

DECYZJA

Na podstawie art. 104, art. 106 Kodeksu Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 ze zm.), .) art. 64 ust. 1 pkt. 1, 2 i 4 oraz art. 84 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 ze zm.) zwanej dalej w skrócie uouioś 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 t.j.) oraz upoważnienia Wójta Gminy Lubicz – decyzja nr ORG.0052.41.2018 z dnia 12.12.2018 r., po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Inwestora Gminę Lubicz, ul. Toruńska 21, 87-162 Lubicz Dolny, reprezentowaną przez Panią Renatę Krajczewską – Jędrusiak, Biuro Projektowe, ul. Żwirki i Wigury 9/1, 87-840 Lubień Kujawski, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Przebudowa drogi gminnej nr 100844C, drogi gminnej nr 100843C, drogi gminnej nr 100842C oraz drogi gminnej nr 100845C w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. Storczykowej, ul. Konwaliowej i ul. Liliowej w Złotorii”, oraz po wydaniu opinii przez Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w dniu 27.04.2023 r. znak GD.ZZŚ.5.4901.200.2023.WL (nr rej. 7263, data wpływu 28.04.2023 r.), opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego znak: N.NZ.40.2.8.8.2023 z dnia 27.04.2023 r. (nr rej. 7469, data wpływu 08.05.2023) oraz postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy znak WOO.4220.365.2023.JM.2 z dnia 09.05.2023 r. (nr rej. 7550, data wpływu 09.05.2023 r.)

Wójt Gminy Lubicz

ORZEKA

o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 100844C, drogi gminnej nr 100843C, drogi gminnej nr 100842C oraz drogi gminnej nr 100845C w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. Storczykowej, ul. Konwaliowej i ul. Liliowej w Złotorii””

- nakłada na Inwestora obowiązek przestrzegania niżej wyszczególnionych wskazań:

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) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 10 m od cieków i zbiorników wodnych.
- 4) Każdorazowo przed podjęciem prac w obszarze wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta należy odłowić, a następnie przenieść poza teren robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki.
- 5) Nie organizować zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów w zasięgu rzutu koron drzew.
- 6) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew i wygrozdzenie krzewów,
 - b) 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,
 - c) przesuszeniem systemu korzeniowego poprzez utrzymywanie maksymalnie przez dobę otwartych wykopów lub stosowanie mat osłaniających i ich nawilżanie w okresie obniżonej wilgotności gruntu i powietrza.

UZASADNIENIE

W dniu 17.04.2023 r., Inwestor Gmina Lubicz, ul. Toruńska 21, 87-162 Lubicz, reprezentowana przez Pełnomocnika Panią Renatę Krajczewską – Jędrusiak, Biuro Projektowe, ul. Żwirki i Wigury 9/1, 87-840 Lubień Kujawski, wystąpiła do Wójta Gminy Lubicz z wnioskiem nr rej. 6466 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowa drogi gminnej nr 100844C, drogi gminnej nr 100843C, drogi gminnej nr 100842C oraz drogi gminnej nr 100845C w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. Storczykowej, ul. Konwaliowej i ul. Liliowej w Złotorii”. Wójt Gminy Lubicz na podstawie art.74 ust 1 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 ze zm.) dalej ustawa uouioś, sprawdził kompletność złożonego wniosku, ustalił strony postępowania i zawiadomieniem ROŚ.6220.12.2023.PD, z dnia 20.04.2023 r. powiadomił o jego wszczęciu. a także zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy z dnia 3 października wystąpił pismem sygn. akt ROŚ.6220.12.2023.PD z dnia 20.04.2023 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu o wydanie opinii w sprawie

konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i jego zakresu a także przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 28.04.2023 r., wpłynęła opinia (nr rej. 7263) Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z opinią znak GD.ZZŚ.5.4901.200.2023.WL, w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny opinią N.NZ.40.2.8.8.2023 z dnia 27.04.2023 r. (nr rej. 7469, data wpływu 08.05.2023 r.) również potwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem WOO.4220.365.2023.JM.2 z dnia 09.05.2023 r. (nr rej. 7550) nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art.10 KPA organ prowadzący postępowanie przed wydaniem decyzji wydał zawiadomienie oraz obwieszczenie ROŚ.6220.12.2023.PD z dnia 10.05.2023 r. o możliwości składania wniosków, uwag i zastrzeżeń oraz o możliwości zapoznania się ze zgromadzonymi dowodami w trakcie postępowania przed wydaniem decyzji. Przedmiotowe obwieszczenie opublikowane zostało na tablicach ogłoszeń w miejscowości realizacji przedsięwzięcia, tablicy ogłoszeń UG Lubicz oraz stronie internetowej UG Lubicz. W wyznaczonym terminie nie zgłoszono nowych

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, ponieważ długość przebudowywanych dróg wynosi około 1,537 km.

Przed wydaniem niniejszej decyzji Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, rozpatrując uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ww. uouioś, w tym skalę przedsięwzięcia i możliwe zagrożenia dla środowiska przy istniejącym użytkowaniu terenu, z uwzględnieniem wielkości, prawdopodobieństwa, czasu trwania i zasięgu oddziaływania.

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

Obszar inwestycji przebiega przez gminę Lubicz, w obrębie ewidencyjnym Złotoria. Inwestycja będzie realizowana w dwóch etapach, tj.:

- Etap I - Przebudowa drogi gminnej nr 100844C oraz drogi gminnej nr 100843C w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. Storczykowej, ul. Konwaliowej i ul. Liliowej w Złotorii” na długości 0,961 km;
- Etap II - Przebudowa drogi gminnej nr 100842C oraz drogi gminnej nr 100845C w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. Storczykowej, ul. Konwaliowej i ul. Liliowej w Złotorii” na długości 0,576 km;

Drogi posiadają obecnie nawierzchnię tłuczniową o złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia.

Celem inwestycji jest przebudowa pieszo-jezdni o szerokości od 4,00 do 5,00 m, wykonanie pobocza 2x0,75 m, budowa zjazdów, przebudowa skrzyżowań i polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Geometrię trasy drogi wkomponowano w istniejący teren.

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.

Parametry projektowanych dróg:

- długość projektowanego odcinka dróg gminnych: ok. 1,5 km;
- klasa drogi: „D” (droga dojazdowa);
- kategoria drogi: droga gminna;
- prędkość projektowa - 50 km/godz.;
- kategoria ruchu: KR1;
- szerokość pieszo - jezdni: od 4,00 m do 5,00 m;
- szerokość zjazdów - od 4,00 m do 5,00 m;
- szerokość pobocza - 0,75 m;
- przepusty - 55 m.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takiego 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.

Inwestycja nie będzie wymagała utworzenia zaplecza budowy dla parku maszynowego. Pojazdy, maszyny i urządzenia będą parkowane w czasie nie wykonywania pracy na terenie pozostającym we władaniu Inwestora. Materiały i surowce na budowę będą przywożone bezpośrednio na teren budowy w zależności od potrzeb.

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.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z gminnej sieci wodociągowej lub dowożonej beczkowitzem), kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, krawężników betonowych, asfaltu, 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 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 uzdrowiskowej.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie wiejskim, o niskiej gęstości zaludnienia.

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

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

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

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

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, 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 spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Przy przebudowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. 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 zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

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

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze 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.

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. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu chemicznego wód podziemnych.

Zadanie znajduje się w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW20001028994 - Jordan, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny określono jako zły (słaby stan ekologiczny, brak danych dla stanu chemicznego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych;
- PLRW20001128999 - Drwęca od Struga Rychnowska do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny określono jako zły (umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i 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 wyłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

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

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

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

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

Odwodnienie wód deszczowych z nawierzchni drogowej powierzchniowe nastąpi przez skierowanie ich odpowiednimi spadkami podłużnymi i poprzecznymi do istniejących rowów oraz na teren przyległy w pasie drogowym.

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

W dniu 22 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowe programy ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego 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 zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej. Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018. Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018 strefa kujawsko-pomorska ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego PM10 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 z wskazanych działań jest przebudowa i modernizacja dróg oraz tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego. 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 opończę 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 zanikną po ich zakończeniu.

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

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

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane w Obszarze Chronionego Krajobrazu Doliny Drwęcy, gdzie obowiązuje uchwała nr XXXVIII/656/17 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 27 listopada 2017 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Drwęcy (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 4982) oraz art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r., o ochronie przyrody. Przedmiotowe przedsięwzięcie stanowi inwestycję celu publicznego, w związku z tym nie stoi w sprzeczności z zakazami ujętymi w ww. dokumentach.

Podczas przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono obecności chronionych gatunków roślin i zwierząt oraz cennych siedlisk przyrodniczych.

Inwestycja planowana jest w istniejących granicach pasa drogowego dróg gminnych, biegnących w obszarze zabudowy domów jednorodzinnych.

Podczas prowadzenia prac budowlanych należy zabezpieczyć drzewa rosnące w zasięgu oddziaływania inwestycji, chroniąc je przed uszkodzeniami i przesuszeniem.

Podczas inwentaryzacji przyrodniczej nie stwierdzono obecności chronionych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk chronionych gatunków roślin. W wyniku realizacji inwestycji nie nastąpi pogorszenie się stanu naturalnego środowiska. Zmiany oraz uciążliwości w trakcie budowy będą krótkotrwałe, a przyjęte działania wyeliminują ewentualny negatywny wpływ przedsięwzięcia.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

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

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

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, Organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu, ul. Targowa 13/15, 87-100 Toruń. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Wójta Gminy Lubicz w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

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 ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Z up. Wójta

-

Wojciech Rakowiecki
ZASTĘPCA WÓJTA

Otrzymują:

1. Biuro Projektowe Renata Krajczewska-Jędrusiak, ul. Żwirki i Wigury 9/1, 87-840 Lubień Kujawski;
2. Gmina Lubicz, w miejscu;
3. Urząd Marszałkowski Woj. Kujawsko-Pomorskiego. ul. Plac Teatralny 2, 87-100 Toruń;
4. Zarząd Dróg Wojewódzkich, ul. Polna 113, 87-100 Toruń;
5. Strony postępowania wg obwieszczenia;
6. a/a PD

Załącznik nr 1

Charakterystyka przedsięwzięcia ROŚ.6220.12.2023.PD

Obszar inwestycji przebiega przez gminę Lubicz, w obrębie ewidencyjnym Złotoria, w woj. kujawsko – pomorskim. Inwestycja będzie realizowana w dwóch etapach, tj.:

- Etap I - Przebudowa drogi gminnej nr 100844C oraz drogi gminnej nr 100843C w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. Storczykowej, ul. Konwaliowej i ul. Liliowej w Złotorii” na długości 0,961 km;
 - Etap II - Przebudowa drogi gminnej nr 100842C oraz drogi gminnej nr 100845C w ramach zadania pn.: „Przebudowa ul. Storczykowej, ul. Konwaliowej i ul. Liliowej w Złotorii” na długości 0,576 km;
- o łącznej długości 1,537 km.

Projektowane drogi zlokalizowane są na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego przyjętym Uchwałą Nr XXV/270/08 Rady Gminy Lubicz z dnia 3 listopada 2008 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Złotoria i części wsi Grabowiec (dalej: MPZP). Zamawiający przewiduje realizację zadania zgodnie z MPZP. Teren, na którym znajdują się projektowane drogi, znajduje się w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu „Dolina Rzeki Drwęcy”.

Inwestycja planowana jest w istniejących granicach pasa drogowego dróg gminnych.

Drogi posiadają obecnie nawierzchnię tłuczniową o złym stanie technicznym. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia.

Przebudowa drogi ma zasadnicze znaczenie w związku z obecnością Polski w Unii Europejskiej.

Zły stan nawierzchni utrudnia poruszanie się ruchu osobowego, ciężarowego oraz transportu zbiorowego, jednocześnie wpływając negatywnie poziom hałasu.

Droga o niewłaściwej nawierzchni nie może przejmować takiego ruchu, gdyż w krótkim czasie ulegają zniszczeniu, wymagają ciągłej konserwacji, profilowania i usuwania wybojów co jest również zabiegiem drogim, który niestety ciągle musi być powtarzany.

Droga posiada obecnie na przeważającym odcinku zdegradowaną nawierzchnię tłuczniową o szerokości od ok. 3,00 do ok. 4,60 m, która w części przebiega poza istniejącym pasem drogowym, brak urządnego pobocza.

W pasie drogowym zlokalizowane są sieci: elektroenergetyczna, sanitarna, wodociągowa, gazowa i telekomunikacyjna.

Celem inwestycji jest przebudowa pieszo-jezdni o szerokości od 4,00 do 5,00 m, wykonanie pobocza 2x0,75 m, budowa zjazdów, przebudowa skrzyżowań i polepszenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Geometrię trasy drogi wkomponowano w istniejący teren.

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.

Celem przebudowy jest wzmocnienie konstrukcji jezdni, przebudowa zjazdów, budowa pobocza tłuczniewego, 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 przyśpieszania.

Przebudowywana droga przebiega przez teren zabudowany.

Przedsięwzięcie zmieni szerokość pieszo-jezdni od 4,00 m do 5,00 m, nie zmieni aktualnego natężenia ani struktury ruchu.

Planowana inwestycja ma na celu przebudowę dróg gminnych do uzyskania przekroju:

- pieszo - jezdni – szerokość od 4,00 m do 5,00 m;
- zjazdy – od 4,00 m do 5,00 m;
- pobocze – szerokość 0,75 m;
- przebudowa i budowa przepustów;
- odwodnienie drogi powierzchniowe z odprowadzeniem wody deszczowej za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległy teren w granicach pasa drogowego oraz do rowu przydrożnego;
- uwzględnienie kolizji z urządzeniami podziemnymi.

Z up. Wójta

-

Wojciech Rakowiecki
ZASTĘPCA WÓJTA

