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1587).

Wykonana nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie padających, ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdni i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność.

Nastąpi istotne ograniczenie hałasu, drgań i zapylenia środowiska w czasie eksploatacji drogi po modernizacji. Wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni jezdni wpłynie na zmniejszenie przedostawania się substancji do gruntu.

Założenia i parametry projektowe drogi:

- klasa techniczna drogi D,
- kategoria ruchu KR1 (zjazdy), KR2 (jezdni), prędkość projektowana 30 km/h, prędkość miarodajna 40 km/h,
- szerokość jezdni głównej 5,0 m,
- szerokość poboczy gruntowych 0,75 m,
- dopuszczalne obciążenie osi pojazdu 100kN/oś.

Realizacja zamierzenia nie wymaga wycinki zadrzewień, a istniejące zadrzewienia w zasięgu robót zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji.

W okresie eksploatacji nie przewiduje się zużycia i wykorzystywania surowców oraz materiałów mających negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 z późn. zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.



z up. BURMISTRZA
mgr Edyta Jasińska
Kierownik Referatu Ochrony Środowiska,
Rolnictwa i Ewidencji Gospodarczej

