

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.), art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze 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) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 04.05.2023 r. (wpływ: 05.05.2023 r.) złożonego przez inwestora: Zarząd Powiatu Toruńskiego ul. Targowa 4-6, 87-100 Toruń (pełnomocnictwo: Biuro Projektowe Renata Krajczewska – Jendrusiak ul. Żwirki i Figury 9/1, 87-840 Lubień Kujawski) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pn: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2040C Zębówiec- Skrzypkowo -Krzykomy”.

Stwierdzam:

I. Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego pn: „Rozbudowie drogi powiatowej nr 2040C Zębówiec-Skrzypkowo -Krzykomy”.

II. Określam środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a uouioś wskazując:

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, 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昼iennej, tj. w godzinach 6⁰⁰-22⁰⁰, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 - 2) W celu ograniczenia emisji pyłów na etapie prac realizacyjnych zraszać teren budowy wodą, celem ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

- 3) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamierzenia.
- 4) 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.
- 5) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości co najmniej 10 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, poza terenami chronionymi akustycznie.
- 6) Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwieczonych 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.
- 7) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym poprzez:
 - 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.
2. Na terenie robót używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku konserwacji i awarii sprzętu.
3. Zabiegi związane z konserwacją, naprawami i postojami maszyn i urządzeń należy wykonać w miejscu do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
4. Prace budowlane należy wykonywać przy użyciu urządzeń i sprzętu posiadającego zabezpieczone (szczelne) układy hydrauliczne i napędowe w celu niedopuszczania do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi.

5. Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni.
6. W celu neutralizacji wycieków substancji chemicznych i ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie prowadzonych robót.
7. Miejsce skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.
8. Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapelnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcą. Kontenery (pojemnik) zabezpieczyć przed odpadami atmosferycznymi.

Uzasadnienie

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 74 ust. 1 i art. 75 ust. 1 pkt 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 (Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.) inwestor **Zarząd Powiatu Toruńskiego ul. Targowa 4-6, 87-100 Toruń (pełnomocnictwo: Biuro Projektowe Renata Krajczewska – Jendrusiak ul. Żwirki i Figury 9/1, 87-840 Lubień Kujawski)** wystąpił z wnioskiem z dnia 04.05.2023 r. (data wpływu 05.05.2023r.) o wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych korzystania ze środowiska naturalnego dla przedsięwzięcia pn.: **„Rozbudowa drogi powiatowej nr 2040C Zębówiec- Skrzypkowo -Krzykomy”**.

Po zapoznaniu się z kartą informacyjną przedsięwzięcia, organ ustalił na podstawie §3 ust. 2 pkt. 2 § 3 ust. 1 pkt. 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839), iż planowane do realizacji przedsięwzięcie jest przedsięwzięciem mogącym potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko naturalne.

Pismem z dnia 18.05.2023 r. nr RBiOŚ.6220.16.2023.SK zawiadomiono strony o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach korzystania ze środowiska naturalnego dla ww. przedsięwzięcia oraz o przekazaniu wniosku do organów opiniujących celem wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko. Z uwagi na fakt, iż w niniejszej sprawie liczba stron przekracza 10, zawiadomienie zostało podane stronom do wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Obrowo, wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Obrowo oraz na tablicy ogłoszeń w miejscowości realizacji inwestycji. Ponadto Wójt Gminy Obrowo przesłał do Gminy Czernikowo zawiadomienia na zamieszczenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy, organ wystąpił pismem nr RBiOŚ.6220.16.1.2023.SK z dnia 18.05.2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko naturalne i jego ewentualnego zakresu. Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 ustawy wystąpiono także do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu pismem nr RBiOŚ.6220.16.2.2023.SK z dnia 18.05.2023 r.

o wydanie opinii o konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko naturalne i jego ewentualnego zakresu. Organ wystąpił również w dniu 18.05.2023r. do organu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie-Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu pismem nr RBiOŚ.6220.16.3.2023.SK o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie.

W dniu 29.05.2023r. (wpływ: 01.06.2023r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu wydał opinię znak: N.NZ.40.2.9.3.2023, w której uznał, iż dla planowanej inwestycji nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W czasie postępowania Inwestor przesłał uzupełnienie Karty Przedsięwzięcia znajdujące się spis działek ewidencyjnych, które obejmują zakres planowanej inwestycji.

Uzupełnienie działek pod drogę jest związane z koniecznością poszerzenia pasa drogowego oraz po zweryfikowaniu granic pasa drogowego. Podane działki ewidencyjne są niezbędne dla przyjętych rozwiązań projektowych rozbudowy drogi powiatowej nr 2040C Zębówiec – Skrzypkowo – Krzykomy. Ponieważ karta informacyjna przedsięwzięcia była sporządzona na podstawie mapy ewidencyjnej, dlatego nie było do przewidzenia w momencie składania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, że przebieg granic pasa drogowego zostanie zmieniony.

W dniu 01.06.2023r przesłano uzupełnienie do organów opiniujących Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wydał opinię z dnia 01.06.2023r. (wpływ: 06.06.2023r.) nr GD.ZZŚ.5.4901.251.2023.WL o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko. W opinii organu planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych, nie znajduje się także na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych i na obszarach wodno-błotnych. Inwestycja położona 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 poz. 2233 ze zm.). W związku z powyższym organ opiniujący uznał, iż uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2023r. (Dz. U. 2023 poz. 300).

Dnia 16.06.2023r. (wpływ: 19.06.2023 r.) znak: WOO.4220.448.2023.OD Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwał pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu po otrzymaniu uzupełnienia przez inwestora w karcie przedsięwzięcia wydał opinię znak: N.NZ.40.2.9.5.2023 z dnia 20.06.2023 i stwierdził, iż nie widzi potrzeby zmiany aktualnie obowiązującej opinii, w której uznał, że nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Pełnomocnik Inwestora przesłał uzupełnienia Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia bezpośrednio do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i pismem z dnia

26.07.2023r. (wpływ: 26.07.2023r.) znak: WOO.4220.448.2023.OD.2 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał opinie w której stwierdził, iż dla przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Planowana inwestycja obejmuje wykonanie rozbudowy drogi powiatowej, zlokalizowanej w gminie Obrowo, w obrębach ewidencyjnych Zębówiec i Skrzypkowo, a także w gminie Czernikowo, w obrębie ewidencyjnym Jackowo.

Opisywany ciąg komunikacyjny wymaga pilnej przebudowy, gdyż jest niedostosowany do wymogów technicznych stawianych tego rodzaju drogom, co powoduje utrudnienia w jego użytkowaniu i wprowadza dodatkowo zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rodzaj i stan nawierzchni generują znaczne uciążliwości eksploatacyjne. W tym ujemnie wpływają na trwałość techniczną wszelkich pojazdów korzystających z drogi.

Droga posiada obecnie nawierzchnię asfaltową o złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia. Na przeważającym odcinku występuje zdegradowana nawierzchnia tłuczniowa o szerokości od ok. 4,00 do ok. 5,00 m, brakuje urządzonego pobocza.

Celem rozbudowy jest poszerzenie jezdni do 5,50 m, wykonanie pobocza 2x0,75 m, budowa zjazdów, budowa peronów autobusowych o szerokości 1,50 m, przebudowa skrzyżowań i polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Geometrię trasy drogi wkomponowano w istniejący teren.

Ponadto, projektowana i wybudowana droga spowoduje usprawnienie ruchu drogowego, co w konsekwencji ogranicza emisję negatywnych czynników ruchu drogowego, kierowcy będą płynnie się poruszać bez konieczności hamowania i przyspieszania.

Konstrukcja drogi wymaga wzmocnienia dla uzyskania właściwej grubości i projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych.

Projektowana przebudowa drogi podniesie jej standard, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez zmianę geometrii skrzyżowań, wpłynie korzystnie na sytuację gospodarczą okolicznych mieszkańców, obniżając koszty transportu.

Po zrealizowaniu inwestycji nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu. Nadal będzie to droga lokalna, istotna dla mieszkańców. Projektowana przebudowa poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego, wpłynie korzystnie na zdrowie mieszkańców jak i przejeżdżających.

Planowane parametry drogi:

- kategoria ruchu – KR3,
- klasa – Z,
- prędkość projektowa – 50 km/h,
- szerokość jezdni – 5,50 m,
- szerokość pobocza – 0,75m.

Przebudowywana droga przebiega przez tereny rolne.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takich jak: koparki, spychacze, dźwigi i walce drogowe, a także innych urządzeń, takich 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.

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

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

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

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200039, 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 tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.

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

- PLRW20001028994 – „Jordan”, 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, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: słaby; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLRW200010289729 – „Ciechocińska Struga”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia 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.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, w tym do rowów drogowych, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych. Jak wynika z Kip, biorąc pod uwagę m.in. niewielkie natężenie ruchu na drodze, nie przewiduje się konieczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni.

Na etapie realizacji inwestycji, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej lub dowożona beczkowozem.

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

Etap realizacji inwestycji wiąże się z wykonaniem płytkich wykopów, związanych 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.

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

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

Przebudowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji

niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowa droga w ramach tego przedsięwzięcia. 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 przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla).

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

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jej pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. 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 (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

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 2022 r., poz. 699 ze zm.).

Na etapie realizacji, 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). 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.

Ze względu na strukturę i natężenie ruchu nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych.

Przedmiotowy odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. W związku z powyższym, nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny po zrealizowaniu zamierzenia. W ramach inwestycji zostaną wykonane roboty wpływające na poprawę klimatu akustycznego.

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, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} 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 PM_{2,5}. 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 PM_{2,5} (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

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

Przebudowa 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.

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

Zgodnie z Kip, realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew, a zadrzewienia pozostające w zasięgu robót zostaną zabezpieczone na czas realizacji prac.

Realizacja zadania nie obejmuje budowy, remontu bądź przebudowy przepustów. Zgodnie z Kip, istniejący przepust pod drogą w km 3+454,10 o średnicy 100 cm zostanie oczyszczony i udrożniony, co pozwoli na zachowanie warunków potencjalnej migracji zwierząt małych, w tym płazów.

Z uwagi na obecność potencjalnych siedlisk zwierząt oraz obecność potencjalnych warunków dla migracji płazów (w tym w miejscu przekroczenia cieków wodnych), na podstawie Kip wskazano konieczność bieżącej kontroli występowania małych zwierząt w zasięgu robót, co ma na celu wykluczenie przypadkowej śmiertelności drobnej fauny, w tym płazów.

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.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych, wynikającymi z art. 51 i/lub 52 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

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

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip wraz z uzupełnieniami rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia.

W przypadku wystąpienia bezpośredniego zagrożenia szkodą w środowisku lub szkody w środowisku należy postępować zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. ustawą z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. z 2020 r., poz. 2187 t.j.).

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowego postanowienia, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 uouioś, tutejszy Organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Zawiadomieniem z dnia 21 sierpnia 2023r. nr RBiOŚ.6220.16.7.2023.SK poinformowano strony postępowania o zakończeniu postępowania w sprawie, możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Z uwagi na fakt, iż w niniejszej sprawie liczba stron przekracza 10, zawiadomienie zostało podane stronom do wiadomości poprzez zamieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Obrowo, wywieszenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Obrowo oraz Urzędzie Gminy Czernikowo na tablicy ogłoszeń w miejscowości realizacji inwestycji.

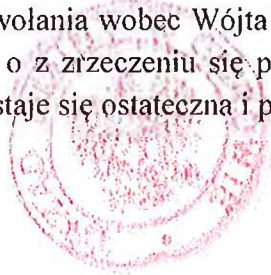
W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu ul. Targowa 13/15, 87-100 Toruń, za pośrednictwem Wójta Gminy Obrowo w terminie 14 dni od daty jej doręczenia. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Wójta Gminy Obrowo. Z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Obrowo oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnia ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



WÓJT
mgr Andrzej Wieczynski

Otrzymują strony:

1. Strony postępowania.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor ul. Szosa Bydgoska 1, 87-100 Toruń.
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne – Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu ul. Popiełuszki 3, 87-100 Toruń.

Załącznik 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2040C Zębówiec-Skrzypkowo -Krzykomy”

CHARAKTERYSTYKA CAŁEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie to rozbudowa drogi powiatowej nr 2040C Zębówiec-Skrzypkowo –Krzykomy, celem rozbudowy jest poszerzenie jezdni do 5,50 m, wykonanie pobocza 2x0,75 m, budowa zjazdów, budowa peronów autobusowych o szerokości 1,50 m, przebudowa skrzyżowań i polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Geometrię trasy drogi wkomponowano w istniejący teren.

Ponadto projektowana i wybudowana droga spowoduje usprawnienie ruchu drogowego, co w konsekwencji ogranicza emisję negatywnych czynników ruchu drogowego, kierowcy będą płynnie się poruszać bez konieczności hamowania i przyspieszania.

Konstrukcja drogi wymaga wzmocnienia dla uzyskania właściwej grubości i projektowanych spadków poprzecznych i podłużnych.

Projektowana przebudowa drogi podniesie jej standard, poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego poprzez zmianę geometrii skrzyżowań, wpłynie korzystnie na sytuację gospodarczą okolicznych mieszkańców, obniżając koszty transportu.

Przy wzrastającym ruchu samochodowym oraz wymagań Unii Europejskiej przebudowa dróg poprawiająca ich stan i podnosząca ich standard stają się sprawą bardzo istotną dla sytuacji gospodarczej danego regionu.

Przebudowywana droga przebiega przez tereny rolne.

Przedsięwzięcie zmieni szerokość jezdni do 5,50 m, nie zmieni aktualnego natężenia ani struktury ruchu.

Planowana inwestycja ma na celu przebudowę drogi powiatowej do uzyskania przekroju:

- jezdnia – szerokość do 5,50 m;
- obustronne pobocza 2 x 0,75 m;
- zjazdy – szerokość od 5,00 m do 6,00 m;
- perony – szerokość 1,50 m;
- doświetlenie lampami solarnymi, znakami solarnymi aktywnymi przejść dla pieszych;
- powierzchniowe odwodnienie drogi z wykorzystaniem istniejących rowów;
- budowa kanału technologicznego lub uzyskanie odstępu od budowy kanału technologicznego;
- uwzględnienie kolizji z urządzeniami podziemnymi.

Przedsięwzięcie obejmuje działki ewidencyjne w jednostce ewidencyjnej 041507_2 Obrowo o następujących numerach:

- obręb 0021 Zębówiec - działki ew. nr: 65/1, 33/2, 38/1, 42/2, 48/1, 48/3, 48/4, 60/2, 60/3, 40, 75, 36/1, 47/1.

- obręb 0014Skrzypkowo - działki ew. nr: 128, 139/1, 139/4, 139/3, 169, 170,254, 252/1,257/10, 216/1,261/4, 261/5.

Przedsięwzięcie obejmuje działki ewidencyjne w jednostce ewidencyjnej 041503_2 Czernikowo o następujących numerach:

- obręb 0003Jackowo - działki ew. nr: 23/1, 1.

Przedsięwzięcie graniczy z następującymi działkami w jednostce ewidencyjnej 041507_2 Obrowo:

- 0021 Zębówiec działki nr:63/3, 63/5, 65/2, 60/8, 249, 62/9, 62/10, 43/1, 43/2, 42/3, 33/3, 36/2, 35, 44, 164/1, 164/2.
- obręb 0014Skrzypkowo - działki ew. nr: 123/3, 127/2, 138/10, 141/5, 141/4, 141/2, 144/3, 144/4, 146, 147/1, 150/6, 150/5, 151, 158/4, 158/5, 159/1, 275, 152, 153, 154, 155, 156, 278, 277, 159/5, 159/3, 160/1, 160/6, 160/4, 161, 162, 163, 167, 168, 171, 172, 173/2, 173/1, 177/1, 217/1, 174/1, 217/3, 218, 217/4, 220, 219/2, 225/1, 226, 227, 228, 229, 230/1, 231, 232/1, 232/2, 234/1, 246/3, 246/10, 246/9, 246/8, 246/6, 247/3, 247/5, 247/6, 248/2, 248/1, 249/2, 249/1, 250/1, 250/2, 251/1, 251/2, 215/3, 218/1, 261/1, 276, 268, 260, 258/3, 258/2, 258/10, 258/13, 258/9, 258/7, 258/12, 258/11, 257/10, 257/11, 256/3, 256/2, 256/4, 256/8, 256/5, 256/6, 255, 139/3, 138/10, 127/1, 126/3, 126/2, 126/1, 125, 124, 122, 123/3, 123/2, 121, 120, 119, 118, 116, 115, 114, 113, 112, 111/1, 110, 109, 108, 107, 104/2, 102/1, 104/3, 103/1, 103/4, 103/5, 103/3, 98/1, 97/1, 96/1, 91/3, 92, 90/1, 91/2, 66, 65, 64/1, 60, 59, 57, 56/3, 56/4, 56/1, 55/1, 53, 52, 41, 40/2, 39, 40/1, 37, 36/2, 35/2, 35/1, 34/2, 34/3, 34/4, 33/1, 33/2, 32, 31.

Przedsięwzięcie graniczy z następującymi działkami w jednostce ewidencyjnej 041503_2 Czernikowo:

- obręb 0003 Jackowo - działki ew. nr: 3/2, 3/3, 6/9, 6/8.

1.3 Parametry rozbudowywanej drogi:

- długość projektowanego odcinka drogi powiatowej: ok.5,175 km;
- klasa drogi: „Z” (droga zbiorcza);
- kategoria drogi: droga powiatowa;
- prędkość projektowa – 50 km/godz.;
- kategoria ruchu: KR3 (kategoria ruchu zostanie podwyższona z KR1 na KR3);
- szerokość jezdni: 5,50 m;
- szerokość zjazdów – od 5,00 m do 6,00 m;
- szerokość peronu – 1,50 m;
- szerokość poboczy – 0,75 m.

Geometria projektowanej drogi oparta o istniejący układ komunikacyjny. Niweleta drogi w sposób maksymalny nawiązuje do istniejącego ukształtowania terenu i rzędnych istniejących.

Wykonanie rozbudowy drogi zostanie wykonane w oparciu o decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Nie przewiduje się wycinki drzew i krzewów.

Na obszarze planowanej inwestycji, występują drzewa przydrożne (głównie klony pospolite brzozy, lipy drobnolistne, wierzba, grab pospolity, wiąz pospolity, akacja, świerki i drzewa owocowe). Dodatkowo występują rośliny ruderalne oraz roślinność trawiasta. Na odcinkach dróg występują głównie trawy (min. wiechlina roczna, perz właściwy, życica trwała, rośliny zielne charakterystyczne dla poboczy dróg między innymi mniszek lekarski, pokrzywa zwyczajna, jasnota biała, tasznik pospolity oraz rośliny uprawne.

Istniejące w granicach omawianego obszaru inwestycji zbiorowiska roślinności zielnej nie mają istotnego wpływu na kształtowanie bioróżnorodności faunistycznej w skali lokalnej i ponadlokalnej.

Objęty opracowaniem obszar nie obejmuje również wartościowych grup drzew i krzewów oraz ich pojedynczych egzemplarzy. W obszarze tym nie rosną chronione prawnie gatunki drzew i krzewów. Na podstawie przeprowadzonej obserwacji przyrodniczej stwierdzono, że inwestycja nie będzie miała znaczącego znaczenia dla żadnej ważnej grupy zwierząt. Istniejące tam środowisko przyrodnicze nie ma znaczącego i brzemienne w skutki wpływu na utrzymywanie różnorodności biologicznej przedstawicieli zwierząt i roślin. Bezpośrednim powodem takiej sytuacji jest zbyt ubogie i mało zróżnicowane środowisko przyrodnicze. Podczas wykonywania obserwacji nie stwierdzono obecności płazów i gadów.

Planowana do rozbudowy droga przebiega w terenie rolnym, gdzie występuje zabudowa zagrodowa. W zasięgu inwestycji nie występują żadne formy ochrony przyrody.

1. RODZAJ TECHNOLOGII

W ramach przedmiotowej inwestycji, przewiduje się wykonanie robót w następujących technologiach:

- **projektowana konstrukcja jezdni na istniejącej nawierzchni:**
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S50/70 gr. 4 cm;
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego: AC 16 W 50/70 gr. 4 cm;
 - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego: AC 16 W 50/70 gr. min. 4 cm;
 - istniejąca konstrukcja nawierzchni.
- **projektowana konstrukcja jezdni na poszerzeniu nawierzchni:**
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S50/70 gr. 4 cm;
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego: AC 16 W 50/70 gr. 4 cm;
 - geosiatka 100 kN/m o szerokości 2 x 50 cm;
 - warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego: AC 16 W 50/70 gr. min. 4 cm;
 - podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego AC 16 P 35/50 gr. 6 cm;
 - podbudowa pomocnicza z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm gr. 20 cm;
 - warstwa gruntu stabilizowanego cementem o $R_m = 5,0\text{MPa}$ gr. 20 cm;
 - profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.
- **projektowana konstrukcja zjazdów asfaltowych:**
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11 S 50/70 grub. 4 cm;

- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC11 W 50/70 grub. 4 cm;
- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm grub. 20 cm;
- warstwa technologiczna: stabilizacja gruntu cementem o $R_m=5,0$ MPa gr. 10 cm;
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

➤ **projektowana konstrukcja nawierzchni peronu:**

- warstwa ścieralna z kostki betonowej bez fazy grub. 6 cm;
- podsypka cementowo – piaskowa 1:4 grub. 3-5 cm;
- warstwa technologiczna: stabilizacja gruntu cementem o $R_m= 5,0$ MPa gr. 15 cm;
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

Zaprojektowano obrzeże betonowe o wymiarach 8x30 cm na ławie betonowej z betonu C12/15 z oporem ograniczające chodnik i peron od strony zewnętrznej oraz krawężnik betonowy o wymiarach 30x15 cm na ławie betonowej z betonu C12/15 z oporem od strony jezdni.

➤ **projektowana konstrukcja pobocza tłuczniewego:**

- warstwa tłucznia kamiennego gr. 20 cm;
- warstwa odcinająca z piasku gr. 10 cm;
- profilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

- prace z branży elektrycznej – nie przewiduje się wystąpienia kolizji;
- prace z branży gazowej – nie przewiduje się wystąpienia kolizji;
- prace z branży sanitarnej – odprowadzenie powierzchniowe z odprowadzeniem wody deszczowej za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległy teren w granicach pasa drogowego oraz do przydrożnych rowów;
- prace z branży teletechnicznej – nie przewiduje się wystąpienia kolizji.

Wszystkie materiały przewidziane do wykorzystania w trakcie budowy posiadać będą wymagane certyfikaty i/lub atesty.

Roboty ziemne oraz nawierzchniowe wykonywane będą mechanicznie, natomiast roboty branżowe mechanicznie i ręcznie.

2. EWENTUALNE WARIANTY PRZEDSIĘWZIĘCIA

- Wariant zerowy – brak realizacji inwestycji.

W przypadku braku realizacji przedsięwzięcia zachowany zostanie dotychczasowy stan użytkowania terenu. Stan środowiska pozostanie bez zmian.

W stosunku do stanu istniejącego nie dojdzie do dodatkowej emisji substancji gazowo-pyłowych do powietrza atmosferycznego oraz emisji hałasu na etapie budowy.

Wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu inwestycji, nie wprowadza żadnych zmian w zagospodarowaniu terenu ani oddziaływań związanych z etapem realizacji zadanie. Z drugiej zaś strony zaniechanie inwestycji utrzyma dotychczasowe skutki eksploatacji tego szlaku komunikacyjnego, tj. zły stan środowiska (zanieczyszczenie wód opadowych,

zanieczyszczenie powietrza wywołane zwiększona emisją spalin i pyleniem nawierzchni, hałas i wibracje pochodzące od pojazdów poruszających się po nierównej nawierzchni), niekomfortowe warunki podróżowania i zamieszkiwania na terenie zabudowanym.

- Wariant inwestycyjny(opisywany w opracowaniu)obejmujący rozbudowę istniejącej drogi.

Rozbudowa drogi uzupełni istniejące zagospodarowanie pasa drogowego o elementy powodujące wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.

Biorąc pod uwagę opisany zakres przedsięwzięcia można stwierdzić, że jego realizacja przyczyni się do poprawy warunków komunikacyjnych poprzez zwiększenie bezpieczeństwa i płynności ruchu.

Wariant ten uwzględnia powszechnie stosowane rozwiązania technologiczne oraz niezbędne zabezpieczenia dla tego typu inwestycji. Między innymi niweletę nawierzchni drogi zaprojektowano, tak aby zapewnić właściwe odwodnienie. Konstrukcja nawierzchni z kostki betonowej zabezpieczać będzie przed rozmywaniem i dalszą deformacją drogi, zapewni odpowiednią sztywność i nośność. Powstanie nowoczesna i wygodna droga. Przeprowadzenie inwestycji według tego wariantu wpłynie pozytywnie na środowisko.

Ze względu na istotną poprawę warunków komunikacyjnych drogi oraz zmniejszenie jej uciążliwości dla środowiska wariant proponowany do realizacji stanowi optymalne rozwiązanie.

Przedmiotowa inwestycja nie będzie miała negatywnego oddziaływania na środowisko.

Na etapie projektowania nie podjęto prób innego wariantowania z uwagi na zakres, charakter drogi i dotychczasowy jej przebieg.

Ochrona krajobrazu

- place budowy oraz drogi techniczne zorganizowane będą w taki sposób, by ograniczyć korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Po zrealizowaniu inwestycji teren zostanie przywrócony do stanu poprzedniego;
- ze względu na ochronę pobliskiej roślinności ruch samochodów i maszyn budowlanych powinien odbywać się po wyznaczonych do tego drogach dojazdowych;
- na etapie realizacji przedsięwzięcia konieczne jest zabezpieczenie drzew i krzewów rosnących w bezpośredniej bliskości budowanej drogi przed uszkodzeniami mechanicznymi.
- pnie narażonych na uszkodzenia drzew, należy owinać matami słomianymi lub trzcinowymi, a następnie obłożyć szczelnie tak zabezpieczony pień deskami drewnianymi. Odeskowanie należy mocować za pomocą drutowania lub wiązania linami włókiennymi. Wyklucza się stosowanie gwoździ.
- odsłonięte na czas budowy korzenie drzew i krzewów należy jak najszybciej przykryć gruntem, a jeśli to niemożliwe to zabezpieczyć je przed przesychaniem matami jutowymi.

Gospodarka odpadami:

- postępowanie z odpadami, zgodnie z obowiązującym prawem, na mocy ustaleń kontraktowych odpowiadać będzie Wykonawca Robót;
- odpady magazynowane będą w wyznaczonych miejscach, na szczelnym, utwardzonym podłożu;
- przewiduje się maksymalny odzysk surowców wtórnych oraz selektywne magazynowanie odpadów technologicznych i niebezpiecznych;
- plac budowy zostanie wyposażony w urządzenia sanitarne dla pracowników w szczelnych pojemnikach do gromadzenia nieczystości socjalno - bytowych;
- odpady, które nie będą mogły zostać powtórnie wykorzystane, zostaną przekazane do unieszkodliwienia specjalistycznym firmom posiadającym zezwolenia w zakresie świadczonych usług;
- odpady niebezpieczne (jeśli takie powstaną na etapie budowy) należy magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich zawartych, a następnie przekazać do utylizacji specjalistycznym firmom posiadającym zezwolenia w zakresie świadczonych usług.

Podczas prowadzonych prac zostanie maksymalnie ograniczony zasięg prowadzonych robót ziemnych i drogowych. Drzewa znajdujące się w obrębie obszaru robót budowlanych zostaną zabezpieczone w celu ochrony pnia i kory. Drzewa zostaną odpowiednio zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi m.in. przez osłonięcie systemu korzeniowego i pni. W czasie robót ziemnych będzie zwrócona uwaga na to, aby nie został naruszony system korzeniowy drzew.

W ramach zabezpieczenia drzew należy wykonać następujące czynności:

- zabezpieczenie pni drzew obudową z desek do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 1,5-2 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów,
- dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu (i być lekko zagłębiona w ziemi),
- jeżeli jest to niemożliwe np. przez nadbiegi korzeniowe, deski należy obsypać ziemią, przymocowanie desek do pnia opaskami z drutu okrągłego, miękkiego ocynkowanego lub taśmy stalowej ocynkowanej (nie wolno używać do tego celu gwoździ) - opaski należy stosować w odległości co 40-60 cm od siebie - czyli min. 3 na pniu, podlewanie wodą w ilości ok. 20 dm³ (dziennie) na 1 szt. drzewa w zależności od warunków atmosferycznych oraz wskazań Inspektora Nadzoru przez cały czas trwania robót,
- przykrycie korzeni matami słomianymi w ilości ok. 4 m² na 1 szt. drzewa,
- w przypadku wymiany nawierzchni utwardzonych w obrębie rzutu korony i strefie 2m od obrysu korony, nie wolno pozostawiać odkrytej wierzchniej warstwy ziemi, należy natychmiast położyć nową nawierzchnię, lub przykryć glebę matami słomianymi lub wilgotną jutą,

- wytyczenie tras poruszania się ludzi i sprzętu budowlanego,
- wytyczenie miejsc składowania materiałów,
- należy podwiązać nisko osadzone gałęzie.

Zdejmowany humus zostanie ułożony w przyzmacz, a następnie wykorzystany przy robotach wykończeniowych podczas humusowania skarp oraz urządzania zieleni przydrożnej. Masy ziemne pochodzące z wykopów, jeśli nie będą w żaden sposób zanieczyszczone zostaną ponownie wykorzystane na cele budowlane.

W trakcie przeprowadzonej wizji lokalnej nie stwierdzono w obrębie inwestycji występowania siedlisk przyrodniczych oraz gatunków chronionych. Jednakże, przed rozpoczęciem prac, przeprowadzona zostanie wizja lokalna przebudowywanej drogi, pod kątem stwierdzenia czy przedsięwzięcie nie stanowi miejsca lęgów gatunków chronionych. W zasięgu oddziaływania inwestycji nie występują siedliska chronionych gatunków, w szczególności płazów. Przez teren przebudowywanej drogi nie przebiegają szlaki migracji płazów. Położenie drogi poza obszarami cennymi przyrodniczo. W przypadku wystąpienia siedlisk przyrodniczych oraz gatunków chronionych prace zostaną wykonywane poza okresem lęgowym przypadającym w okresie od 1 marca do 15 października.

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku tj. na terenach przeznaczonych do ochrony akustycznej określono w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – tekst jednolity (Dz. U. 2014 r., poz. 112).

Wartości dopuszczalne równoważnego poziomu dźwięku A dla pory dziennej, tj. w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰ dotyczą 16 godzin, natomiast dla pory nocnej, tj. w godz. 22⁰⁰ – 6⁰⁰ dotyczą przedziału czasu odniesienia równego 8 godzinom.

Wartości poziomów dopuszczalnych są zależne od funkcji urbanistycznej, jaką spełnia dany teren jak również są uzależnione od charakteru źródeł emisji hałasu (są wyższe dla dróg i linii kolejowych niż dla pozostałych grup źródeł hałasu).

Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu, z wyłączeniem hałasu powodowanego przez starty, lądowania i przeloty statków powietrznych oraz linie elektroenergetyczne, oraz rodzaje terenów przeznaczonych do ochrony zawiera tabela 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku – tekst jednolity (Dz. U. 2014 r., poz. 112):

3. Wpływ wibracji na otoczenie

Etap realizacji

Wibracje przy realizacji tras drogowych są powodowane przez pracę maszyn ziemnych, roboty nawierzchniowe, pracę walców drogowych itp. Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkaset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwościach do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny nawet znacznie oddalone od trasy drogowej. Oddziaływania wibracji podczas budowy dróg mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie a amplituda tych

wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych.

Planowane przedsięwzięcie spowoduje dodatkową uciążliwość akustyczną (emisję hałasu) jedynie na etapie wykonywania prac budowlanych. Oddziaływania będą miały wyłącznie charakter lokalny, krótkotrwały, odwracalny, ograniczony do terenu budowy. Planowana inwestycja nie wpłynie w negatywny sposób na klimat akustyczny w rejonie przedsięwzięcia. Jedynie na etapie robót budowlanych może wystąpić zwiększenie poziomu hałasu spowodowane pracą maszyn budowlanych oraz ruchem pojazdów ciężkich dowożących materiały budowlane. Planowana inwestycja nie generuje hałasu. W trakcie eksploatacji planowany poziom hałasu, generowany przez użytkowników obiektu dla przedmiotowej inwestycji nie powinien przekraczać wartości dopuszczalnych, podanych przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120 poz. 826 z późniejszymi zmianami).

W trakcie budowy emisja drgań nie powinna przekroczyć poziomu dopuszczalnego z uwagi na komfort dla ludzi i obiektów budowlanych, co automatycznie oznacza że poziom drgań nie przekroczy też wartości stwarzającej zagrożenie dla ludzi i obiektów budowlanych. Oddziaływania te będą miały wyłącznie charakter lokalny, krótkotrwały, odwracalny, ograniczony do terenu budowy. W trakcie eksploatacji drgania emitowane przez planowaną inwestycję będą pomijalnie małe.

Etap eksploatacji

Wibracje powstałe przy eksploatacji drogi mają znikomą siłę i nie będą negatywnie oddziaływać na środowisko.

Prognozowany wpływ przebudowanego układu drogowego na zanieczyszczenie powietrza

Zasadniczym kryterium oceny oddziaływania inwestycji na powietrze atmosferyczne jest dotrzymanie warunków stężeń dopuszczalnych zanieczyszczeń w powietrzu, zgodnie z poziomami określonymi przez Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 24 sierpnia 2012 r. poz. 1031 z późniejszymi zmianami).

Etap realizacji

Podczas realizacji prac związanych z budową nowego obiektu, do powietrza atmosferycznego będą wprowadzane zanieczyszczenia w postaci spalin (pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu) oraz pyłu (powstającego przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne).

W fazie przebudowy drogi wystąpią źródła zanieczyszczeń powietrza, którymi będą:

- maszyny drogowe i samochody ciężarowe – powodujące emisję spalin;
- gorąca masa bitumiczna – powodująca emisję par ciężkich węglowodorów;
- roboty ziemne – powodujące powstanie pyłu ziemnego. niemniej nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko zadba się o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację.

Podczas realizacji prac związanych z budową nowego obiektu, do powietrza atmosferycznego będą wprowadzane zanieczyszczenia w postaci spalin (pochodzących z silników pracujących maszyn i środków transportu) oraz pyłu (powstającego przy pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne).

Zanieczyszczenia te nie będą stanowić zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

Nie przewiduje się, aby wartość emisji przekroczyła wartości dopuszczalne i była uciążliwa dla środowiska.

Ich emisja będzie miała charakter niezorganizowany i lokalny, ograniczony do terenu budowy, w ilości nieprzekraczającej dopuszczalnych poziomów. Zaleca się aby:

- W okresie bezdeszczowym należy podczas prowadzenia prac ziemnych zraszać powierzchnię terenu wodą w celu ograniczenia pylenia
- Stosowane maszyny i urządzenia wyposażone w silniki spalinowe powinny charakteryzować się dobrym stanem technicznym i spełniać wymogi rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 30 kwietnia 2014r. w sprawie szczegółowych wymagań dla silników spalinowych w zakresie ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez te silniki (Dz.U.2014 poz. 588 z późniejszymi zmianami).

Obszary na których planowana jest przedmiotowa inwestycja stanowią głównie otwartą przestrzeń, w której występuje niska i średnia roślinność, co sprzyja bardzo dobremu przewietrzaniu analizowanego ciągu komunikacyjnego. Nie przewiduje się występowania stref stagnacji, gdzie zanieczyszczenia mogą się kumulować.

WÓJT
mgr Andrzej Wieczynski