

**DECYZJA**  
**o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4 oraz art. 84 i art. 85 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r., poz. 1839 t.j.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 2000 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez Powiat Chełmiński ul. Kolejowa 1, 86-200 Chełmno i zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chełmnie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

**o r z e k a s i ę**

I. Na podstawie art. 84 ust. 1a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) stwierdzić **brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko** przedsięwzięcia polegającego na **Modernizacji dróg i ciągów międzygminnych** w zakresie obejmującym **przebudowę ciągu drogowego Brzozowo - Unisław**.

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, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6.00 – 22.00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
  - 2) 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.
  - 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 do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
  - 4) Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na utwardzonej nawierzchni, w odległości powyżej 100 m od linii brzegowej cieków i zbiorników wodnych.
  - 5) Wszystkie wytworzone odpady należy zbierać selektywnie i przekazać wyspecjalizowanym podmiotom, które posiadają zezwolenia na prowadzenie działalności w tym zakresie.
  - 6) 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.

7) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Skarpy zabezpieczyć poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.

8) Zastosować znaki ograniczające prędkość do 50 km/h (znaki B-33) na odcinku drogi powiatowej nr 1604C od miejscowości Brzozowo do miejscowości Dorposz Szlachecki oraz na odcinku drogi powiatowej nr 1607C znajdującym się w ciągu drogowym Dorposz Szlachecki – Unisław.

9) Zastosować znaki informujące o obecności dzikich zwierząt (znaki A-18) na odcinku drogi powiatowej nr 1607C Dorposz Szlachecki – Unisław w miejscowości Dorposz Szlachecki oraz od miejscowości Szymborno do miejscowości Gołoty.

10) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem poprzez:

a) odeskowanie pni drzew,

b) wyгородzenie obszaru występowania krzewów,

c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi, odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony brył korzeniowych przed przesuszeniem,

d) 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.

e) organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew.

## UZASADNIENIE

W dniu 22 listopada 2022 r. wszczęto postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na **Modernizacji dróg i ciągów międzygminnych** w zakresie obejmującym **przebudowę ciągu drogowego Brzozowo - Unisław**.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 r., poz. 1839 t.j.) w/w przedsięwzięcie zostało zaliczone do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli został uchwalony.

Organ prowadzący postępowanie, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chełmnie, z wnioskiem o wydanie opinii w przedmiocie stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, o określenie zakresu raportu oddziaływania na środowisko.

Opinią nr N.NZ.403.1.36.2022 z dnia 29 listopada 2022 r. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Opinią nr GD.ZZŚ.5.435.632.2022.AOT z dnia 01 grudnia 2022 r. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania dla ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 08 grudnia 2022 r., wezwał Inwestora do złożenia uzupełnienia przedłożonej Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia. Po otrzymaniu stosownych uzupełnień, postanowieniem nr WOO.4220.1151.2022.JM.2 z dnia 09 stycznia 2023 r., Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy stwierdził, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W trakcie analizy planowanego przedsięwzięcia, wzięto pod uwagę wytyczne art. 63 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 (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.).

W ramach robót planuje się przebudowę odcinków dróg powiatowych: nr 1604C Chełmno – Nawra i nr 1607 C Dorposz Szlachecki – Unisław, zlokalizowanych na terenie gminy Kijewo Królewskie i gminy Unisław.

Droga powiatowa nr 1604C Chełmno – Nawra, aktualnie posiada nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi od 5,5 do 6,6 m. Przebudowa drogi 1604C dotyczy odcinka o długości ok. 5 km, od Brzozowa do Dorposza Szlacheckiego, zlokalizowanego na terenie gminy Kijewo Królewskie.

Droga powiatowa nr 1607C Dorposz Szlachecki – Unisław, aktualnie posiada nawierzchnię bitumiczną, której szerokość wynosi od 5,5 do 6,5 m. Przebudowa drogi 1607C dotyczy odcinka o długości ok. 10 km, zlokalizowanego na terenie gminy Kijewo Królewskie i gminy Unisław.

Zgodnie z 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 (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) w przypadku przedsięwzięcia, wykraczającego poza obszar jednej gminy, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie. Organem właściwym do wydania opinii w tej sprawie jest Wójt Gminy Unisław. W dniu 19 stycznia 2023 r., organ prowadzący postępowanie wystąpił o opinię do Wójta Gminy Unisław. Postanowieniem znak BLG.6220.3.2023.KS z dnia 26 stycznia 2023r., Wójt Gminy Unisław zaopiniował pozytywnie przedstawiony projekt decyzji.

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

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, górskie lub leśne, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

W kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu, 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, wykorzystywane 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 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. Odpady niebezpieczne planuje się gromadzić w wydzielonym miejscu na placu budowy. Będzie ono posiadać szczelne podłoże (wylewka lub gruba folia z zakrzywionymi bokami w formie wanny), zabezpieczające przed przeniknięciem substancji do środowiska gruntowo-wodnego oraz zadaszenie chroniące przed czynnikami atmosferycznymi.

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

Zamierzenie znajduje się w obszarach jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW200029, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych,

- PLGW200038, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia/utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001729389 - Fryba, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wyfukiwane 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 100 m od rzek, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy możliwość ewentualnego zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

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

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 zawieszanego 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 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 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 częściowo zlokalizowane wzdłuż granic Chełmińskiego Parku Krajobrazowego (w obrębie wydzielonego obszaru - dno doliny Wisły), gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.) oraz uchwałę 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), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś. Zgodnie z art. 17 ust.2 pkt. 4 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Zadanie przebiegać będzie częściowo również w granicach specjalnego obszaru ochrony siedlisk Zbocza Płutowskie PLH040040 gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 33 ustawy o ochronie przyrody, w tym zakaz podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000, wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami. Ponadto, względem obszaru Natura 2000 Zbocza Płutowskie PLH040040 zastosowanie znajduje Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 1

sierpnia 2019 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Zbocza Płutowskie PLH040040 (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. poz. 4324, ze zm.)

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew i krzewów, przy czym zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem. W strefie oddziaływania inwestycji znajdują się 74 pomniki przyrody - prace w ich sąsiedztwie będą prowadzone ze szczególną ostrożnością - zgodnie z informacjami przedstawionymi w uzupełnieniu do karty informacyjnej przedsięwzięcia, nie będą prowadzone prace ziemne, które mogłyby zmienić stosunki wodne i uszkodzić korzenie, a jezdnie w ich bezpośrednim sąsiedztwie nie ulegnie poszerzeniu, w wyniku czego nie zmieni się przepuszczalność gruntu wokół drzew pomnikowych.

W celu zminimalizowania przypadkowego zabijania zwierząt w trakcie eksploatacji inwestycji wprowadzone zostaną znaki ograniczające prędkość oraz informujące o możliwej obecności dzikich zwierząt.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na Chełmiński Park Krajobrazowy, obszar Natura 2000 Zbocza Płutowskie PLH040040 oraz środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

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.

Uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia z uzupełnieniem rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem zamierzenia, zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji.

Obwieszczeniem z dnia 02.02.2023 r. zawiadomiono Strony o zebraniu materiału dowodowego dot. w/w inwestycji oraz o terminie i miejscu zapoznania się z zebraniem w sprawie materiałem dowodowym, a także powiadomiono o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W wyznaczonym terminie nie zgłoszono żądań oraz uwag.

W związku z powyższym, mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. 2022 r., poz. 1029 z późn. zm.) uwzględniając wniosek strony, w oparciu o wskazane przepisy, Wójt Gminy Kijewo Królewskie nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia dla omawianej inwestycji oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

#### **Pouczenie**

1. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Wójta Gminy Kijewo Królewskie w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

2. Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego 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.

3. Niniejszą decyzję dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 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, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Jeżeli jednak realizacja przedsięwzięcia przebiegać będzie etapowo, złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 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, jeżeli było wydane.

**Opłata skarbową:**

1. Na podstawie art. 7 pkt. 3 Ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. 2021, poz. 1923 ze zm.) zwolniono z opłaty skarbowej.

**Załączniki:**

1. Załącznik Nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia.

**Otrzymują:**

1. Powiat Chełmiński, ul. Kolejowa 1, 86-200 Chełmno
2. Strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 k.p.a
3. a/a

**Do wiadomości:**

1. RDOŚ w Bydgoszczy
2. PPIS w Chełmnie
3. PGW WP ZZ w Toruniu
4. Wójt Gminy Unisław

WÓJT  
  
Arkadiusz Stefaniak

**Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach  
nr RGK.6220.1.7.2022.2023.AK z dnia 20.02.2023r.**

**Inwestor:**

Powiat Chełmiński  
ul. Kolejowa 1  
86-200 Chełmno

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

Inwestor, Powiat Chełmiński, planuje realizację przedsięwzięcia polegającego **Modernizacji dróg i ciągów międzygminnych** w zakresie obejmującym **przebudowę ciągu drogowego Brzozowo – Unisław.**

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

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

Planowane parametry techniczne przeznaczonych do przebudowy odcinków dróg powiatowych:

1) Droga powiatowa nr 1604C Chełmno – Nawra:

- klasa drogi – Z (zbiorcza)
- klasa techniczna – V,
- kategoria ruchu – KR2,
- długość odcinka – ok. 5 km,
- szerokość jezdni – 5,5 ÷ 6,6 m,
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna,
- pochylenie poprzeczne jezdni – 2% (daszkowe na odcinkach prostych);

2) Droga powiatowa nr 1607C Dorposz Szlachecki – Unisław:

- klasa drogi – Z (zbiorcza),
- klasa techniczna – V,
- kategoria ruchu – KR2,
- długość odcinka – ok. 10 km,
- szerokość jezdni – 5,5 ÷ 6,5 m,
- nawierzchnia jezdni – bitumiczna,
- pochylenie poprzeczne jezdni – 2% (daszkowe na odcinkach prostych).

Planowane do przebudowy drogi powiatowe, składające się na ciąg drogowy Brzozowo – Unisław, przebiegają na całej długości po istniejących elementach infrastruktury drogowej.

**W O J T**  
  
Arkadiusz Stefaniak