

RBG.OŚ.6220.19.2022.KZ

DECYZJA
o środowiskowych uwarunkowaniach
na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 74 ust. 3, 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 2022 r., poz. 1029 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 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.) po rozpatrzeniu wniosku Pana Wojciecha Bińczyka – Wicestarosty Chełmińskiego reprezentującego Powiat Chełmiński w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

orzeka się

1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla realizacji przedsięwzięcia pn. „Modernizacja dróg i ciągów międzygminnych, w zakresie obejmującym przebudowę drogi powiatowej nr 1622C Chełmno - Sztynwag”.
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, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie);
 - b) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamierzenia;
 - c) Materiały pyłące transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponię lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału;
 - d) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów;
 - e) Zabiegi związane z konserwacją, naprawami i postojami maszyn i urządzeń należy

- wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się zanieczyszczeń do gruntu i wód podziemnych;
- f) Miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.
 - g) 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.
 - h) Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapelnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi;
 - i) Wody opadowe i roztopowe pochodzące z terenów utwardzonych, przed odprowadzeniem do odbiornika, należy oczyścić za pomocą osadników i separatorów;
 - j) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym oraz posiadającym szczelną powierzchnię w odległości minimum 10 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych;
 - k) Każdorazowo, przed podjęciem prac 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 mogą prowadzić np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym. Dodatkowo w przypadku stwierdzenia w ramach nadzoru inwestorskiego występowania migracji płazów przez drogę, na czas robót zastosować wygradzenia herpetologiczne. Wymiary minimalne wygradzenia: wysokość części nadziemnej – min. 40 cm (zalecana 50 cm), głębokość zakopania w gruncie – min. 10 cm (zalecana 15 cm); odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45 - 90°, tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości min. 5 cm (zalecana szerokość ≥ 10 cm); ogrodzenie musi być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem (pod dolną krawędzią, jak również wspinanie się i przechodzenie górą; materiał, z którego wykonane jest ogrodzenie, musi umożliwiać odpowiedni i trwałe naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia (np. gruba folia, geotkanina lub geowłóknina). Wolne końce wygradzeń zakończyć w formie C- lub U-kształtnych zawrotek. Po zakończeniu robót wygradzenie usunąć.
 - l) Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym 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 zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
 - m) W przypadku profilowania rowów wykonać je w taki sposób, aby skarpa od strony przeciwnej do drogi umożliwiała samodzielne opuszczenie rowu przez zwierzęta,

np. poprzez utrzymanie nachylenia skarpy na poziomie 1:1,5 (ok. 30°).

n) W celu utrzymania warunków migracji zwierząt:

- zachować aktualnie istniejące oznakowanie ostrzegawcze z wykorzystaniem znaków A-18b „Zwierzęta dzikie”,
- wprowadzić oznakowanie z wykorzystaniem znaków A-18b „Zwierzęta dzikie” na odcinku drogi od km 1+500 do 14+300.

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

uzasadnienie

Na wniosek z dnia 18.10.2022 r. złożonego przez Pana Wojciecha Bińczyka – Wicestarosty Chełmińskiego reprezentującego Powiat Chełmiński wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „Modernizacja dróg i ciągów międzygminnych, w zakresie obejmującym przebudowę drogi powiatowej nr 1622C Chełmno - Sztynwag”.

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 25.10.2022 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.4220.1059.2022.OD.5 z dnia 24.01.2023 r., Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie opinią Nr N.NZ.403.1.33.2022 z dnia 2.11.2022 r. i Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu opinią Nr GD.ZZŚ.5.435.585.2022.WL z dnia 4.11.2022 r. stwierdzili o braku konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla powyższej inwestycji.

W związku z tym, że część zadania znajduje się, na terenie miasta Chełmna, Wójt Gminy Chełmno zwrócił się w dniu 25.10.2022 r. do Burmistrza Miasta Chełmna o sporządzenie opinii dotyczącej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla zamierzenia pn. „Przebudowa drogi powiatowej nr 1622C Chełmno – Sztynwag” na podstawie art. 75 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.).

Burmistrz Miasta Chełmna postanowieniem znak: GM-OŚ.6220.11.2022.KG z dnia 3.11.2022 r. zaopiniował wniosek pozytywnie dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Inwestycja polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1622C Chełmno – Sztynwag, w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Modernizacja dróg i ciągów międzygminnych”.

Planowane zamierzenie zlokalizowane będzie na następującym terenie:

1. Jednostka ewidencyjna – Miasto Chełmno:
 - obręb 5, działki nr: 16, 17, 18, 52, 53, 7/8, 10/1, 20, 61/2;
2. Jednostka ewidencyjna – Gmina Chełmno:
 - obręb Klamry, działki nr: 28, 31, 38/9, 40/11, 41/7, 45, 49, 59, 54, 62, 73, 242, 243/3, 243/2, 297/2, 279, 244, 280, 246, 247, 281, 248, 249, 278/1, 250, 251, 278/2, 272, 273, 276, 231, 3143/9, 3141/1, 3140/1, 3139/5, 3139/1;
 - obręb Nowawieś Chełmińska, działki nr: 23/3, 245, 307, 43, 44, 264, 45, 46, 314, 48, 71, 112/2, 148, 149, 52/2, 51/1;
 - obręb Małe Łunawy, działki nr: 79, 110, 40, 62/3, 59, 70;
 - obręb Wielkie Łunawy, działki nr: 234/2, 234/1, 187/1, 209/2, 210/2, 211/2, 212/2, 255,

278, 213/2, 134/2, 135/2, 257/2, 174/4, 214/2, 174/6, 175/2, 175/3, 178/2, 176/2, 265/3, 265/2, 177/2, 262/2, 267/2, 266/2, 264/1, 181/2, 179/2, 180/2, 38/7, 39/2, 40/1, 422, 204, 205, 133, 3114/1, 45, 194, 42.

Przedmiotowa droga jest przeznaczona do obsługi ruchu ponadlokalnego, zapewniająca połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast.

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

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 środowisko 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 i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody, 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 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.

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

Projektowane przedsięwzięcia 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.

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 spalane go paliwa, w tym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla).

Przy przebudowie i utrzymaniu dróg będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce.

Przedmiotowe odcinki drogi nadal będą funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywane przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jej pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy, nastąpił wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych nawierzchni trasy. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Na etapie prac budowlanych powstaną odpady z grupy 17 – odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych) jak również odpady związane z funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Odpady będą gromadzone w sposób selektywny, w wyznaczonym i przygotowanym do tego celu miejscu, w pojemnikach lub luzem, tymczasowo w trakcie robót, a następnie zostaną przekazane upoważnionym odbiorcom (posiadającym stosowne zezwolenia/pozwolenia) na transport odpadów, ich odzysk lub unieszkodliwienie.

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 2022 r., poz. 699 z późn. zm.).

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się w niewielkiej, zachodniej części w granicach głównego zbiornika wód podziemnych nr 131 „Zbiornik Chełmno” oraz w całości poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią.

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 jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW200038, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami w obszarze dorzecza Wisły, 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,
- 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.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW200017295229 – „Kanał Główny do Żackiej Strugi z Żacką Strugą”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW20001929529 – „Kanał Główny od Żackiej Strugi do ujścia z Rudniczanką od wpływu do jez. Rudnickiego Wielkiego”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. 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 potencjału ekologicznego i 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 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.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości min. 10 m od rzek, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy możliwość ewentualnego zanieczyszczenia środowiska wodno – gruntowego.

Odprowadzanie wód opadowych nastąpi, tak jak obecnie, powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych, w tym do istniejących

rowów retencyjno – infiltracyjnych oraz częściowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, zarówno stężenie zawiesiny, jak i węglowodorów ropopochodnych w tych wodach nie przekroczy dopuszczalnych wartości.

Podczas prowadzonych robót, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej i dostarczana na plac budowy cysterną lub w pojemnikach.

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

Etap realizacji inwestycji wiąże się z wykonywaniem płytkich wykopów o głębokości ok. 0,5 m p.p.t. (związanych z m. in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi), które według przedłożonej dokumentacji nie będą wymagały odwadniania. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

Obiekt mostowy zlokalizowany w ciągu omawianej drogi nad ciekim Żacka Struga nie będzie poddawany rozbiórce, przebudowie lub rozbudowie, w związku z czym nie zajdzie ryzyko zanieczyszczenia koryta materiałami z tych prac. Zakres robót w obrębie mostu ograniczy się do ułożenia nowej warstwy bitumicznej nawierzchni jezdni.

Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników śródlądowych, nie znajduje się na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, i na obszarach wodno – błotnych. Przedsięwzięcie położone jest poza terenami obszarów szczególnie zagrożonych powodzią w rozumieniu art. 16 pkt. 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2022 r. poz. 2233 z późn. zm.).

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdzono, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w obowiązującym Planie gospodarowania 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, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Natomiast materiały pyłące będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu.

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.

W dniu 22 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko – Pomorskiego uchwalił nowe programy ochrony powietrza w których dokonuje się rocznej oceny jakości powietrza, w tym m. in. strefy kujawsko – pomorskiej, w której znajduje się projektowane przedsięwzięcie – uchwała Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszzonego PM 10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko – pomorskiej (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2020 r. poz. 3479). Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza PM 10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018. Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za 2018 rok strefa kujawsko – pomorska ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszzonego PM 10 i benzo(a)pirenu (stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe).

W załączniku nr 2 do ww. uchwały przedstawiono podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywracania standardu jakości środowiska oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu. Jednym ze wskazanych działań jest przebudowa i modernizacja dróg oraz tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego. Zatem planowane zadanie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza

Nie przewiduje się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia

standardów jakości powietrza oraz klimatu akustycznego.

Przedsięwzięcie jest realizowane na terenie Chełmińskiego Parku Krajobrazowego, gdzie obowiązuje uchwała 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), ustalająca m. in. zakazy obowiązujące w granicach ww. parku. Jednocześnie zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 916 z późn. zm.), zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew i krzewów, przy czym zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

W zasięgu przedsięwzięcia stwierdzono możliwe występowanie siedlisk i migracji zwierząt, w tym płazów i ssaków. Stąd na podstawie przedłożonej dokumentacji wskazano na konieczność bieżącej kontroli terenu robót na etapie realizacji, jak również możliwe zastosowanie tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych.

W celu zminimalizowania ewentualnych kolizji uczestników ruchu drogowego z przemieszczającymi się zwierzętami, droga powiatowa nr 1622C aktualnie oznakowana jest znakami pionowymi typu A-18b „zwierzęta dzikie”, ostrzegającymi uczestników ruchu drogowego o możliwości napotkania na drodze dzikich zwierząt, które mogą przecinać drogę (przechodzić, przebiegać) lub się na niej znajdować, na odcinku od km 1+500 (granica miasta Chełmna) do km 14+300 (granica powiatu chełmińskiego). Znaki A-18b wyposażone są w tabliczki z odległością, na której obowiązuje ostrzeżenie, i powtarzane są po skrzyżowaniach z drogami publicznymi. Aktualnie ustawionych jest 15 znaków A-18b na odcinku o długości ok. 13 km. W wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia na drodze powiatowej nr 1622C zostanie ustawionych (w ramach uzupełnienia) dodatkowo 7 znaków pionowych typu A-18b, na odcinku od km 1+500 do km 14+300. Ponadto, zostanie zachowane aktualnie istniejące oznakowanie w zakresie prędkości.

Realizacja inwestycji nie obejmuje budowy, bądź przebudowy przepustów poprzecznych pod powierzchnią drogi (z wyjątkiem możliwych prac remontowych przepustów pod zjazdami, które nie będą powodować zwięzienia ich światła i nie wpłyną na możliwą migrację zwierząt).

Zamierzenie 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 związku z powyższym nie stwierdza się znacząco 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.

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 (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 916 z późn. zm.), Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

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.

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji decyzji, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z warunkami zaproponowanymi przez Inwestora w karcie informacyjnej 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, 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. Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.) 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

mgr inż. Krzysztof Wypij

Oplata skarbową:

1. Na podstawie art. 7 pkt. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 2142 z późn. zm.) – zwolniono.

Załączniki:

1. Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Powiat Chełmiński, ul. Kolejowa 1, 86 – 200 Chełmno;
2. Gmina Miasta Chełmna, ul. Dworcowa 1, 86 – 200 Chełmno;
3. 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 (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 z późn. zm.);
4. Sołectwo Klamry;
5. Sołectwo Nowawieś Chełmińska;
6. Sołectwo Małe Łunawy;
7. Sołectwo Wielkie Łunawy;
8. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85 – 009 Bydgoszcz;
9. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie, ul. Łunawska 2A, 86 – 200 Chełmno;
10. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu; ul. Popiełuszki 3, 87 – 100 Toruń,
11. 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.6220.19.2022.KZ z dnia
21.02.2023 r.**

Inwestycja pn.: „Modernizacja dróg i ciągów międzygminnych, w zakresie obejmującym przebudowę drogi powiatowej nr 1622C Chełmno - Sztyńwag” 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 z późn. zm.), 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”.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi powiatowej nr 1622C Chełmno – Sztyńwag, na odcinku długości ok. 14 km, w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Modernizacja dróg i ciągów międzygminnych”.

Planowane zamierzenie zlokalizowane będzie na następującym terenie:

1. Jednostka ewidencyjna – Miasto Chełmno:
 - obręb 5, działki nr: 16, 17, 18, 52, 53, 7/8, 10/1, 20, 61/2;
2. Jednostka ewidencyjna – Gmina Chełmno:
 - obręb Klamry, działki nr: 28, 31, 38/9, 40/11, 41/7, 45, 49, 59, 54, 62, 73, 242, 243/3, 243/2, 297/2, 279, 244, 280, 246, 247, 281, 248, 249, 278/1, 250, 251, 278/2, 272, 273, 276, 231, 3143/9, 3141/1, 3140/1, 3139/5, 3139/1;
 - obręb Nowawieś Chełmińska, działki nr: 23/3, 245, 307, 43, 44, 264, 45, 46, 314, 48, 71, 112/2, 148, 149, 52/2, 51/1;
 - obręb Małe Łunawy, działki nr: 79, 110, 40, 62/3, 59, 70;
 - obręb Wielkie Łunawy, działki nr: 234/2, 234/1, 187/1, 209/2, 210/2, 211/2, 212/2, 255, 278, 213/2, 134/2, 135/2, 257/2, 174/4, 214/2, 174/6, 175/2, 175/3, 178/2, 176/2, 265/3, 265/2, 177/2, 262/2, 267/2, 266/2, 264/1, 181/2, 179/2, 180/2, 38/7, 39/2, 40/1, 422, 204, 205, 133, 3114/1, 45, 194, 42.

Przedmiotowa droga jest przeznaczona do obsługi ruchu ponadlokalnego, zapewniająca połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym oraz przemysłowo gospodarczym z siedzibami gmin i miast.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się naprawę istniejącej nawierzchni jezdni drogi powiatowej, przebudowę zjazdów do nieruchomości przyległych do granicy pasa drogowego, wykonanie nowych lub przebudowę istniejących zatok przystankowych oraz chodników i peronów, profilowanie, a także uzupełnienie poboczy gruntowych oraz ich ulepszenie kruszywem kamiennym, odtworzenie i oczyszczenie istniejących rowów przydrożnych, wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (m. in. oznakowania poziomego i pionowego oraz barier energochłonnych).

Niweletę drogi dopasowano do istniejącej nawierzchni, zapewniając obsługę terenów sąsiednich oraz odpowiednie odwodnienie drogi.

Droga powiatowa odwadniana będzie powierzchniowo, poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych. Wody opadowe odprowadzane będą tak jak dotychczas: częściowo do istniejących rowów retencyjno – infiltracyjnych lub na tereny zielone pasa drogowego, a częściowo do istniejącej kanalizacji deszczowej. Sposób odprowadzenia wód opadowych nie ulegnie zmianie.

Parametry techniczne planowanego do przebudowy odcinka drogi:

- klasa drogi – L (lokalna),
- klasa techniczna – V,
- kategoria ruchu – KR2,
- długość odcinka – ok. 14 km,
- szerokość jezdni – 5,0 ÷ 6,0 m,
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna,
- pochylenie porzecznic jezdni – 2 % (daszkowe na odcinkach prostych).

W obrębie planowanego przedsięwzięcia zlokalizowane jest istniejące uzbrojenie terenu w postaci:

- sieci elektroenergetycznej napowietrznej i kablowej,
- sieci telekomunikacyjnej napowietrznej i kablowej,
- sieci wodociągowej,
- kanalizacji deszczowej,
- sieci gazowej.

Mając na uwadze zakres zadania, istniejące uzbrojenie terenu nie koliduje z projektowaną przebudową drogi powiatowej.

Droga powiatowa nr 1622C Chełmno – Sztynwag, to istniejąca droga publiczna, która zlokalizowana jest na terenie gminy miejskiej i wiejskiej Chełmno oraz w powiecie grudziądzkim, na terenie gminy Grudziądz. Przebudowa drogi obejmuje odcinek zlokalizowany wyłącznie na terenie powiatu chełmińskiego, od skrzyżowania z drogą krajową nr 91 relacji Gdańsk – Częstochowa w Chełmnie do granicy powiatu (powiat grudziądzki) w miejscowości Wielkie Łunawy. Istniejąca jezdnia drogi posiada nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi od 5,0 m do 6,0 m.

Po obu stronach jezdni występują pobocza gruntowe, tereny zielone oraz odcinkowo rowy przydrożne.

Dostęp do nieruchomości przylegających do pasa drogowego drogi nr 1622C odbywa się poprzez istniejące zjazdy, które posiadają zróżnicowaną nawierzchnię: częściowo bitumiczną, częściowo z brukowej kostki betonowej, częściowo tłuczniową, betonową, a częściowo gruntową i gruntową wzmocnioną.

Przewidywany zakres oraz technologia wykonania robót związanych z przebudową drogi powiatowej nr 1622C Chełmno – Sztynwag:

- roboty pomiarowe,
- roboty rozbiórkowe,
- mechaniczne wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne,
- wykonanie podbudowy z mieszanki z kruszywa kamiennego niezwiązanego, stabilizowanego mechanicznie,
- wykonanie podbudowy z mieszanki z kruszywa związanego hydraulicznie cementem,
- mechaniczne frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- mechaniczne oczyszczenie nawierzchni,
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową,
- ułożenie warstwy nawierzchni bitumicznej,
- ułożenie nawierzchni z kostki kamiennej i betonowej,
- ustawienie krawężników i obrzeży betonowych na ławie betonowej z oporem, uzupełnienie i profilowanie poboczy gruntowych,
- ulepszenie poboczy gruntowych kruszywem kamiennym,
- odtworzenie i oczyszczenie rowów przydrożnych,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- ustawienie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- ewentualne zabezpieczenie lub przebudowa istniejącego uzbrojenia terenu, kolidującego z realizacją inwestycji.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takich jak: równiarka, koparko – ładowarka, układarki i walce drogowe. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym bądź spalinowym.

Planowane prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych, remontowo – budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Zastosowane materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody, kruszywa łamanego, betonu, a także paliw i energii elektrycznej.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie Chełmińskiego Parku Krajobrazowego.

W O J T
Krzysztof Wypij
mgr inż. Krzysztof Wypij

