

RBG.OŚ.6220.10.2020.KZ

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach
na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84, art. 85 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r., poz. 256 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Chełmno w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

orzeka się

1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla realizacji przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 060153C Dorposz Chełmiński - Podwiesk”.
2. Określa się:
 - 1) 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:
 - a) w celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godzinach 6.00-22.00,
 - b) transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału;
 - c) prace budowlane należy wykonywać przy użyciu urządzeń i sprzętu posiadającego zabezpieczone (szczelne) układy hydrauliczne i napędowe w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego substancjami ropopochodnymi. Należy monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii;
 - d) na etapie realizacji inwestycji, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów;
 - e) wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapełnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi;
 - f) zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym oraz posiadającym szczelną nawierzchnię:
 - poza terenami chronionymi akustycznie;

- z dala od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych;
- g) drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym przed:
 - możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew;
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygrodzenie 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 zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
- h) w ramach realizacji inwestycji zapewnić oczyszczenie i udrożnienie istniejącego przepustu drogowego, celem poprawy warunków migracji małych zwierząt, w tym płazów;
- i) miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody;
- j) Wprowadzić ograniczenie prędkości do 40 km/h oraz oznakowanie ostrzegawcze A-18b *Uwaga, zwierzęta dzikie* na całym odcinku drogi objętym inwestycją;

3. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

uzasadnienie

Na wniosek z dnia 14.10.2020 r. (data wpływu: 20.10.2020 r.) złożonego przez Gminę Chełmno wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 060153C Dorposz Chełmiński – Podwiesk”.

Wnioskowana inwestycja zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) została zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym w dniu 23.10.2020 r. Wójt Gminy Chełmno wystąpił z wnioskami do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chełmnie i Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarządu Zlewni w Toruniu o opinie co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko i ewentualnego zakresu raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem Nr WOO.4220.1071.2020.DK z dnia 29.10.2020 r., Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie opinią Nr N.NZ.403.1.22.2020 z dnia 28.10.2020 r. i Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu opinią Nr GD.ZZŚ.5.435.520,2020.WL z dnia 5.11.2020 r. stwierdzili o braku konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla powyższej inwestycji.

Opis rodzaju i miejsca przedsięwzięcia zawarty został w Charakterystyce przedsięwzięcia, stanowiącej Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko – pomorskim, w powiecie chełmińskim, na terenie Gminy Chełmno. Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę odcinka drogi gminnej nr 060153C Dorposz Chełmiński – Podwiesk, zlokalizowanej w obrębach 0004 Dorposz Chełmiński i 0015 Podwiesk.

Opisywany ciąg komunikacyjny wymaga przebudowy, gdyż posiadając obecnie nawierzchnię utwardzoną emulsją asfaltową i grysami kamiennymi, jest w złym stanie technicznym. Występują liczne wyboje i ubytki. Jest niedostosowany do wymogów technicznych stawianych tego rodzaju drogom, co powoduje utrudnienia w jego użytkowaniu i wprowadza dodatkowo zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W ramach prac projektowych rozważane były warianty obejmujące wykonanie całkowicie nowej konstrukcji drogi (po kompletnej rozbiórce istniejącej nawierzchni i podbudowy) oraz realizację ścieżek pieszo – rowerowych.

Wariant przyjęty do realizacji polega na przebudowie drogi po istniejącym śladzie. Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym oraz wytrzymałościowym.

Podczas prac wykorzystywane będą m. in.: koparko – ładowarki, spycharko – ładowarki, równiarki drogowe, frezarki, walce, zagęszczarki, pojazdy ciężarowe i transportujące pracowników.

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

Budowa 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 ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. W najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się planowana do przebudowy droga w ramach w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do przebudowy drogą w ramach przedmiotowego zadania.

Podczas realizacji zadania 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 zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, w tym 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 i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi,

Przedmiotowy odcinek drogi gminnej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do pobliskiej zabudowy zagrodowej oraz na pola uprawne. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy, nastąpił wzrost natężenia ruchu. Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych nawierzchni trasy. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Realizacja inwestycji 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 (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 10). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub

unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

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 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 z późn. zm.).

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno – błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowiskowo morskie, obszary 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 lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody, obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Droga na odcinku o długości około 100 m przylega do obszarów podmokłych (wodno – błotnych) oraz o płytkim zaleganiu wód podziemnych. Korona drogi jest w tym miejscu wyniesiona ponad pobliskie tereny podmokłe.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią oraz poza strefami ochronnymi ujęć wody na potrzeby zaopatrzenia ludności.

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (t. j. Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200029, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z w/w rozporządzeniem stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Ponadto zadanie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001929529 – Kanał Główny od Żackiej Strugi do ujścia z Rudniczanką od wpływu do jez. Rudnickiego Wielkiego, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z w/w rozporządzeniem, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

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

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię, poza: terenami chronionymi akustycznie, z dala od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.

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.

Odwodnienie jezdni zaplanowano powierzchniowo, za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych, do istniejących rowów przydrożnych. W ramach zamierzenia nie planuje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych pochodzących z jezdni.

Na etapie budowy zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym

zbiornikiem na ściek, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

W trakcie prowadzenia prac nie przewiduje się prowadzenia głębokich wykopów, a tym samym konieczności ich odwadniania, ani naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonośnych. Zakłada się prowadzenie prac ziemnych związanych z korytowaniem pod warstwy konstrukcyjne i nie będzie wymagane odwadnianie wykopów.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji stwierdzono, iż zarówno w wyniku realizacji, jak i eksploatacji, przedsięwzięcie nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarrowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Na etapie realizacji inwestycji, 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 w/w oddziaływań wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej. Natomiast materiały pyłące będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału. 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.

Przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie Chełmińskiego Parku Krajobrazowego, gdzie obowiązują ustalenia zawarte w uchwale Nr II/57/18 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 17 grudnia 2018 r. w sprawie Chełmińskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2019 r. poz. 9). Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 55 z późn. zm.) zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, którym w myśl ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2020 r. poz. 65 z późn. zm.), jest m. in. przebudowa drogi publicznej.

Przedsięwzięcie nie wiąże się ze zniszczeniem siedlisk ptaków stwierdzonych w rejonie planowanych prac, w tym zlokalizowanych w obrębie krzewów (gniazdo wróblaka) oraz gniazda bociana białego na słupie przydrożnym.

Przewidziano działania w zakresie zabezpieczenia drzew niepodlegających wycince przed ewentualnym uszkodzeniem w czasie realizacji prac.

Na podstawie dokumentacji uwzględniono konieczność prowadzenia kontroli wykopów pod kątem obecności małych zwierząt, które (w razie stwierdzenia) będą odławiane i przenoszone poza zasięg planowanych prac.

Zgodnie z Kartą informacyjną przedsięwzięcia zostanie wprowadzone ograniczenie prędkości ruchu drogowego zgodnie z prędkością projektowaną dla tej klasy technicznej drogi (do 40 km/h), tym samym droga ta zostanie odpowiednio oznakowana znakiem ograniczenia prędkości oraz znakiem informującym o zagrożeniu zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt dzikich (znak A-18b) w początkowym i końcowym odcinku inwestycji, co uwzględniając klasę drogi, pozwoli na ograniczenie ryzyka kolizji ze zwierzętami i przyczyni się do zachowania warunków migracji zwierząt.

W zasięgu oddziaływania inwestycji stwierdzono obecność lokalnego korytarza migracji małych zwierząt, w tym płazów, który nie zostanie naruszony, gdyż droga w jego lokalizacji przebiega po istniejącym śladzie, a przepust drogowy (obecnie zamulony i zanieczyszczony) zostanie oczyszczony i udrożniony, co pozwoli na poprawę warunków migracji małych zwierząt.

W związku z powyższym nie stwierdza się znaczącego negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Jednak 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 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 z późn. zm.), np.:

- a) w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzenie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- b) w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 z późn. zm.).

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

Nie przewiduje się przekroczeń jakości środowiska. Zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia.

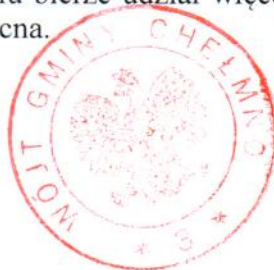
W trakcie prowadzonego postępowania zapewniono udział społeczeństwa w przedmiotowej sprawie, informując o prowadzonym postępowaniu na tablicy ogłoszeń oraz na stronie Biuletynu Informacji Publicznej. W okresie przewidzianym ustawowo, tj. w 30 dniach nie wpłynęły żadne uwagi.

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

pouczenie

1. Od decyzji przysługuje odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Wójta Gminy Chełmno w terminie 14 dni od daty doręczenia.
2. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez stronę, albo jeśli w postępowaniu bierze udział więcej stron ostatnia ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



WÓJTA
Krzysztof Wypij
mgr inż. Krzysztof Wypij

Oplata skarbową:

1. Na podstawie art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r., poz. 1546 z późn. zm.) – zwolniono.

Załączniki:

1. Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Gmina Chełmno;
2. Strony postępowania zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.);
3. Sołectwo Dorposz Chełmiński,
4. Sołectwo Podwiesk,
5. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85 – 009 Bydgoszcz;
6. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie, ul. Łunawska 2A, 86 – 200 Chełmno;
7. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu;
ul. Popieluszki 3, 87 – 100 Toruń,
8. a/a

Do wiadomości:

1. BIP Gmina Chełmno,
2. Tablica ogłoszeń UG

**Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Nr RBG.OŚ.6220.10.2020.KZ z dnia
27.11.2020 r.**

Inwestycja pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 060153C Dorposz Chełmiński – Podwiesk” jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymienionym w § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), 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, 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 1,73 km.

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę odcinka drogi gminnej nr 060153C Dorposz Chełmiński – Podwiesk, zlokalizowanej w obrębach 0004 Dorposz Chełmiński oraz 0015 Podwiesk, gmina Chełmno, powiat chełmiński.

Inwestycja zlokalizowana zostanie na następujących działkach o nr:

1. Obręb 0004 Dorposz Chełmiński:
 - 50, 53/1, 179,
2. Obręb 0015 Podwiesk:
 - 191.

Inwestycja będzie przebiegać przez obszary wykorzystywane rolniczo, z występującą nieliczną rozproszoną zabudową zagrodową. Droga ma znaczenie lokalne – zapewnia ciągłość komunikacyjną z drogą gminną nr 160154C i drogą powiatową nr 1621C. Umożliwia przejazdy sprzętem rolniczym.

Przedmiotowy odcinek drogi posiada obecnie nawierzchnię utwardzoną emulsją asfaltową i grysami kamiennymi. Droga jest w złym stanie technicznym. Posiada liczne wyboje i ubytki.

W ramach zamierzenia przewiduje się wykonanie nowej, mineralno – bitumicznej nawierzchni jezdni wraz z niezbędnymi poszerzeniami. Tym samym wykonana zostanie konstrukcja drogi klasy D (dojazdowej), o kategorii ruchu KR1 i parametry te nie ulegną zmianie względem stanu obecnego. Szerokość jezdni wyniesie 3,5 m (na mijankach 5 m), a poboczy umocnionych kruszywem kamiennym oraz gruntowych wyniesie 2 x 0,75 m. Zrealizowane zostaną również zjazdy o nawierzchni mineralno – bitumicznej.

Projektowana konstrukcja drogi jest następująca:

- warstwa ścieralna z mieszanki mineralno – asfaltowej,
- skropienie emulsją asfaltową,
- warstwa wyrównawcza z mieszanki mineralno – bitumicznej,
- skropienie emulsją asfaltową,

W ramach prac projektowych rozważane były warianty obejmujące wykonanie całkowicie nowej konstrukcji drogi (po kompletnej rozbiórce istniejącej nawierzchni i podbudowy) oraz realizację ścieżek pieszo – rowerowych.

Wariant przyjęty do realizacji polega na przebudowie drogi po istniejącym śladzie. W ramach inwestycji nie nastąpi poszerzenie pasa drogowego, planowane jest jednak wykonanie mijanek na drodze. Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym oraz wytrzymałościowym. Powierzchnia planowanego

przedsięwzięcia wyniesie ok. 1,1 ha.

Podczas prac wykorzystywane będą m. in. koparko – ładowarki, spycharko – ładowarki, równiarki drogowe, frezarki, walce, zagęszczarki, pojazdy ciężarowe i transportujące pracowników.

Drogi gminne są drogami przeznaczonymi do obsługi ruchu lokalnego zapewniającymi dojazd do przyległych miejscowości oraz dojazd do nieruchomości, przebiegających wzdłuż rozproszonych terenów zabudowy mieszkaniowo – zagrodowej i pól uprawnych.

Ruch pojazdów jest ruchem o małym natężeniu. Dostęp do nieruchomości przylegających do pasa drogowego drogi odbywa się poprzez istniejące zjazdy o nawierzchniach gruntowych.

Zastosowane materiały oraz sposób realizacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu wszystkich obowiązujących przepisów i norm sprawia, że przedsięwzięcie nie należy do inwestycji mogącej pogorszyć stan środowiska.

Planowane zadanie jest drogą przeznaczoną do obsługi ruchu lokalnego, zapewniającą połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz dojazd dla rolników do pól. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Istniejący i prognozowany ruch będzie ruchem o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie Chełmińskiego Parku Krajobrazowego.

WÓJ T

mgr inż. Krzysztof Wypij