**DECYZJA RL.6220.4.2024**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2024 r., poz. 572 z późn. zm.) w związku z art. 71 ust 2 pkt. 2 , art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji   
o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.), 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 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 29 maja 2024 r. (data wpływu: 11 czerwca 2024 r.) złożonego przez MELDROG Wykonawstwo i Usługi Projektowe,

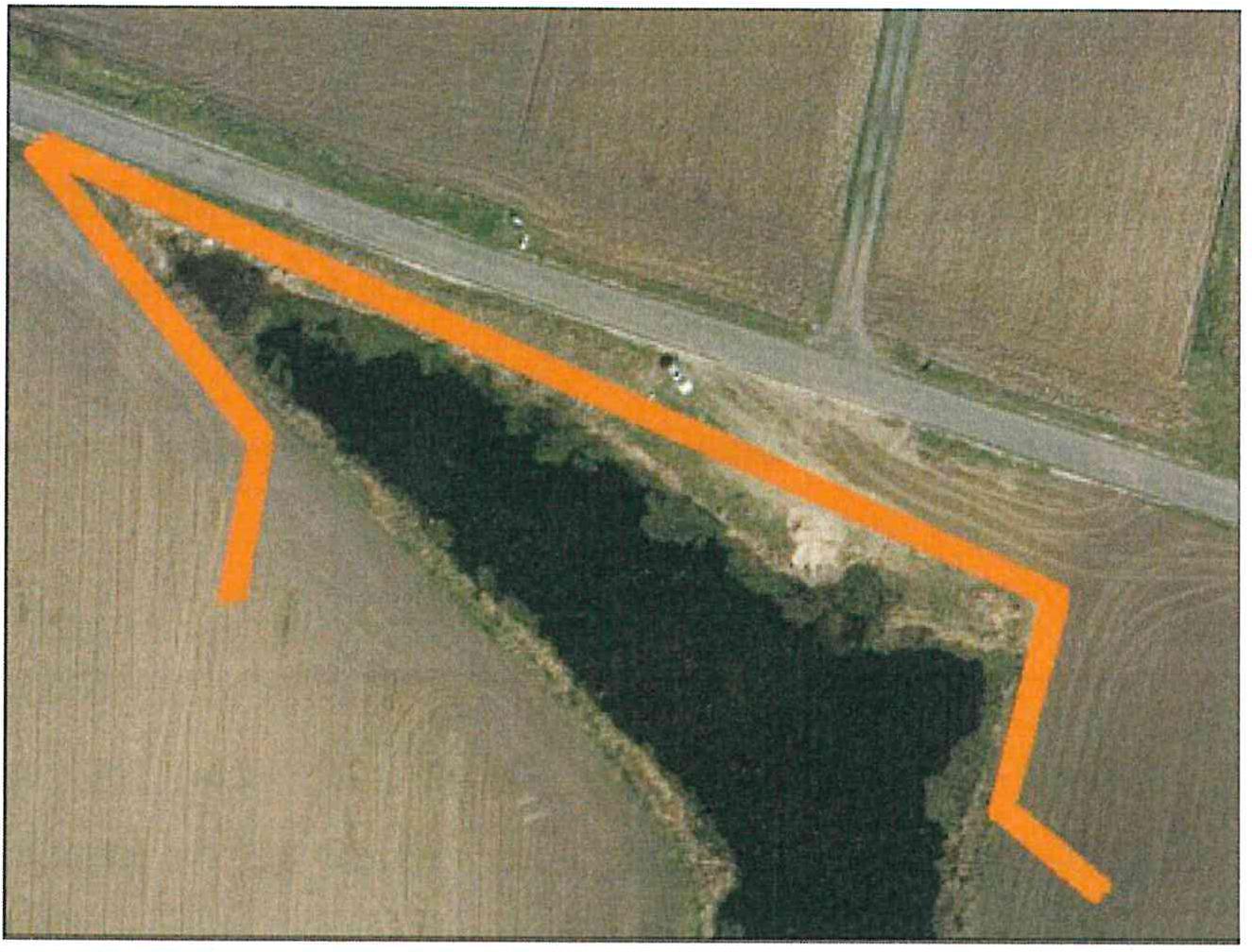
**I. stwierdzam brak potrzeby**

**przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko**

dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowa drogi gminnej w zakresie budowy trasy rowerowej Zławieś Mała - Toporzysko” oraz 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:
     1. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowalne prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00-22:00.
     2. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamieszenia.
     3. W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbetów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbet zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
     4. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.
     5. Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki.
     6. Na etapie realizacji inwestycji wprowadzić tymczasowe wygrodzenia dla płazów (zgodnie z rysunkiem nr 1), z uwzględnieniem poniższych warunków:

1. płotki wykonane z materiału litego lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm,
2. wysokość co najmniej 50 cm części naziemnej,
3. szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 10 cm,
4. przewieszka o szerokości co najmniej 5 cm, odgięta w kierunku przeciwnym do terenu budowy,
5. zakończenia płotków wykonane w formie „U-kształtnej”,
6. wygrodzenie zdemontować po zakończeniu prac budowlanych,
7. dokładny sposób wykonania i lokalizację wygrodzeń ustalić z ekspertem herpetologiem.



Rysunek 1. Planowana lokalizacja tymczasowego wygrodzenia dla płazów, zgodna z Kip wraz z uzupełnieniem.

* + 1. Nie usuwać zadrzewień w ramach realizacji zamierzenia.
    2. Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu oddziaływania inwestycji, w przypadku zagrożenia ich uszkodzenia na etapie budowy zabezpieczyć przed:

1. możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew i wygrodzenie krzewów oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygrodzenie skupisk drzew i ich oznakowanie,
2. 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,
3. przesuszeniem systemu korzeniowego poprzez jak najszybsze zasypywanie wykopów w obrębie bryły korzeniowej.
   * 1. W przypadku konieczności podniesienia poziomu gruntu o więcej niż 30 cm w zasięgu rzutu korony drzew, wykonać warstwę drenażowo-napowietrzającą.
     2. Nie organizować zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów w zasięgu rzutu koron drzew.
   1. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26, 27 i 29 uouioś:
      1. Oczyścić i udrożnić wszystkie przepusty w miejscach krzyżowania się pasa drogowego przebudowywanego odcinka drogi z ciekami (w tym z rowami melioracyjnymi).
      2. W przypadku przebudowy przepustów nie zmniejszać ich średnicy.

**II. niniejszej decyzji nadaje rygor natychmiastowej wykonalności**

**UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 29 maja 2024 r. (data wpływu 11 czerwca 2024 r.) firma MELDROG Wykonawstwo i Usługi Projektowe zwróciła się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej w zakresie budowy trasy rowerowej Zławieś Mała - Toporzysko”.

Obwieszczeniem z dnia 13 czerwca 2024 r. zostało wszczęte postępowanie w przedmiotowej sprawie. Obwieszczenie zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Zławieś Wielka http://www.bip.zlawieswielka.pl oraz umieszczone zostało na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Złejwsi Wielkiej.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1 i 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, Wójt Gminy Zławieś Wielka wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie opinią nr GD.ZZŚ.4901.231.2024.ACS z dnia 22 lipca 2024 r. (data wpływu: 24 sierpnia 2024 r.) nie stwierdziło potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu opinią nr N.NZ.40.2.6.4.2024 z dnia 3 lipca 2024 r. (data wpływu: 11 lipca 2024 r.) stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwał wnioskodawcę o uzupełnienie Kip, po uzupełnieniu złożonym przez wnioskodawcę opinią z dnia 8 sierpnia 2024 r. znak WOO.4220.450.2024.HN.2-3 stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Następnie przed wydaniem decyzji Wójt Gminy zawiadomił obwieszczeniem z dnia 12 sierpnia 2024 r. strony postępowania oraz społeczeństwo (poprzez Biuletyn Informacji Publicznej i tablice ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Złejwsi Wielkiej) o możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip, stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętym formami ochrony przyrody, o których mowa w art.. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, ponieważ długość przebudowanych dróg wynosi około 1,15 km.

Przed wydaniem niniejszej decyzji została przeanalizowany rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia i możliwe zagrożenia dla środowiska przy istniejącym użytkowaniu terenu, z uwzględnieniem wielkości, prawdopodobieństwa, czasu trwania i zasięgu oddziaływania.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust uouioś, tj. drogę publiczną, która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Toporzysko, w gminie Zławieś Wielka, polegająca na budowie ciągu rowerowego oraz przebudowie jezdni drogi gminnej nr 101607C (ul. Dworcowa).

Obecnie droga ma klasę D (droga Dojazdowa), kategorię ruchu KR1, na całej długości planowanej do przebudowy jest drogą o nawierzchni z masy bitumicznej o szerokości od 3,5 m do 4 m, z poboczami utwardzonymi kruszywem.

Celem projektowanej inwestycji polegającej na przebudowie drogi gminnej jest dostosowanie ciągu komunikacyjnego do obecnych wymogów. Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkowania oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. Ponadto wykonanie nowej nawierzchni jezdni zapewni ciągłą przejezdność drogi.

Tereny w sąsiedztwie pasa drogowego stanowią pola uprawne oraz rozporoszona zabudowa zagrodowa i jednorodzinna.

Parametry projektowanej drogi:

* klasa techniczna drogi: dojazdowa (D),
* kategoria ruchu: KR1
* rodzaj nawierzchni: twarda, bitumiczna
* jezdnia: jednopasmowa, dwukierunkowa,
* szerokość jezdni na całej długości: do 5,5 m
* prędkość projektowa: Vp=30 km/h
* szerokość poboczy: 2x 0,5 – 0,75 m,
* spadek poprzeczny jezdni na prostej: 2%
* spadek poprzeczny poboczy; 8%

Dodatkowo planowana jest budowa ciągów rowerowych. W zależności od pozyskanego finansowania będą to obustronne pasy dla rowerów o szerokości 1,25 m każdy lub jednostronna dwukierunkowa droga o szerokości około 2 m.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takiego jak: koparki, spycharki i ładowarki, walce i samochody ciężarowe. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym.

Prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii remontowo-budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Użyte materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z gminnej sieci wodociągowej lub dowożonej beczkowozem), kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, asfaltu, a także paliw i energii elektrycznej.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska 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, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

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

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

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

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej prze Inwestora dokumentacji, został przeanalizowany wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głownie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwałą 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 spalonego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

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

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r. poz. 10 z późn. zm.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

W ramach zamierzenia nie przewiduje się frezowania istniejących nawierzchni bitumicznych.

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

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 z późn. zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania i sprzątania drogi oraz odpady komunalne.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

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

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 z późn. zm.).

Zadanie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200044, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Ponadto, inwestycja znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem: PLRW20001129169 – „Górny Kanał od Strugi Łysomickiej do ujścia”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako: zły (stan ekologiczny: umiarkowany, stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego, zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągniecia 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 wypłukiwanie zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

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

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

Zgodnie z Kip, odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z nawierzchni drogi nastąpi, tak jak obecnie, powierzchniowo, na istniejący teren w pasie drogowym. Nie przewiduje się konieczności podczyszczania tych wód.

Na etapie przebudowy drogi, woda będzie dostarczana beczkowozem.

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

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem płytkich wykopów o głębokości do 0,5 m, związanych m.in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi, które według przedłożonej dokumentacji nie będą wymagały odwadniania. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszania istniejących warstw wodonośnych.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającymi szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia 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.

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM0 10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziom dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.) a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W uchwale wskazano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, które polegają na utwardzeniu jezdni i pobocza.

Przebudowa przedmiotowej drogi pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Na etapie realizacji, prace budowalne, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowoduje 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). Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów. Ponadto, planuje się stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach.

Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu.

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

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

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 z późn. zm., w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

W celu wyeliminowania zagrożenia uszkadzania drzew i krzewów stwierdzono potrzebę zastosowania działań minimalizujących i zabezpieczających pnie i korzenie przed uszkodzeniami. Ponadto wskazano na konieczność lokalizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza rzutem koron drzew.

Jednocześnie w związku ze stwierdzeniem w bezpośrednim sąsiedztwie siedlisk dogodnych dla małych zwierząt, wskazano na konieczność kontrolowania wykopów przed podjęciem prac w ich obrębie oraz wprowadzenie płotków herpetologicznych w sąsiedztwie stwierdzonego siedliska płazów. Celem utrzymania możliwości migracji płazów wskazano na konieczność udrożnienia przepustów niepodlegające przebudowie oraz niezmniejszanie średnicy przebudowywanych przepustów.

Dla wyeliminowania zagrożenia porzucenia lęgów przez bociana białego, którego gniazda stwierdzono w bezpośrednim sąsiedztwie przeznaczonej do przebudowy drogi, wskazano na konieczność prowadzenia prac w sąsiedztwie ww. gniazda poza okresem lęgowym lub po potwierdzeniu braku jego zasiedlenia.

Ponadto realizacja inwestycji przy przyjętym rozwiązaniu lokalizacji nie wymaga naruszania cennych siedlisk przyrodniczych i ich przekształcania, zajęcia siedlisk wrażliwych, wycinki drzew i krzewów, budowy i rozbiórki obiektów kubaturowych.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip ustalono, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych, wynikającymi z art. 51 i 52 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkadzanie gniazd, inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

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

Zgodnie z opinią Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu wskazuje na konieczność uwzględnienia następujących warunków i wymagań:

1. 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.
2. W celu neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbetów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana terenie robót.
3. Wszystkie powstające odpady podczas realizacji przedsięwzięcia należy magazynować w sposób selektywny i bezpieczny dla środowiska, następnie przekazywać podmiotom mającym odpowiednie zezwolenia na ich zbieranie, transport, odzysk i unieszkodliwianie.

Po analizie dokumentacji przedmiotowego postępowania, a także uzyskaniu wyżej wymienionych opinii od organów uzgadniających i opiniujących, tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu, Państwowego Powiatowego Inspektor Sanitarny - Wójt Gminy Zławieś Wielka biorąc pod uwagę kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. 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 w tym rodzaj, skalę, usytuowanie i zasięg oddziaływania projektowanej inwestycji, gęstość zaludnienia na analizowanym terenie oraz emisje i inne uciążliwości, których źródłem będzie ww. zamierzenie, a także czas trwania negatywnych oddziaływań należy uznać, że nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

Niniejszej decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 (Dz. U. z 2024 r., poz. 572 z późn. zm.) ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego umotywowany ważnym interesem społecznym.

**POUCZENIE**

Zgodnie z art. 72 ust. 3 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 2024 r., poz. 1112 z późn. zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji art. 72 ust. 1 i 1a. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu ul. Towarowa 13/15. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Wójta Gminy Zławieś Wielka w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Zgodnie z art. 127a Kodeksu Postępowania Administracyjnego (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 572 z późn. zm.). 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.

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. Strony postępowania zgodnie z wykazem w aktach sprawy
3. a/a bm

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy ul. Dworcowa 81,

85- 950 Bydgoszcz

**Załącznik do decyzji RL.6220.4.2024**

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024r., poz. 1112 z późn. zm.)**

Przedmiotem projektowanej inwestycji jest przebudowa drogi gminnej w miejscowości Toporzysko w gminie Zławieś Wielka, polegająca na budowie ciągu rowerowego oraz przebudowania jezdni drogi gminnej nr 101607C (ul. Dworowa). Całkowita długość odcinka drogi przeznaczonego do przebudowy wynosi około 1150 m

Droga przeznaczona do rozbudowy położona jest w zachodniej części gminy Zławieś Wielka. Wzdłuż drogi zlokalizowane są głównie użytki rolne z uprawami roślinnymi, kilka budynków mieszkalnych jednorodzinnych oraz zabudowa zagrodowa. Nieruchomości zlokalizowane przy drodze mają obsługę komunikacyjna bezpośredni z przedmiotowej drogi.

Parametry projektowanej drogi:

* klasa techniczna drogi: dojazdowa (D),
* kategoria ruchu: KR1
* rodzaj nawierzchni: twarda, bitumiczna
* jezdnia: jednopasmowa, dwukierunkowa,
* szerokość jezdni na całej długości: do 5,5 m
* prędkość projektowa: Vp=30 km/h
* szerokość poboczy: 2x 0,5 – 0,75 m,
* spadek poprzeczny jezdni na prostej: 2%
* spadek poprzeczny poboczy; 8%

Dodatkowo planowana jest budowa ciągów rowerowych. W zależności od pozyskanego finansowania będą to obustronne pasy dla rowerów o szerokości 1,25 m każdy lub jednostronna dwukierunkowa droga o szerokości około 2 m.

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

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

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 z późn. zm., w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000

Przebudowa przedmiotowej drogi pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.