

DECYZJA

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1 i 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 roku, poz. 1235 z późn. zm.) § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2010r. Nr 213, poz. 1397) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks Postępowania Administracyjnego (Dz. U. z 2013 r., poz. 267 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku: **Inspektora ds. Budownictwa Piotra Pachul - Urząd Gminy Stolno** i przeprowadzeniu postępowania w sprawie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

ORZEKAM

1. Określić następujące uwarunkowania środowiskowe dla realizacji przedsięwzięcia polegającego na: „*Przebudowie drogi gminnej Trzebiełuch - Gogolin*” i **stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.**

2. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

UZASADNIENIE

Inspektor ds. Budownictwa Piotr Pachul – Urząd Gminy Stolno, wystąpił z wnioskiem z dnia 31.07.2015 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającej na, „*Przebudowie drogi gminnej Trzebiełuch - Gogolin*” dołączając do wniosku wymienione w art. 74 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235), informacje o przedsięwzięciu.

Przedmiotowa inwestycja, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn. zm.) zaliczana jest do rodzaju przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Pismem znak: SRLiOŚ.602.9.2015.FC z dnia 31.07.2015 strony zostały zawiadomione o wszczęciu postępowania administracyjnego. W toku postępowania, stosownie do art. 64 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie (...), tut. Urząd wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chełmnie w celu uzyskania opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Organy te wydały opinie:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem znak: WOO.4240.457.2015.ADS z dnia 18.08.2015 r. stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chełmnie opinią znak: N.NZ.408.V.20.15 z dnia 11.08.2015 r. opiniujące w/w inwestycję bez potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W ramach przeprowadzonego postępowania ustalono, iż planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi gminnej Trzebiełuch - Gogolin. Teren przeznaczony pod planowane przedsięwzięcie, nie jest objęty obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter przeanalizowanej inwestycji, jej usytuowanie z uwagi na możliwe zagrożenia dla środowiska jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Zamierzenie dotyczy przebudowy drogi gminnej Trzebiełuch – Gogolin, na odcinku o długości 2,3 km, łączącym drogę powiatową Chełmno – Ruda, z krajową nr 55 Stolno – Grudziądz.

Trasa biegnie wzdłuż rozproszonej zabudowy zagrodowej, a także pól uprawnych i łąk.

Obecnie posiada ona nawierzchnię utwardzoną bitumiczną, w złym stanie technicznym. Zastąpienie dotychczasowego rozwiązania betonem asfaltowym wyeliminuje uciążliwości związane z ruchem kołowym po nierównej nawierzchni drogowej, nadmiernym hałasem oraz pyleniem.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych zaprojektowano poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych oraz poprzecznych, na pobocza.

Przedmiotowe zadanie obejmuje następujące czynności realizacyjne:

1. na jezdni :
 - a. wykonanie dwóch warstw nawierzchni z MMA,
 - b. skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową,
2. umocnienie poboczy – opaskami z kruszywa kamiennego
3. na zjazdach:
 - a. wykonanie nawierzchni z MMA,
 - b. wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego,
4. roboty wykończeniowe:
 - a. plantowanie poboczy i skarp,
 - b. ustawienie oznakowania pionowego i poziomego.

Parametry przebudowywanej drogi:

- a) długość odcinka – 2,3 km,
- b) klasa drogi – L,
- c) kategoria ruchu – KR1,
- d) prędkość projektowa – 30 km/h,
- e) szerokość jezdni – 3,5 m,
- f) szerokość umocnionych poboczy – 2 x 0,75 m,
- g) szerokość poboczy gruntowych – 2 x 0,75m.

Inwestor wykluczył możliwość zastosowania wariantów innych niż proponowany, ponieważ zadanie będzie dotyczyło istniejącego pasa drogowego.

W realizacji zostanie wykorzystywany sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączenia silników spalinowych podczas dłuższych postojów samochodów, czy sprzętu. Maszyny używane do prac ziemnych oraz montażowych będą sprawne, bez wycieków paliwa i olejów. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt i reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. Ponadto, może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych. Wszelkie prace powadzone będą w porze dziennej, tj. w godzinach od 6⁰⁰ do 22⁰⁰, a uciążliwości te mające charakter okresowy, ustąpią z chwilą ich zakończenia.

Powstające na etapie realizacji zamierzenia odpady planuje się gromadzić w wydzielonym miejscu, odpowiednio zabezpieczonym, a następnie wywozić i zagospodarować zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.), przez specjalistyczne firmy.

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

W związku z charakterem omawianego zadania, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się

wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleby. Wzmocnienie konstrukcji zwiększy płynność ruchu i zmniejszy się poziom hałasu, nastąpi również poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego.

Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549). Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych na karcie informacyjnej, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w ww. dokumencie.

Przedsięwzięcia będzie zlokalizowane odcinkowo w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły i Chełmińskiego Parku Krajobrazowego oraz poza innymi obszarami chronionymi, w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2013 r., poz. 627 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Zgodnie z uchwałą nr VI/106/11 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 21 marca 2011 r. w sprawie obszarów chronionego krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom. Nr 99, poz. 793), na terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły ominują ekosystemy lądowe, a ustalenia ochrony czynnej odnoszą się do zachowania istniejących form geomorfologicznych i naturalnego ukształtowania skarpy wiślanej.

Zgodnie z rozporządzeniem nr 19/2005 Wojewody Kujawsko – Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. w sprawie Chełmińskiego Parku Krajobrazowego (Dz. U. Woj. Kuj. – Pom. Nr 108, poz. 1873 ze zm.), ww. park został powołany dla zachowania mozaikowości krajobrazu prawobrzeżnej części Doliny Dolnej Wisły.

Jednocześnie, analizowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego, której zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 3 i art. 24 ust. 2 pkt 3 cyt. ustawy o ochronie przyrody, nie dotyczą zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego i obszaru chronionego krajobrazu.

Realizacja planowanego zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogowego, a przedsięwzięcie nie zmieni natężenia lub struktury ruchu.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją etap wykonawczy wymaga usunięcia niewielkiej ilości krzewów bzu pospolitego, znajdujących się przy ogrodzeniach posesji, wrastających w pas drogowy. W obrębie tych krzewów nie stwierdzono gniazdowania gatunków chronionych ptaków.

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi nie stwierdzono również siedlisk dogodnych dla bytowania płazów oraz ich masowych migracji.

W wyniku prowadzonych prac, nie nastąpi zajęcie powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych w obrębie terenów leśnych, obszarów wodnych, wodno – błotnych i łąk.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, jej skalę i charakter, nie przewiduje się, aby realizacja projektu wiązała się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności, a realizacja zadania nie wymaga wykonania raportu o oddziaływaniu na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody.

W rejonie przebudowywanej drogi nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowskiej.

Planowana inwestycja nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r., poz. 1232 ze zm.). Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013 r., poz. 1479), stwarzałyby ww. ryzyko.

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania. Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy teren usytuowany jest w pobliżu zabudowy mieszkaniowej i działek przeznaczonych pod taką zabudowę, nie sposób więc przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi realizowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy maszyn w jednakowym czasie.

W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący.

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź – zniszczenia lub wyłączenie funkcjonowania odcinków dróg,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały – deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiana trasa posiada charakter lokalnej, takie sytuacje ni powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu. Dodatkowo pokreślić należy, iż omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

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

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i porządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

POUCZENIE

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, przy czym zgodnie z art. 72 ust. 3 w/w ustawy wniosek ten powinien by

złożony nie później niż przed upływem czterech lat od dnia, w którym decyzja stała się ostateczna. Wskazany powyżej termin może ulec wydłużeniu o dwa lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego znacząco oddziaływać

na środowisko przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach – art. 87. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 – 13 wyżej cytowanej ustawy.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Wójta Gminy Stolno w terminie 14 dni od daty jej otrzymania.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Sołtys wsi Trzebiełuch
2. Umieszczono BIP Stolno oraz tablica ogłoszeń

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej Trzebiełuch - Gogolin na długości 2,3 km od km zlokalizowanej w granicach pasa drogowego o szerokości od 8 m do 10 m na działkach przeznaczonych pod drogi nr

Istniejąca droga posiada nawierzchnię jezdni utwardzoną - bitumiczną.

Odprowadzenie wód opadowych – powierzchniowo w pas drogowy.

Przebudowywany odcinek drogi łączy drogę powiatową Chełmno - Ruda z drogą krajową nr 55 Stolno - Grudziądz.

Parametry techniczne drogi po przebudowie:

- długość odcinka – 2,3 km
- klasa drogi – L
- kategoria ruchu – KR1
- prędkość projektowa – 30 km/godz.
- szerokość jezdni – 3,5 m
- szerokość umocnionych poboczy – 2x0,75 m
- szerokość poboczy gruntowych 2x0,75 m

Przebudowa drogi ma na celu:

1. Poprawić standard drogi i zapewnić dogodny dojazd do m. Chełmno i Grudziądz
2. Zapewnić dojazd drogą do posesji i przyległych pól
3. Poprzez ścinkę poboczy i profilowanie skarp ureguje odprowadzenie wód opadowych z pasa drogowego.
4. Poprawić bezpieczeństwo przez:

- poprawienie jakości nawierzchni bitumicznej zapewniającą prawidłową przejezdność w każdych warunkach atmosferycznych

- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego

Powierzchnia zajmowanej nieruchomości pod przebudowę drogi wynosi około 2,2 ha.

Powierzchnia terenu objętego przedsięwzięciem obejmuje istniejący pas drogowy.

Przebudowa drogi obejmuje wykonanie robót drogowych:

3.1. Roboty nawierzchniowe na jezdni:

- wykonanie dwóch warstw nawierzchni z MMA,
- skropienie międzywarstwowe emulsją asfaltową,

3.2. Wykonanie umocnionych poboczy – opasek z kruszywa kamiennego

3.3. Roboty nawierzchniowe na zjazdach:

- wykonanie nawierzchni z MMA
- wykonanie podbudowy z kruszywa kamiennego

3.4. Roboty wykończeniowe:

- plantowanie poboczy i skarp,
- ustawienie oznakowania pionowego i poziomego.