

RBG.OŚ.6220.4.2024.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 (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112) 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 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572) po rozpatrzeniu wniosku Gminy Chełmno w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

orzeka się

- I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla realizacji przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 060172C w Starogrodzie Dolnym”.
- II. 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:
 - 1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godzinach 6.00-22.00.
 - 2) 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.
 - 3) 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 zanieczyszczeń.
 - 4) Miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.
 - 5) 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.
 - 6) Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapelnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi.
 - 7) Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni.

- 8) 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 prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- 9) Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew;
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów;
 - c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
 - d) 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.
- 10) W ramach inwestycji zapewnić udrożnienie (oczyszczenie) przepustu drogowego w km 0 + 567.
- 11) Zachować istniejące zadrzewienia. Inwestycję zrealizować bez wycinki drzew i krzewów.

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

Uzasadnienie

Na wniosek z dnia 29.07.2024 r. złożonego przez Gminę Chełmno wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej 060172C w Starogrodzie Dolnym”.

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 z późn. zm.) została zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W związku z powyższym w dniu 6.08.2024 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.4220.545.2024.JM.3 z dnia 8.10.2024 r., Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie opinią Nr N.NZ.403.1.16.2024 z dnia 22.08.2024 r. i Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu opinią Nr GD.ZZŚ.4901.270.2024.WL z dnia 19.08.2024 r. stwierdzili o braku konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla powyższej inwestycji.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej nr 060172C obręb Starogród na działkach nr 271, 735/1, 735/2, 421.

Łączna długość planowanego do przebudowy odcinka przedmiotowej drogi wyniesie ok. 1,247 km.

Droga położona jest wyłącznie na obszarze rolniczej przestrzeni produkcyjnej z terenami wykorzystywanymi pod prowadzenie upraw rolnych. Jest w złym stanie technicznym: zdeformowana nawierzchnia, na której występują wyboje, które powodują powstawanie zastoisk wodnych w czasie opadów.

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; obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowskiej.

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. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do przebudowy drogą.

Nieznaczne 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 technologie 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 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 dróg będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto inwestycja jest położona poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Przedmiotowy odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywanym przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego 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.

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. o 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).

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 i unieszkodliwianie odpadów.

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 z późn. zm.) 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.

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane 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).

Inwestycja znajduje się w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskim kodem PLGW200029, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ogólny JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskim kodem PLRW200010293889 – Trynka, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której nie określono stanu ogólnego (potencjał ekologiczny: nie można dokonać oceny potencjału ze względu na brak badań biologicznych w JCWP, stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego potencjału ekologicznego oraz zapewnieniem drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, a także utrzymania 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.

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 zadania 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 postojów pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię, co znacznie ograniczy możliwość ewentualnego zanieczyszczenia środowiska wodno – gruntowego.

Wody opadowe oraz roztopowe będą odprowadzone powierzchniowo, poprzez spadki podłużne i poprzeczne, na powierzchnie trawiaste i częściowo do rowów przydrożnych.

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.

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 (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1087 z późn. zm.).

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 w zakresie 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 podano 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 przedmiotowej drogi 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 oponę 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,
- 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 znikną 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.

Przedsięwzięcie jest zlokalizowane 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 2023 r. poz. 1336 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. Jednocześnie przewidziano zabezpieczenie istniejących zadrzewień na etapie realizacji przed uszkodzeniem.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano udrożnienie (oczyszczenie) przepustu drogowego w km 0+567, co wpłynąć może na poprawę warunków przemieszczania się drobnej fauny. Ponadto z uwagi na możliwe występowanie małych zwierząt, w tym płazów, wskazano na obowiązek bieżącej kontroli terenu prac na etapie realizacji.

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 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 2023 r., poz. 1336 z późn. zm.), np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzenie gniazd, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

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

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 (t. j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572 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 2023 r., poz. 2111) – zwolniono.

Załączniki:

1. Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Gmina Chełmno, ul. Dworcowa 5, 86 – 200 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 (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112);
3. Sołectwo Starogród Dolny;
4. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85 – 009 Bydgoszcz;
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie, ul. Łunawska 2A, 86 – 200 Chełmno;
6. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu; ul. Popiełuszki 3, 87 – 100 Toruń,
7. a/a

Do wiadomości:

1. BIP Gmina Chełmno,
2. Tablica ogłoszeń UG

W dniu 31.10.24 zawieszono na tab. ogłoszeń UG Chelmno
~~wysłano w formie okólnika.~~

Dziwot
(podpis)

W dniu umieszczono na stronie
www.gmina-chelmno.pl

(podpis)

W dniu 04.11.2024 umieszczono na stronie
www.bip.chelmno.ug.gov.pl

Z
(podpis)

W dniu 15.11.24 zdjęto z tab. ogłoszeń UG Chelmno

Dziwot
(podpis)

ZWERYFIKOWANO

Wyrażam/~~nie~~ wyrażam zgodę/y na:

- umieszczenie na stronie internetowej
www.bip.chelmno.ug.gov.pl
- zawieszenie na tablicy ogłoszeń UG Chelmno
- zawieszanie na tablicach soleckich

31.10.2024
(data)

Pinkwarto
(podpis)

**Załącznik Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia
do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Nr RBG.OŚ.6220.4.2024.KZ z dnia
31.10.2024 r.**

Inwestycja pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 060172C w Starogrodzie Dolnym” 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”.

Planowana inwestycja usytuowana jest w granicach administracyjnych województwa kujawsko – pomorskiego, powiecie chełmińskim, na terenie Gminy Chełmno, w obrębie Starogród.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej nr 060172C w Starogrodzie Dolnym na działkach nr: 271, 735/1, 735/2, 421.

Łączna długość planowanego do przebudowy odcinka przedmiotowej drogi wyniesie ok. 1,247 km.

Obecnie droga posiada nawierzchnię wzmocnioną kruszywem kamiennym o szerokości jezdni średnio 4 m. Odprowadzenie wód opadowych odbywa się w pas drogowy i odcinkami do rowów przydrożnych. Istniejący pod drogą w km 0+567 przepust średnicy 60 cm i długości 10 m wymaga oczyszczenia i odmulenia. Przedmiotowa droga jest w złym stanie technicznym: zdeformowana nawierzchnia, na której występują wyboje, ubytki, które powodują powstawanie zastoisk wodnych w czasie opadów.

Zakres prac obejmuje następujące zadania:

- prace przygotowawcze,
- korytowanie pod poszerzenia i ścieżkę rowerową,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni jezdni, ścieżki rowerowej i zjazdów (podbudowy i nawierzchni),
- wykonanie poboczy z kruszywa kamiennego łamanego i kostki kamiennej,
- wykonanie poboczy gruntowych (grunt z korytowania),
- wykonanie innej niezbędnej infrastruktury towarzyszącej drodze.

Rozbudowa drogi jest przedsięwzięciem lokalnym. Umożliwi ona dojazd i bezpieczniejszy dostęp do gruntów rolnych.

Celem projektowanej inwestycji jest zapewnienie ciągłości komunikacyjnej w odpowiedniej klasie z drogą wojewódzką nr 550 Chełmno – Unisław (początek projektowanego przedsięwzięcia), która to posiada nawierzchnię bitumiczną oraz z drogą gminną nr 0601108C również o nawierzchni bitumicznej.

Planowana do rozbudowy droga wykorzystywana będzie przede wszystkim na potrzeby dojazdu do posesji zlokalizowanych wzdłuż pasa drogowego, pól uprawnych oraz do posesji zlokalizowanych wzdłuż dróg dojazdowych dochodzących do przedmiotowej drogi. Ruch odbywać się będzie, podobnie jak obecnie, dwustronnie. Nie przewiduje się po przeprowadzeniu przebudowy wzrostu natężenia ruchu w stosunku do stanu obecnego. Przewiduje się, że średni dobowy ruch pojazdów w roku kształtować się będzie na poziomie ok. 150 pojazdów na dobę, w tym głównie samochody osobowe, pojazdy rolnicze, dostawcze i ciężarowe.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- klasa drogi – D,

- kategoria ruchu – KR1,
- prędkość projektowa – 30 km/godz.,
- szerokość jezdni – 5,0 m,
- droga dwupasmowa, dwukierunkowa,
- szerokość ścieżki rowerowej 2,0 m, długość ścieżki rowerowej ok. 1,2 km,
- szerokość poboczy utwardzonych kruszywem kamiennym i kostką kamienną 0,75 m.,
- szerokość poboczy gruntowych 0,75 m.

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

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

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie kostka betonowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będzie wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przygotowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Etap eksploatacji drogi nie wiąże się z wykorzystywaniem wody, surowców, materiałów i paliw.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane na terenie Chełmińskiego Parku Krajobrazowego.

W O J T
Krysiak
 mgr inż. Krzysztof Wypij