



RI.6220.3.7.2021.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. „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2205C Długie – Rakowo – Cetki na odcinku Długie – Rakowo”
- 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 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 6⁰⁰ - 22⁰⁰, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 - b) Transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponię lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału.
 - c) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesyłu zraszać je wodą.
 - d) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
 - e) Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
 - f) Wszystkie wytworzone odpady należy zbierać selektywnie i przekazać wyspecjalizowanym podmiotom, które posiadają zezwolenia na prowadzenie działalności w tym zakresie.
 - g) 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.
 - h) Celem 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.
 - i) Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

- j) Zaplecze budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych oraz odpadów lub postoju pojazdów i maszyn, zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczerłą powierzchnię, w odległości co najmniej 100 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.
- k) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika – ornitologa, braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- l) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, w tym:
 - przed możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
 - przed fizycznym uszkodzeniem krzewów, poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - przed przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - przed mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.
- m) Z uwagi na wycinkę drzew, zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości odpowiadającej ilości drzew usuwanych, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime.
- n) Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu. Kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.

UZASADNIENIE

W dniu 02.04.2021 r. na wniosek z dnia 01.04.2021 r. Powiatu Rypińskiego reprezentowanego przez Pana Jarosława Sochackiego, zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie o wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi powiatowej nr 2205C Długie – Rakowo – Cetki na odcinku Długie – Rakowo”.

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.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Toruniu jako właściwy do oceny pismem z dnia 23.04.2021 r. znak GD.ZZŚ.5.435.177.2021.AOT wyraził opinię, iż dla powyższego przedsięwzięcia nie zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zgodnie z opinią, znak WOO.4220.422.2021.HRK.5 z dnia 29.07.2021 r. stwierdził, iż dla wskazanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rypinie do dnia wydania decyzji, nie wyraził opinii co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. W konsekwencji powyższego uznać należy, iż organ ten nie wnosi zastrzeżeń.

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.

Teren inwestycyjny nie jest objęty ustaleniami obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi powiatowej nr 2205C relacji Długie – Rakowo – Cetki na odcinku Długie – Rakowo.

Planowana inwestycja obejmuje wykonanie robót związanych z rozbudową drogi gminnej na odcinku od km 0+000 do km 2+601,00, o całkowitej długości około 2,6 km.

Droga przeznaczona do rozbudowy położona jest w zachodniej części powiatu rypińskiego, na terenie dwóch gmin. Odcinek drogi o długości około 1760 m zlokalizowany jest w gminie Wąpielsk, natomiast odcinek o długości około 840 m w gminie Rypin.

Trasa stanowi łącznik pomiędzy drogą wojewódzką nr 534 relacji Grudziądz – Rypin w okolicach miejscowości Borzymin i Ostrowite, a miejscowościami Długie i Wąpielsk. Wzdłuż analizowanej trasy zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa z budynkami mieszkalnymi i gospodarczymi. Szlak należy do kategorii dróg powiatowych, klasy Z (zbiorcza).

W obecnym stanie droga na całym odcinku przewidzianym do rozbudowy posiada szerokość od 4 do 5 m oraz nawierzchnię bitumiczną. Pozbawiona jest pobocza, chodników, oświetlenia drogowego, kanalizacji deszczowej, wyznaczonych przejść dla pieszych, oznakowania pionowego i poziomego. Rowy odwadniające występują miejscowo na kilku odcinkach, pozostałe są w zarysie. W miejscowości Rakowo zlokalizowany jest przepust pod drogą. Trasa posiada zawyżone skrajnie pobocza oraz liczne ubytki w nawierzchni, co uniemożliwia właściwe jej użytkowanie i odwodnienie. W ciągu drogi zlokalizowane są gruntowe zjazdy do budowlanych obiektów mieszkalnych, gospodarczych oraz na użytki rolne.

Szczegółowy zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

- poszerzenie szerokość jezdni do minimum 5,5 m,
- wykonanie poboczy gruntowych o szerokości minimum 1,0 m,
- utwardzenie poboczy gruntowych kruszywem łamanym,
- wykonanie nawierzchni jezdni z 2 warstw betonu bitumicznego (wyrównawcza i ścieralna),
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- budowę i przebudowę zjazdów z drogi w ilości około 80 sztuk,
- przebudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi,
- miejscową korektę geometrii drogi,
- odtworzenie istniejących rowów odwadniających na całej długości drogi,
- remont lub odbudowa przepustu pod drogą,
- wykonanie przepustu pod ścieżką pieszo-rowerową na wysokości istniejącego przepustu pod drogą,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- realizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym oznakowania aktywnego przejścia dla pieszych),
- doświetlenie przejścia dla pieszych w postaci oświetlenia hybrydowego LED,
- budowę kanału technologicznego.

Przewiduje się następujące parametry drogi po zrealizowaniu rozbudowy:

- kategoria drogi: powiatowa,
- jezdnia: dwupasowa, dwukierunkowa,
- klasa techniczna: Z (zbiorcza),
- kategoria ruchu: KR2,
- prędkość projektowa: $V_p = 40$ km/h,
- długość odcinka: około 2601,00 m,
- szerokość jezdni: 5,5 m (na odcinku prostym),
- szerokość poboczy: $2 \times 1,00$ m,
- szerokość ciągu pieszo-rowerowego: 1,50 – 3,00 m,
- powierzchnia jezdni (bitumiczna): około 14300 m^2 ,
- powierzchnia pobocza: około 5200 m^2 ,
- powierzchnia z kruszywa: około 5200 m^2 (pobocza),
- powierzchnia ciągu pieszo-rowerowego (bitumicznego): około $6500 - 7800 \text{ m}^2$,
- ilość zjazdów z drogi: około 80,
- ilość przepustów pod drogą: 1,
- długość rowów odwadniających: $2 \times 2500 =$ około 5000 m dwustronnie,
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2% (daszkowe) oraz 2-5% jednostronne,
- pochylenie poprzeczne pobocza: 8%.

Odcinek drogi planowany do rozbudowy, na całej długości, będzie pokrywał się z obecnym jej przebiegiem. Jedynie od około km 2+250 do około km 2+550 projektuje się korektę geometrii trasy polegającą na złagodzeniu istniejących łuków poziomych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poszerzenie jezdni i poboczy nastąpi głównie w obrębie działek pasa drogowego, natomiast budowa ścieżki pieszo-rowerowej nastąpi w wyniku zajęcia części sąsiednich nieruchomości przylegających do obecnego pasa drogowego.

Początek i koniec odcinka drogi zostanie dowiązany sytuacyjnie do stanu istniejącego. Niweletę modernizowanego odcinka drogi projektuje się dostosować do istniejących pochyłeń podłużnych, uwzględniając wykonanie warstwy wyrównawczej i ścieralnej nawierzchni jezdni. Zjazdy zostaną wykonane z kostki betonowej (opcjonalnie z asfaltu).

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z gminnej sieci wodociągowej lub dowożonej beczkowitzem), masy mineralno - bitumicznej, kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, geosiatki, krawężników betonowych, betonu, a także paliw i energii elektrycznej.

W ramach prac projektowych, Inwestor nie rozważał szczegółowo innych wariantów przedsięwzięcia. Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym i wytrzymałościowym.

Rozbudowa 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. Zatem na etapie eksploatacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do rozbudowy drogą w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia.

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

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 technologie robót.

Podczas realizacji przedsięwzięcia 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 rozbudowie 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.

Analizowany odcinek drogi powiatowej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy drogi nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych. Rozbudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej. Realizacja inwestycji wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych zgromadzone zostaną w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 ze zm.).

Odpady niebezpieczne (jeśli takie powstaną na etapie budowy) planuje się magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich zawartych, a następnie przekazać do przetworzenia specjalistycznym firmom posiadającym zezwolenia w zakresie świadczonych usług.

Na etapie eksploatacji będą powstawały jedynie odpady związane z użytkowaniem i eksploatacją drogi.

Na terenie projektowanego zadania nie występują ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie, strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych, 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 uzdrowiskowej.

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

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 oznaczonym europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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 PLRW20001728889 – „Rypienica do dopł. z jez. Długiego z jez. Długim”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest

zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu 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 użyty zostanie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów.

W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych, w tym do istniejących rowów drogowych i na tereny okoliczne. W ramach planowanych prac zakłada się również odtworzenie, oczyszczenie i wyprofilowanie rowów przydrożnych. Nie przewiduje się konieczności podczyszczania tych wód.

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

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

Etap realizacji przedsięwzięcia wiąże się z wykonaniem płytkich wykopów o głębokości do 0,5 m p.p.t. (związanych m.in. z korytowaniem oraz odtworzeniem rowów przydrożnych), które nie będą wymagały odwadniania. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 100 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co zapobiegnie ewentualnemu zanieczyszczeniu środowiska wodno-gruntowego.

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

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 oponczkę 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 zadanie zlokalizowane jest poza granicami obszarów chronionych, przede wszystkim w obrębie istniejącego pasa drogowego, w otoczeniu terenów rolniczych oraz zabudowanych.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki zadrzewień, przy czym zaplanowane zostały nasadzenia zastępcze w ilości nie mniejszej niż skali wycinki, w ramach których preferować należy zastosowanie gatunków rodzimych.

W obrębie usuwanych zadrzewień nie stwierdzono siedlisk gatunków chronionych, przy czym z uwagi na potencjalne znaczenie dla ptaków wskazano na dostosowanie terminu wycinki do okresu lęgowego ptaków.

Z uwagi na możliwą obecność małych zwierząt (np. płazów, gadów, a także ssaków) w oparciu o Kip wskazano konieczność kontroli terenu realizowanych prac w celu przemieszczania ewentualnie stwierdzonych zwierząt w inne, bezpieczne dla nich siedliska, a także realizacji wykopów w sposób ułatwiający ich samodzielne opuszczanie przez zwierzęta. Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

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

Jednocześnie informuję, że w przypadku, jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych 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 ustawy o ochronie przyrody.

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

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, 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 przedmiotowej opinii, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, nie stwierdzono 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 ustawy. 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.

z up. Wójta
mgr Agnieszka Matyjasik
Sekretarz Gminy

podpis, imię i nazwisko
oraz stanowisko służbowe osoby upoważnionej)

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Powiat Rypiński, 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

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest rozbudowa drogi powiatowej nr 2205C relacji Długie – Rakowo – Cetki na odcinku Długie – Rakowo, która obejmuje wykonanie robót związanych z rozbudową drogi gminnej na odcinku od km 0+000 do km 2+601,00, o całkowitej długości około 2,6 km.

Droga przeznaczona do rozbudowy położona jest w zachodniej części powiatu rypińskiego, na terenie dwóch gmin. Odcinek drogi o długości około 1760 m zlokalizowany jest w gminie Wąpielsk, natomiast odcinek o długości około 840 m w gminie Rypin.

Trasa stanowi łącznik pomiędzy drogą wojewódzką nr 534 relacji Grudziądz – Rypin w okolicach miejscowości Borzymin i Ostrowite, a miejscowościami Długie i Wąpielsk. Wzdłuż analizowanej trasy zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa z budynkami mieszkalnymi i gospodarczymi. Droga należy do kategorii dróg powiatowych, klasy Z (zbiorcza).

W obecnym stanie droga na całym odcinku przewidzianym do rozbudowy posiada szerokość od 4 do 5 m oraz nawierzchnię bitumiczną. Pozbawiona jest pobocza, chodników, oświetlenia drogowego, kanalizacji deszczowej, wyznaczonych przejść dla pieszych, oznakowania pionowego i poziomego. Rowy odwadniające występują miejscowo na kilku odcinkach, pozostałe są w zarysie. W miejscowości Rakowo zlokalizowany jest przepust pod drogą. Trasa posiada zawyżone skrajnie pobocza oraz liczne ubytki w nawierzchni, co uniemożliwia właściwe jej użytkowanie i odwodnienie. W ciągu drogi zlokalizowane są gruntowe zjazdy do budowlanych obiektów mieszkalnych, gospodarczych oraz na użytki rolne.

Szczegółowy zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

- poszerzenie szerokość jezdni do minimum 5,5 m,
- wykonanie poboczy gruntowych o szerokości minimum 1,0 m,
- utwardzenie poboczy gruntowych kruszywem łamanym,
- wykonanie nawierzchni jezdni z 2 warstw betonu bitumicznego (wyrównawcza i ścieralna),
- budowę ciągu pieszo-rowerowego,
- budowę i przebudowę zjazdów z drogi w ilości około 80 sztuk,
- przebudowę skrzyżowań z innymi drogami publicznymi,
- miejscową korektę geometrii drogi,
- odtworzenie istniejących rowów odwadniających na całej długości drogi,
- remont lub odbudowa przepustu pod drogą,
- wykonanie przepustu pod ścieżką pieszo-rowerową na wysokości istniejącego przepustu pod drogą,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- realizację urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym oznakowania aktywnego przejścia dla pieszych),
- doświetlenie przejścia dla pieszych w postaci oświetlenia hybrydowego LED,
- budowę kanału technologicznego.

Przewiduje się następujące parametry drogi po zrealizowaniu rozbudowy:

- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| – kategoria drogi: | powiatowa, |
| – jezdnia: | dwupasowa, dwukierunkowa, |
| – klasa techniczna: | Z (zbiorcza), |
| – kategoria ruchu: | KR2, |
| – prędkość projektowa: | Vp = 40 km/h, |
| – długość odcinka: | około 2601,00 m, |
| – szerokość jezdni: | 5,5 m (na odcinku prostym), |
| – szerokość poboczy: | 2 x 1,00 m, |
| – szerokość ciągu pieszo-rowerowego: | 1,50 – 3,00 m, |

- powierzchnia jezdni (bitumiczna): około 14300 m²,
- powierzchnia pobocza: około 5200 m²,
- powierzchnia z kruszywa: około 5200 m² (pobocza),
- powierzchnia ciągu pieszo-rowerowego (bitumicznego): około 6500 – 7800 m²,
- ilość zjazdów z drogi: około 80,
- ilość przepustów pod drogą: 1,
- długość rowów odwadniających: 2 x 2500 = około 5000 m dwustronnie,
- pochylenie poprzeczne jezdni: 2% (daszkowe) oraz 2-5% jednostronne,
- pochylenie poprzeczne pobocza: 8%.

Odcinek drogi planowany do rozbudowy, na całej długości, będzie pokrywał się z obecnym jej przebiegiem. Jedynie od około km 2+250 do około km 2+550 projektuje się korektę geometrii trasy polegającą na złagodzeniu istniejących łuków poziomych w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Poszerzenie jezdni i poboczy nastąpi głównie w obrębie działek pasa drogowego, natomiast budowa ścieżki pieszo-rowerowej nastąpi w wyniku zajęcia części sąsiednich nieruchomości przylegających do obecnego pasa drogowego.

Początek i koniec odcinka drogi zostanie dowiązany sytuacyjnie do stanu istniejącego. Niweletę modernizowanego odcinka drogi projektuje się dostosować do istniejących pochyłeń podłużnych, uwzględniając wykonanie warstwy wyrównawczej i ścieralnej nawierzchni jezdni. Zjazdy zostaną wykonane z kostki betonowej (opcjonalnie z asfaltu).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zatem na etapie eksploatacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do rozbudowy drogą w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia.

Przy rozbudowie 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.

Analizowany odcinek drogi powiatowej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy drogi nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych. Rozbudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Etap realizacji przedsięwzięcia wiąże się z wykonaniem płytkich wykopów o głębokości do 0,5 m p.p.t. (związanych m.in. z korytowaniem oraz odtworzeniem rowów przydrożnych), które nie będą wymagały odwadniania. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

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.

z up. Wójta
mgr Agnieszka Matyjasik
Sekretarz Gminy

podpis, imię i nazwisko
oraz stanowisko służbowe osoby upoważnionej)