



RI.6220.6.6.2021.DS

DECYZJA o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. 2021 poz. 735) oraz art. 71, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 ust. 1, ust. 1a oraz art. 85 ust. 1, 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. 2021 poz. 247), zwana dalej w skrócie *uouioś*, a także § 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),

orzekam

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi powiatowej nr 2116C Wrocki – Pusta Dąbrówka – Radziki Duże, od km 5+760 do km 9+230”**
- II. Na podstawie art. 84 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 (Dz. U. z 2020 poz. 283) wskazuję:
 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, w tym:
 - a) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace związane z realizacją przedsięwzięcia (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 godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰.
 - b) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
 - c) Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
 - d) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji zamierzenia używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.
 - e) Prace budowlane należy wykonywać przy użyciu i sprzętu posiadającego zabezpieczone (szczelne) układy hydrauliczne i napędowe w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego substancjami ropopochodnymi.
 - f) Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na szczelnej, utwardzonej nawierzchni, w odległości 100 m od linii brzegowej cieków i zbiorników wodnych.
 - g) Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
 - h) W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie robót.
 - i) Odpad o kodzie 17 03 02 Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01, podczas przeprowadzania prac remontowych ładować na podstawione kontenery samochodowe, a po dokonanej rozbiórce i załadunku odpady niezwłocznie wywozić.

- j) Wszystkie wytworzone odpady należy zbierać selektywnie i przekazać wyspecjalizowanym podmiotom, które posiadają zezwolenia na prowadzenie działalności w tym zakresie.
- k) Planowaną wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności wycinki w trakcie trwania okresu lęgowego wycinkę dopuszcza się przeprowadzić po potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika nie wcześniej niż na 2 dni przed rozpoczęciem wycinki braku aktywnych lęgów ptaków w obrębie usuwanego drzewostanu (drzew i krzewów).
- l) Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do minimum wynikającego z zakresu realizowanej inwestycji (do drzew i krzewów kolidujących z realizacją przedsięwzięcia).
- m) Wykonać nasadzenia zastępcze wzdłuż przebudowywanej drogi, za usunięte drzewa i krzewy, w skali minimalnej odpowiadającej ilości wycinanych drzew i powierzchni usuwanych zakrzewień.
- n) Do nasadzeń stosować gatunki rodzime, a materiał sadzeniowy powinien charakteryzować się dobrze wykształconą bryłą korzeniową i poprawnie uformowaną koroną według standardów szkółkarskich.
- o) Zadrzewienia niepodlegające wycince a pozostające w zasięgu prowadzonych robót, na czas realizacji inwestycji zabezpieczyć przed przypadkowym ich uszkodzeniem, np. poprzez zastosowanie mat słomianych i odeskowanie pni. Niezbędne prace w zasięgu systemu korzeniowego drzew (w obrębie rzutu korony drzew) prowadzić w sposób ręczny.
- p) Z uwagi na potencjalną możliwość występowania małych zwierząt (np. drobnych ssaków lub płazów), czas otwarcia ewentualnych wykopów ograniczyć do niezbędnego minimum, a w czasie realizacji prac ziemnych każdorazowo przed podjęciem robót w obrębie wykopów przeprowadzić ich kontrolę pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności odłowić i przenieść poza zasięg oddziaływania.
- q) Z uwagi na możliwość występowania lokalnej migracji małych zwierząt, w tym płazów, projektowane przepusty: w km drogi głównej około 7+552; 8+295 oraz obiekt oznaczony jako nr 6, wykonać o średnicy minimum 100 cm ze spadkiem podłużnym ok. 2 % w obrębie przepustów. Pozostałe przepusty, np. na zjazdach z drogi głównej dopuszcza się o średnicy minimum 60 cm.
- r) Na etapie przebudowy/budowy przepustów pod drogą główną, w miejscach występowania rowów zawodnionych, zapewnić stały przepływ wody i zabezpieczyć przed ewentualnym zanieczyszczeniem wód materiałami budowlanymi.

UZASADNIENIE

W dniu 10.06.2021 r. na wniosek z dnia 08.06.2021 r. (data wpływu 09.06.2021 r.) Powiatu Rypińskiego zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie o wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi powiatowej nr 2116C Wrocki – Pusta Dąbrówka – Radziki Duże, od km 5+760 do km 9+230”.

Planowana inwestycja zgodnie § 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), tj. „droga 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”, zaliczona została jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

W związku z powyższym działając w oparciu o art. 64 ust. 1 ustawy uouioś, zwrócono się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Dyrektora Zarządu Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Toruniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rypinie o wyrażenie opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rypinie zgodnie z pismem znak NNZ.9022.2.38.2021 z dnia 14.06.2021 r. (data wpływu 15.06.2021 r.) wyraził opinię, iż dla powyższego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Toruniu jako właściwy do oceny, pismem z dnia 14.06.2021 r. znak GD.ZZŚ.5.435.296.2021.AOT (data wpływu 15.06.2021 r.) wyraził opinię, iż dla powyższego przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać oceny oddziaływania na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zgodnie z opinią, znak WOO.4220.669.2021.ADS z dnia 18.06.2021 r. (data wpływu 21.06.2021 r.) stwierdził, iż dla wskazanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego, kierując się kryteriami zawartymi w art. 63 ust. 1 uouioś, dokonano analizy rodzaju i charakteru planowanej inwestycji, jej usytuowanie, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę oddziaływania warunków oddziaływania oraz zasad zagospodarowania terenu, wynikających z przepisów odrębnych, a także terenu, na którym przewiduje się realizację inwestycji.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ 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.

Projektowane przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi powiatowej nr 2116C Wrocki - Pusta Dąbrówka - Radziki Duże, na odcinku od km 5+760 do km 9+230, tj. ok. 3,470 km.

Planowana do przebudowy droga posiada zniszczoną nawierzchnię gruntową naturalną piaszczystą, wzmocnioną grubą warstwą piaszczysto - żwirową. Szerokość śladu drogowego wynosi od ok. 6,5 m do ok. 7,5 m. Tylko początkowy odcinek drogi, na długości ok. 330 m, czyli od km 5+760 do ok. km 6+090, posiada bardzo zniszczoną nawierzchnię bitumiczną, nie zapewniającą przejezdności, przykrytą warstwą piaszczysto-żwirową.

Nawierzchnia gruntowa na całej długości posiada liczne koleiny, wyboje podłużne i poprzeczne, znaczną ilość lokalnych zaniżeń i zadoleń. Zniszczona nawierzchnia bitumiczna na całej długości jest praktycznie pokruszona, posiada liczne spękania i koleiny.

W następstwie realizacji zadania nie ulegnie zmianie kategoria drogi (droga powiatowa), klasa – zbiorcza (Z) oraz kategoria ruchu, którą określa się jako KR1. Bez zmian pozostanie również dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zatem po drodze tak, jak dotychczas będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 80 kN.

Po realizacji zamierzenia struktura rodzajowa ruchu oraz funkcja komunikacyjna pozostaną bez zmian. Projektowana droga będzie przystosowana do obsługi wszystkich rodzajów pojazdów. Jej użytkownikami w dalszym ciągu pozostaną przede wszystkim lokalni uczestnicy ruchu drogowego.

Poprawie ulegną parametry eksploatacyjne drogi poprzez doprowadzenie ich do stanu zgodnego z wymogami technicznymi, jakim powinny dla danej klasy odpowiadać drogi publiczne.

W ramach zadania wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi, tj. nowa nawierzchnia jezdni w technologii podwójnego (bądź też potrójnego) powierzchniowego utrwalenia emulsją asfaltową i grysami na całej długości. Szerokość jezdni wynosić będzie ok. 600 cm. Jezdnia posiadać będzie dwa pasy ruchu, a ruch odbywać się będzie dwustronnie.

W ramach robót przygotowawczych podłoże zostanie wyprofilowane, wyrównane oraz zagęszczone na całej szerokości korony drogi, zgodnie z ustaloną przez projektanta niweletą.

Na całej długości wykonane zostaną pobocza gruntowe, o szerokości do ok. 75 cm. Celem zamierzenia jest poprawa konstrukcji drogi, jej parametrów i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu wszystkich użytkowników, również pieszych, jak i rowerzystów. Zastosowane materiały oraz sposób realizacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu wszystkich obowiązujących przepisów i norm sprawia, że przedsięwzięcie nie należy do inwestycji mogącej pogorszyć stan środowiska.

Prace dotyczące zwłaszcza środowiska glebowego prowadzone będą z odpowiednią starannością. Dotyczy to ograniczenia frontu robót oraz pracy sprzętu budowlanego, którego poruszanie się zostanie ograniczone do terenu robót oraz wyznaczonych tras poza nim, co ma ograniczyć do minimum niszczenie roślinności występującej po obu stronach istniejącego pasa drogowego i wzmaganie erozji gleb.

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych, nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego, takich jak np. beton. Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie. Przewiduje się wykorzystanie paliwa do sprzętu

zmechanizowanego (koparka, walec drogowy, rozścielacz masy asfaltowej, itp.) w ilościach odpowiadających normom zużycia dla poszczególnych maszyn.

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 powiązane jest funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którym 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. Projektowane zadanie 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 przedsięwzięcia 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 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). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

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

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 planuje się wykonywać wyłącznie w porze dziennej. Natomiast materiały pyłące będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu. 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.

Podczas eksploatacji emisja hałasu komunikacyjnego do środowiska, którego źródłem będą poruszające się pojazdy, będzie niewielka. Wykonanie nowej, równej twardej nawierzchni i podwyższenie w ten sposób parametrów technicznych i eksploatacyjnych przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu komunikacyjnego w stosunku do stanu przed przeprowadzoną budową drogi. Poruszanie się pojazdów po zniszczonej nawierzchni z licznymi wybojami poprzecznymi i podłużnymi, dziurami, zadoleniami, wywołuje znacznie większą emisję hałasu niż ma to miejsce w przypadku poruszania się pojazdów po równej nawierzchni. Jednocześnie nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy drogi nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu.

Źródłami hałasu będą samochody poruszające się po wybudowanej drodze, w tym przede wszystkim samochody osobowe, rzadziej ciągniki rolnicze i samochody ciężarowe.

Droga przebiegać będzie przede wszystkim przez tereny z rozproszoną zabudową zagrodową. Zabudowa chroniona akustycznie, a więc zabudowa zagrodowa, znajduje się w stosunkowo dużych odległościach od planowanej do przebudowy drogi. Wzdłuż odcinków przebiegających przez bardziej zwarte zabudowania, a więc w obrębie zabudowy zagrodowej, wprowadzone zostaną ograniczenia prędkości do 50 km/godz.

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

Nie przewiduje się, aby po dokonaniu przebudowy drogi, nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu pojazdów. Nowa, równa, utwardzona nawierzchnia drogi spowoduje poprawę płynności ruchu. Występowanie licznych wybojów, nierówności na drodze wymusza na kierujących pojazdami ciągłe hamowanie i przyspieszanie, co powoduje wzrost spalania paliwa. Wykonanie nowej, równej, twardej nawierzchni spowoduje zmniejszenie ilości spalania paliwa, a więc przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin samochodowych. Zatem realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia ilości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza, w tym między innymi gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla, ale także metanu, tlenków azotu, freonów, a także niektórych rodzajów węglowodorów).

Analizowany odcinek drogi powiatowej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. W związku z powyższym, nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny po zrealizowaniu zamierzenia.

Planowana do budowy droga posiada w chwili obecnej nawierzchnię gruntową, więc w wyniku prowadzenia robót budowlanych nie będą powstawały odpady zawierające asfalt, w tym ewentualnie smoła. Istniejąca na początkowym odcinku zniszczona, pokruszona nawierzchnia asfaltowa nie będzie demontowana. Nowa konstrukcja drogi wykonana zostanie na tej nawierzchni, dzięki czemu zarówno nowa konstrukcja drogi, jak też nośność, będą dodatkowo zwiększone.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał piaszczysty (materiał uzyskany podczas profilowania nawierzchni piaszczystej, korytowania pod zjazd, z odtworzenia rowów przydrożnych itp.), będzie mógł być w całości wykorzystany na miejscu do uformowania niwelety drogi, uzupełnienia poboczy, formowania rowów, przez co znacznie zminimalizuje się ilość powstających odpadów podczas prowadzenia budowy drogi i zmniejszy się zużycie zasobów naturalnych.

Jeżeli podczas prowadzenia robót ziemnych wytworzony zostanie inny materiał, który nie będzie mógł być wykorzystany na miejscu, będzie niemalże natychmiast po powstaniu wywożony. Będzie to wyłącznie odpad inny niż niebezpieczny.

Podczas przeprowadzania prac rozbiórkowych wytwarzane odpady przewiduje się ładować na podstawione kontenery samochodowe. Po dokonanej rozbiórce i załadunku odpady zostaną niemalże natychmiast wywiezione, a więc nie ma potrzeby zorganizowania zaplecza budowlanego na potrzeby magazynowania tych odpadów. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania nimi i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania.

W ramach tymczasowego zaplecza budowlanego (tymczasowej bazy postojowej dla sprzętu budowlanego), stworzone zostanie zaplecze do zbierania odpadów komunalnych, w pojemnikach. Zgromadzone odpady komunalne przekazywane będą innemu podmiotowi odbierającemu tego typu odpady i dostarczane do regionalnej instalacji przetwarzania odpadów komunalnych.

Nie przewiduje się, aby podczas eksploatacji drogi powstawały odpady za wyjątkiem tych, które mogą powstać podczas kolizji lub wypadków drogowych, czy też podczas przeprowadzania remontów drogi.

Z czasem może zachodzić potrzeba wykonywania drobnych remontów polegających na uzupełnianiu powstających ewentualnie ubytków w jezdni. Wówczas, w związku z potrzebą usunięcia zniszczonej, pokruszonej nawierzchni i wyprofilowania ubytku, powstawać będą niewielkie ilości odpadów z rozbiórki infrastruktury drogowej zawierających asfalt. Powstałe odpady zawierające asfalt klasyfikowane będą jako odpad o kodzie 17 03 02 Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01.

Możliwy do powstania odpadowy asfalt nie będzie zawierał smoły, a więc będzie to wyłącznie odpad inny niż niebezpieczny. Podczas przeprowadzania prac remontowych wytwarzane odpady będą ładowane na podstawione kontenery samochodowe. Po dokonanej rozbiórce i załadunku odpady będą niemalże natychmiast wywiezione, a więc nie ma potrzeby zorganizowania zaplecza budowlanego na potrzeby ich magazynowania. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady w pierwszej kolejności przekazywane będą do odzysku. Dopiero, gdy odzysk będzie niemożliwy z przyczyn technologicznych lub nie będzie uzasadniony z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych odpady przekazywane będą do unieszkodliwiania.

Realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, poprawę warunków życia mieszkańców i środowisko naturalne. Zastosowane rozwiązania mają na celu poprawę warunków życia mieszkańców poprzez rozwiązanie problemów związanych nie tylko z dojazdem, ale również przemieszczaniem się po tej części powiatu.

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, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej.

Przedmiotowa inwestycja 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 obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200039, 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.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW20002028999 - Drwęca od Brodnicki do ujścia, 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 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 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, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych, w tym do istniejących rowów drogowych, które zostaną odtworzone, a także na tereny okoliczne.

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

Nie przewiduje się prowadzenia głębokich wykopów w związku z przebudową drogi. Tym samym nie przewiduje się naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonośnych.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane częściowo w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Drwęcy, poza obszarami Natura 2000 oraz na terenie korytarza ekologicznego KPnC Dolina Drwęcy - Dolina Dolnej Wisły Zachodni, wyznaczony przez ZBS PAN w Białowieży.

Względem ww. obszaru chronionego krajobrazu obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.) oraz uchwałę 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).

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których należy analizowane przedsięwzięcie.

Realizacja inwestycji wymaga usunięcia łącznie 204 drzew i krzewów. Zgodnie z przedstawioną kartą informacyjną przedsięwzięcia, wycinkę ograniczono do niezbędnego minimum i dotyczy głównie zadrzewienia leśnego (borowego) w pasach planowanego poszerzenia drogi. Jednocześnie projektowane poszerzenie drogi na większości wskazanych działek (w tym na działkach leśnych) zaplanowano w pasach już użytkowanych jako droga (powierzchnie wyjeżdżone). Ingerencja w niewielkie powierzchnie leśne dotyczy gospodarczych zbiorowisk leśnych z dominującą sosną pospolitą.

Zgodnie z wynikami inwentaryzacji przyrodniczej w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nie potwierdzono:

- obecności gatunków chronionych roślin i cennych typów siedlisk przyrodniczych,
- korytarzy masowej migracji zwierząt, w tym płazów,
- rzeczywistych siedlisk lęgowych ptaków w obrębie drzewostanu (drzew i krzewów) wskazanego do usunięcia,
- rzeczywistych siedlisk rozrodu i migracji płazów.

Jednocześnie w przebiegu analizowanej drogi potwierdzono obecność:

- potencjalnie dogodnych warunków migracji zwierząt krajobrazu leśno – rolniczego o charakterze lokalnym;
- potencjalnie dogodnych warunków dla bytowania i lokalnej migracji płazów w obrębie rowów (potwierdzono obecność pojedynczych osobników płazów z grupy brunatnych, głównie żabę trawną w sąsiedztwie, brak stwierdzeń osobników w obrębie rowów i przebiegu drogi).

Z uwagi na przewidywaną wycinkę drzew i naruszenie potencjalnie dogodnych siedlisk dla gniazdowania ptaków, możliwą obecność małych zwierząt oraz potencjalnie dogodnych warunków dla lokalnej migracji zwierząt, w ramach działań minimalizujących zaplanowano:

- dostosowanie terminu wycinki do okresu lęgowego ptaków;
- wykonanie nasadzeń zastępczych;
- prowadzenie kontroli terenu w zakresie uwiecznienia w wykopach małych zwierząt;
- zaprojektowanie przepustów pod drogą główną o parametrach umożliwiających migrację;
- zabezpieczenie drzew nie podlegających usunięciu, a znajdujących się w zasięgu prowadzonych robót.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, czy obszary chronionego krajobrazu, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Uwzględniając zakres przewidzianych działań minimalizujących, skalę przedsięwzięcia i jego lokalizację, nie przewiduje się pogorszenia warunków siedliskowych dla bytowania dzikich zwierząt, czy ich migracji, zniszczenia cennych siedlisk przyrodniczych oraz negatywnego wpływu na bioróżnorodność.

W przypadku, jeśli skutkiem robót budowlanych, bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie, ze względu na 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 oraz eksploatacji zamierzenia.

Określenie warunków eksploatacji inwestycji 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 karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

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.

Analizując powyższe, postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu 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 decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. 2021 poz. 247), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a uouioś. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b. 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, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust.1, jeżeli było wydane. Wniosek, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.


mgr inż. Dariusz Górski

podpis, imię i nazwisko
oraz stanowisko służbowe osoby upoważnionej)

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Starostwo Powiatowe w Rypinie, ul. Warszawska 38, 87-500 Rypin
2. Strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 49 k.p.a
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rypinie, ul. Warszawska 38 a, 87-500 Rypin
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Toruniu, ul. Popiełuszki 3, 87-100 Toruń

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Projektowane przedsięwzięcie obejmie rozbudowę drogi powiatowej nr 2116C Wrocki - Pusta Dąbrówka - Radziki Duże, na odcinku od km 5+760 do km 9+230, tj. ok. 3,470 km.

Planowana do przebudowy droga posiada zniszczoną nawierzchnię gruntową naturalną piaszczystą, wzmocnioną grubą warstwą piaszczysto - żwirową. Szerokość śladu drogowego wynosi od ok. 6,5 m do ok. 7,5 m. Tylko początkowy odcinek drogi, na długości ok. 330 m, czyli od km 5+760 do ok. km 6+090, posiada bardzo zniszczoną nawierzchnię bitumiczną, nie zapewniającą przejeźdźności, przykrytą warstwą piaszczysto-żwirową.

W następstwie realizacji zadania nie ulegnie zmianie kategoria drogi (droga powiatowa), klasa – zbiorcza (Z) oraz kategoria ruchu, którą określa się jako KR1. Bez zmian pozostanie również dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zatem po drodze tak, jak dotychczas będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 80 kN.

Po realizacji zamierzenia struktura rodzajowa ruchu oraz funkcja komunikacyjna pozostaną bez zmian. Projektowana droga będzie przystosowana do obsługi wszystkich rodzajów pojazdów. Jej użytkownikami w dalszym ciągu pozostaną przede wszystkim lokalni uczestnicy ruchu drogowego.

W ramach zadania wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi, tj. nowa nawierzchnia jezdni w technologii podwójnego (bądź też potrójnego) powierzchniowego utwardzenia emulsją asfaltową i grysami na całej długości. Szerokość jezdni wynosić będzie ok. 600 cm. Jezdnia posiadać będzie dwa pasy ruchu, a ruch odbywać się będzie dwustronnie.

W ramach robót przygotowawczych podłoże zostanie wyprofilowane, wyrównane oraz zagęszczone na całej szerokości korony drogi, zgodnie z ustaloną przez projektanta niweletą.

Na całej długości wykonane zostaną pobocza gruntowe, o szerokości do ok. 75 cm. Celem zamierzenia jest poprawa konstrukcji drogi, jej parametrów i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu wszystkich użytkowników, również pieszych, jak i rowerzystów. Zastosowane materiały oraz sposób realizacji przedsięwzięcia, przy zachowaniu wszystkich obowiązujących przepisów i norm sprawiają, że przedsięwzięcie nie należy do inwestycji mogącej pogorszyć stan środowiska.

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych, nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego, takich jak np. beton. Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie. Przewiduje się wykorzystanie paliwa do sprzętu zmechanizowanego (koparka, walec drogowy, rozścielacz masy asfaltowej, itp.) w ilościach odpowiadających normom zużycia dla poszczególnych maszyn.

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którym 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. Projektowane zadanie 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.

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

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 planuje się wykonywać wyłącznie w porze dziennej. Natomiast materiały pyłące będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu. 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.

Podczas eksploatacji emisja hałasu komunikacyjnego do środowiska, którego źródłem będą poruszające się pojazdy, będzie niewielka. Wykonanie nowej, równej twardej nawierzchni i podwyższenie w ten sposób parametrów technicznych i eksploatacyjnych przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu komunikacyjnego w stosunku do stanu przed przeprowadzoną budową drogi. Poruszanie się pojazdów po zniszczonej nawierzchni z licznymi wybojami poprzecznymi i podłużnymi, dziurami, zadoleniami, wywołuje znacznie większą emisję hałasu niż ma to miejsce w przypadku poruszania się pojazdów po równej nawierzchni. Jednocześnie nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy drogi nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu.

Źródłami hałasu będą samochody poruszające się po wybudowanej drodze, w tym przede wszystkim samochody osobowe, rzadziej ciągniki rolnicze i samochody ciężarowe.

Droga przebiegać będzie przede wszystkim przez tereny z rozproszoną zabudową zagrodową. Zabudowa chroniona akustycznie, a więc zabudowa zagrodowa, znajduje się w stosunkowo dużych odległościach od planowanej do przebudowy drogi. Wzdłuż odcinków przebiegających przez bardziej zwarte zabudowania, a więc w obrębie zabudowy zagrodowej, wprowadzone zostaną ograniczenia prędkości do 50 km/godz.

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

Nie przewiduje się, aby po dokonaniu przebudowy drogi, nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu pojazdów. Nowa, równa, utwardzona nawierzchnia drogi spowoduje poprawę płynności ruchu. Występowanie licznych wybojów, nierówności na drodze wymusza na kierujących pojazdami ciągłe hamowanie i przyspieszanie, co powoduje wzrost spalania paliwa. Wykonanie nowej, równej, twardej nawierzchni spowoduje zmniejszenie ilości spalania paliwa, a więc przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin samochodowych. Zatem realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do zmniejszenia ilości substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza, w tym między innymi gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla, ale także metanu, tlenków azotu, freonów, a także niektórych rodzajów węglowodorów).

Analizowany odcinek drogi powiatowej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. W związku z powyższym, nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania na klimat akustyczny po zrealizowaniu zamierzenia.

Planowana do budowy droga posiada w chwili obecnej nawierzchnię gruntową, więc w wyniku prowadzenia robót budowlanych nie będą powstawały odpady zawierające asfalt, w tym ewentualnie smoła. Istniejąca na początkowym odcinku zniszczona, pokruszona nawierzchnia asfaltowa nie będzie demontowana. Nowa konstrukcja drogi wykonana zostanie na tej nawierzchni, dzięki czemu zarówno nowa konstrukcja drogi, jak też nośność, będą dodatkowo zwiększone.

Wytworzony podczas prowadzenia robót ziemnych materiał piaszczysty (materiał uzyskany podczas profilowania nawierzchni piaszczystej, korytowania pod zjazdy, z odtworzenia rowów przydrożnych itp.), będzie mógł być w całości wykorzystany na miejscu do uformowania niwelety drogi, uzupełnienia poboczy, formowania rowów, przez co znacznie zminimalizuje się ilość powstających odpadów podczas prowadzenia budowy drogi i zmniejszy się zużycie zasobów naturalnych.

Jeżeli podczas prowadzenia robót ziemnych wytworzony zostanie inny materiał, który nie będzie mógł być wykorzystany na miejscu, będzie niemalże natychmiast po powstaniu wywożony. Będzie to wyłącznie odpad inny niż niebezpieczny.

Podczas przeprowadzania prac rozbiórkowych wytwarzane odpady przewiduje się ładować na podstawione kontenery samochodowe. Po dokonanej rozbiórce i załadunku odpady zostaną niemalże natychmiast wywiezione, a więc nie ma potrzeby zorganizowania zaplecza budowlanego na potrzeby magazynowania tych odpadów. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania nimi i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania.

W ramach tymczasowego zaplecza budowlanego (tymczasowej bazy postojowej dla sprzętu budowlanego), stworzone zostanie zaplecze do zbierania odpadów komunalnych, w pojemnikach. Zgromadzone odpady komunalne przekazywane będą innemu podmiotowi odbierającemu tego typu odpady i dostarczane do regionalnej instalacji przetwarzania odpadów komunalnych.

Nie przewiduje się, aby podczas eksploatacji drogi powstawały odpady z wyjątkiem tych, które mogą powstać podczas kolizji lub wypadków drogowych, czy też podczas przeprowadzania remontów drogi.

Możliwy do powstania odpadowy asfalt nie będzie zawierał smoły, a więc będzie to wyłącznie odpad inny niż niebezpieczny. Podczas przeprowadzania prac remontowych wytwarzane odpady będą ładowane na podstawione kontenery samochodowe. Po dokonanej rozbiórce i załadunku odpady będą niemalże natychmiast wywiezione, a więc nie ma potrzeby zorganizowania zaplecza budowlanego na potrzeby ich magazynowania. Odpady te przekazywane będą podmiotom posiadającym odpowiednie zezwolenia w zakresie gospodarowania i przewożone będą do miejsc ich dalszego gospodarowania. Wytworzone odpady w pierwszej kolejności przekazywane będą do odzysku. Dopiero, gdy odzysk będzie niemożliwy z przyczyn technologicznych lub nie będzie uzasadniony z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych odpady przekazywane będą do unieszkodliwiania.

Realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, poprawę warunków życia mieszkańców i środowisko naturalne. Zastosowane rozwiązania mają na celu poprawę warunków życia mieszkańców poprzez rozwiązanie problemów związanych nie tylko z dojazdem, ale również przemieszczaniu się po tej części powiatu.

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 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, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych, w tym do istniejących rowów drogowych, które zostaną odtworzone, a także na tereny okoliczne.

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

Nie przewiduje się prowadzenia głębokich wykopów w związku z przebudową drogi. Tym samym nie przewiduje się naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonośnych.

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

Realizacja inwestycji wymaga usunięcia łącznie 204 drzew i krzewów. Zgodnie z przedstawioną kartą informacyjną przedsięwzięcia, wycinkę ograniczono do niezbędnego minimum i dotyczy głównie zadrzewienia leśnego (borowego) w pasach planowanego poszerzenia drogi. Jednocześnie projektowane poszerzenie drogi na większości wskazanych działek (w tym na działkach leśnych) zaplanowano w pasach już użytkowanych jako droga (powierzchnie wyjeżdżone). Ingerencja w niewielkie powierzchnie leśne dotyczy gospodarczych zbiorowisk leśnych z dominującą sosną pospolitą.

WÓJT
mgr inż. Dariusz Górski

podpis, imię i nazwisko
oraz stanowisko służbowe osoby upoważnionej)

KLAUZULA INFORMACYJNA O PRZETWARZANIU DANYCH OSOBOWYCH

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych - RODO)
– zwane dalej Rozporządzenie, informuję, że:

1. **Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Wójt Gminy Wąpielsk**, adres kontaktowy: Urząd Gminy Wąpielsk, Wąpielsk 20, 87-337 Wąpielsk.
2. **Administrator danych wyznaczył Inspektora ochrony danych**, z którym może się Pani/Pan skontaktować poprzez email: iod@wapielsk.pl, tel. +48 56 49 383 21 lub pisemnie na adres siedziby administratora. Z inspektorem ochrony danych można się kontaktować we wszystkich sprawach dotyczących przetwarzania danych osobowych oraz korzystania z praw związanych z przetwarzaniem danych.
3. **Pani/Pana dane osobowe będą przetwarzane w celu wypełnienia obowiązku prawnego ciążącego na administratorze na podstawie art. 6 ust. 1 lit. c Rozporządzenia**, wynikającego z aktów prawnych związanych z realizacją zadań administratora, **stosownie do** Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku - Kodeks postępowania administracyjnego, ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. W pozostałych przypadkach Pani/Pana dane osobowe przetwarzane są wyłącznie na podstawie udzielonej zgody w zakresie i celu określonym w treści zgody.
4. **W związku z przetwarzaniem danych w celach, wskazanych powyżej, odbiorcami Pani/Pana danych osobowych mogą być:**
 - podmioty upoważnione, organy władzy publicznej oraz podmioty wykonujące zadania publiczne lub działające na zlecenie organów władzy publicznej, w zakresie i w celach, które wynikają z przepisów powszechnie obowiązującego prawa;
 - inne podmioty, którym Administrator powierzy przetwarzanie danych osobowych. Pani/Pana dane osobowe przechowywane będą do chwili realizacji zadania, do którego dane osobowe zostały zebrane a następnie, jeśli chodzi o materiały archiwalne, przez czas wynikający z przepisów ustawy z dnia 14 lipca 1983 roku o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach.
5. **W związku z przetwarzaniem Pani/Pana danych osobowych, z wyjątkami zastrzeżonymi przepisami, przysługują Pani/Panu następujące prawa:**
 - dostępu do treści danych osobowych jej dotyczących, na podstawie art. 15 Rozporządzenia;
 - sprostowania danych, na podstawie art. 16 Rozporządzenia;
 - usunięcia danych, na podstawie art. 17 Rozporządzenia, przetwarzanych na podstawie Pani/Pana zgody; w pozostałych przypadkach, w których Administrator przetwarza dane osobowe na podstawie przepisów prawa, dane mogą być usunięte po zakończeniu okresu archiwizacji;
 - ograniczenia przetwarzania danych, na podstawie art. 18 Rozporządzenia;
 - prawo do przenoszenia danych – na podstawie art. 20 Rozporządzenia;
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzanych danych, na podstawie art. 21 Rozporządzenia, z zastrzeżeniem, że nie dotyczy to przypadków, w których Administrator posiada uprawnienie do przetwarzania danych na podstawie przepisów prawa.

Osoba, której dane przetwarzane są na podstawie zgody wyrażonej przez tę osobę ma prawo do cofnięcia tej zgody w dowolnym momencie bez wpływu na zgodność z prawem przetwarzania, którego dokonano na podstawie zgody przed jej cofnięciem, z zastrzeżeniem wyjątków wynikających z powszechnie obowiązujących przepisów prawa.
7. **Przysługuje Pani/Panu prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych**, gdy uzna Pani/Pan, iż przetwarzanie danych osobowych narusza przepisy Rozporządzenia.
8. **Podanie danych osobowych przez Panią/Pana jest obligatoryjne w oparciu o przepisy prawa lub jest warunkiem zawarcia umowy.** W takich przypadkach konsekwencją ich niepodania jest brak możliwości realizacji zadań przez Administratora. W pozostałym zakresie podanie danych osobowych jest dobrowolne.
9. **Pani/Pana dane osobowe nie będą przetwarzane w sposób zautomatyzowany, w tym również w formie profilowania.** Pani/Pana dane osobowe nie będą przekazywane do państw trzecich i organizacji międzynarodowych.

