

Otrzymano dnia 30.01.2025  
Nr 364  
Skierowano do .....

**DECYZJA 4/2024**

Świekatowo, dnia 7.01.2025 r.

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4 art. 80 ust. 1 oraz art. 85 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) oraz § 2 ust. 1 pkt. 51 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839), oraz art. 104 Kodeksu Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 572);

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla realizacji inwestycji pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1041C Błądzim - Świekatowo”, zlokalizowanej w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie świeckim, gmina Świekatowo.**

## UZASADNIENIE

2 lipca 2024 roku Pan Adam Meller z Powiatowego Zarządu Dróg w Świeciu ul. Gen. Józefa Hallera 9, 86-100 Świecie, zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r.: „*drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości powyżej 1 km inne 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 2004r. O ochronie przyrody*”.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gminy Świekatowo, w obrębie Zalesie Królewskie.

Budowa odcinka drogi powiatowej o długości 2,061 km nr 1041C Błądzim – Świekatowo będzie przeprowadzona na następujących działkach o nr ewidencyjnych: obręb 0021 ZALESIE KRÓLEWSKIE, jednostka ewidencyjna ŚWIEKATOWO – działki nr 151, 382, 328/3.

Początek opracowania znajduje się w miejscowości Zalesie Królewskie w km 2+384 na skrzyżowaniu z drogą powiatową prowadzącą w kierunku miejscowości Trutnowo. Koniec odcinka objętego przebudową znajduje się na terenie obszaru zabudowanego miejscowości Zalesie Królewskie w rejonie działki nr ew. 360/6. Droga biegnie pośród pól uprawnych i rozproszonej zabudowy zagrodowej oraz zabudowy mieszkaniowej na terenie obszaru zabudowanego w Zalesiu Królewskim.

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia istnieje obecnie droga powiatowa klasy technicznej Z (zbiorcza) o nawierzchni bitumicznej, z obustronnie występującymi pobocznymi gruntowymi. Szerokość istniejącej nawierzchni jezdni wynosi od 5,2 do 5,5 m. W ramach przebudowy odcinka drogi planuje się wzmocnić nawierzchnię drogi oraz w ramach korekty jej geometrii na terenie Zalesia Królewskiego (obszar zabudowany) poszerzyć nawierzchnię jezdni do 5,5 m. W ramach przebudowy drogi istniejące chodniki zostaną poddane regulacji i zaprawie oraz zostanie wybudowany nowy ok. 100 m odcinek chodnika. Istniejące zjazdy do posesji zostaną wykonane jako bitumiczne, zjazdy na pola zostaną wykonane z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Ponadto w ramach przebudowy drogi wykonane zostaną perony przystankowe w miejscach przystanków komunikacji publicznej. W ramach prac wykończeniowych przewiduje się wymianę oznakowania pionowego i wykonanie nowego oznakowania poziomego (linie krawędziowe i przejścia dla pieszych oraz linie zatrzymania w obrębie skrzyżowań).

Wójt Gminy Świąkatowo dnia 8 lipca 2024r. wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1041C Błędzim - Świąkatowo” zlokalizowanego w województwie kujawsko-pomorskim, powiecie świeckim, gminie Świąkatowo. Przedmiotowa inwestycja stanowi inwestycję celu publicznego na mocy art. 6 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2024 r. poz. 1145.1222)

Zgodnie z art. 71 ust. 2, pkt 2 (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112) ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko Wójt Gminy Świąkatowo pismem z dnia 08.07.2024r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Chojnicach o wydanie opinii w sprawie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu został powiadomiony i nie zajął stanowiska UG.6220.4.2.2024.LR z dnia 08.07.2024r.

Na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572, dalej jako: „Kpa”), nawiązując do wniosku Wójta

Gminy Świąkatowo z dnia 8 lipca 2024 r. znak: UG.6220.4.3.2024.LR (data wpływu: 10 lipca 2024 r.), w sprawie wydania opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny na oddziaływanie na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej nr 1041c o długości 2,061 km Bładzim – Świąkatowo, obręb Zalesie Królewskie, gmina Świąkatowo, Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Chojnicach wzywa do uzupełnienia informacji zawartych w przedłożonej dokumentacji w następującym zakresie:

1. Przedstawienie wypisu i wyrysu z rejestru gruntu wszystkich działek objętych planowaną inwestycją.
2. W warunkach użytkowania terenu w fazie budowy i eksploatacji inwestycji odniesienie się do obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1478 ze zm.).
3. Uzupełnienie usytuowania planowanego przedsięwzięcia względem jednolitych części wód powierzchniowych JCWP i podziemnych JCWPd oraz Głównego Zbiornika Wód Podziemnych (GZWP).
4. Wskazanie usytuowania przedsięwzięcia względem obszarów wodno – błotnych oraz innych obszarów o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedlisk łęgowych oraz ujść rzek, obszarów objętych ochroną, w tym stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarów przylegających do jezior oraz określenie wpływu ww. inwestycji na te obszary, zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r., o udostępnianiu informacjami o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.).
5. Przeanalizowanie wpływu przedmiotowej inwestycji (etap realizacji oraz eksploatacji) na cele środowiskowe określone dla jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych ustalonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” (Dz. U. z 2023 r. poz. 300), należy dokładanie przeanalizować położenie planowanej inwestycji względem jednolitych części wód powierzchniowych i podziemnych oraz określić wpływ planowanego przedsięwzięcia podczas budowy oraz eksploatacji na stan oraz jakość wód.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Zarząd Zlewni w Chojnicach (opinia z dnia 24.10.2024 r. – data wpływu 24.10.2024 r.) dokonał analizy otrzymanych dokumentów uznając, że dla planowanego przedsięwzięcia nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia przez nie celów środowiskowych i wskazując na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

Na etapie realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

1. Plac budowy, jego zaplecze oraz bazę sprzętową zlokalizować na uszczelnionym podłożu oraz poza terenami w pobliżu rzek i dolin rzecznych, cieków wodnych, jezior oraz obszarów podmokłych, aby zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami środowisko gruntowo - wodne.
2. Tereny zajęte na czas realizacji inwestycji oraz tereny wokół inwestycji utrzymać w należytym czystości.
3. Należy używać tylko sprawnego i sprawdzonego sprzętu w celu uniknięcia wycieku substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego.
4. Wszelkie naprawy maszyn i pojazdów, wymiana smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu powinno odbywać tylko w wyznaczonych miejscach, poza wykopami.
5. Paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane podczas budowy należy przechowywać w szczelnych pojemnikach.
6. Wyposażyć plac budowy w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych.
7. W sytuacjach awaryjnych związanych z wyciekami substancji ropopochodnych podjąć natychmiastowe działania związane z usunięciem skutków awarii wpływających na jakość środowiska gruntowo – wodnego.
8. Odpady wytwarzane podczas realizacji przedsięwzięcia składować w szczelnych pojemnikach i zapewnić ich sukcesywny wywóz przez firmy posiadające odpowiednie zezwolenia na ich zagospodarowanie.
9. Na etapie budowy zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne; przenośne toalety ze szczelnym zbiornikiem oraz zapewnić systematyczny wywóz nieczystości przez wyspecjalizowaną firmę.
10. W przypadku konieczności odprowadzania wód z wykopów budowlanych należy dokonać zgłoszenia wodnoprawnego, zgodnie z ustawą Prawo wodne.
11. Teren, na którym prowadzone będą prace budowlane oraz montażowe należy uporządkować.
12. W przypadku budowy, rozbudowy i przebudowy urządzeń wodnych oraz odprowadzania do nich zanieczyszczonych wód opadowych lub roztopowych Inwestor zobowiązany do uzyskania odpowiedniej zgody wodnoprawnej.
13. Prace ziemne prowadzić w sposób, który uniemożliwi zmianę stosunków wodnych na terenach sąsiadujących z przedsięwzięciem i niestanowiących zagrożenia dla wód powierzchniowych i podziemnych oraz nieskutkujących skażeniem gruntu.

Jednocześnie uwzględniając charakter i skalę przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania chroniące środowisko, uznano iż nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określanych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym

rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. (Dz. U. z 2016 poz. 1911 i 1958).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy działając na podstawie art. 50 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwaney dalej w skrócie Kpa, wezwał do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia, zwaney dalej Kip, złożoney wraz z wnioskiem z dnia 8 lipca 2024r., znak: UG.6220.4.4.2024.LR (data wpływu: 10 lipca 2024 r.), uzupełnionego pismem z dnia 22 lipca 2024 r. znak: UG.6220.4.7.2024.LR (wpływ: 29 lipca 2024 r.) o wydanie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1041C Błądzim Świekatowo”, o:

1. Opis elementów środowiska przyrodniczego terenu oddziaływania bezpośredniego i pośredniego inwestycji (wynikającego z prac budowlanych i jej funkcjonowania), zawierający wyniki inwentaryzacji występującej roślinności, fauny oraz siedlisk przyrodniczych. Stwierdzone siedliska gatunków chronionych należy przedstawić na czytelnyym załączniku mapowym. Przedstawione dane są bardzo ogólne, brak jest informacji o faunie.
2. Wskazanie źródeł informacji na temat występowania siedlisk przyrodniczych oraz gatunków chronionych w obrębie zamierzenia. Przedstawić metody i terminy prowadzenia prac terenowych, które powinny uwzględnić biologię potencjalnie występujących w rejonie inwestycji gatunków i siedlisk.
3. Rozwiązania zabezpieczające, minimalizujące lub kompensujące, których zastosowanie przyczyni się do ograniczenia lub wyeliminowania negatywnego wpływu przedsięwzięcia na stwierdzone elementy środowiska przyrodniczego, wraz z ich szczegółowym opisem, zawierającym informacje dotyczące sposobu, lokalizacji i terminu ich wykonania, w oparciu o wyniki przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej.
4. Działania zabezpieczające przed uszkodzeniami drzewa i krzewy niepodlegające wyince, a znajdujące się w strefie oddziaływania inwestycji.
5. Analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na bioróżnorodność i korzytarze ekologiczne (w tym lokalne), z uwzględnieniem powyższego zakresu wezwania.
6. Przedstawienie aktualnego oraz planowanego (po zrealizowaniu zamierzenia) natężenia ruchu (pojazdów osobowych, ciężarowych oraz dostawczych do 3,5 t, z podziałem na porę nocną oraz dzienną).
7. Odniesienie się do wpływu przedsięwzięcia na klimat akustyczny na etapie eksploatacji.
8. Opis wpływu inwestycji na jakość powietrza atmosferycznego na etapie eksploatacji.
9. Odniesienie się do kwestii lokalizacji zamierzenia na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, mając

- 2) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 3) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zlokalizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczerłą powierzchnię, poza terenami chronionymi akustycznie oraz poza zasięgiem rzutu koron drzew.
- 4) W celu ograniczenia emisji pyłów na etapie prac realizacyjnych zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 5) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
- 6) 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.
- 7) Nie usuwać drzew i krzewów w ramach realizacji inwestycji.
- 8) Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu oddziaływania zamierzenia na etapie budowy zabezpieczyć przed:
  - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew i wygrodenie krzewów oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygrodenie skupisk drzew i ich oznakowanie,
  - b) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwalała na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem 3 grzybóbójczym,
  - c) przesuszeniem systemu korzeniowego poprzez jak najszybsze zasypywanie wykopów w obrębie bryły korzeniowej,
  - d) w przypadku konieczności podniesienia poziomu gruntu o więcej niż 30 cm w zasięgu rzutu korony drzew wykonać warstwę drenażowonapowietrzającą.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip, uzupełnioną dnia 14 października i 19 listopada 2024 r., stwierdził, 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 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*”, ponieważ długość rozbudowywanej drogi wynosi około 2,061 km.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przeanalizował rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, rozpatrując uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ww. uouioś, w tym skalę 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. 4 pkt 1 uouioś (drogę publiczną), która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Projektowana inwestycja dotyczy rozbudowy jezdni w pasie drogi powiatowej nr 1041C Błądzim – Świekatowo, województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gminy Świekatowo. Droga biegnie pośród pól uprawnych i rozproszonej zabudowy zagrodowej oraz zabudowy mieszkaniowej na terenie obszaru zabudowanego w Zalesiu Królewskim. , na działkach nr: 151, 382, 328/3. Początek opracowania znajduje się w miejscowości Zalesie Królewskie w km 2+384 na skrzyżowaniu z drogą powiatową prowadzącą w kierunku miejscowości Trutnowo. Koniec odcinka objętego przebudową znajduje się na terenie obszaru zabudowanego miejscowości Zalesie Królewskie w rejonie działki nr ew. 360/6.

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia istnieje obecnie droga powiatowa klasy technicznej Z (zbiorcza) o nawierzchni bitumicznej, z obustronnie występującymi poboczami gruntowymi. Szerokość istniejącej nawierzchni jezdni wynosi od 5,2 do 5,5 m. W ramach przebudowy odcinka drogi planuje się wzmocnić nawierzchnię drogi oraz w ramach korekty jej geometrii na terenie Zalesia Królewskiego (obszar zabudowany) poszerzyć nawierzchnię jezdni do 5,5 m. W ramach przebudowy drogi istniejące chodniki zostaną poddane i zaprawie oraz zostanie wybudowany nowy

ok. 100 m odcinek chodnika. Istniejące zjazdy do posesji zostaną wykonane jako bitumiczne, zjazdy na pola zostaną wykonane z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Ponadto w ramach przebudowy drogi wykonane zostaną perony przystankowe w miejscach przystanków komunikacji publicznej. W ramach prac wykończeniowych przewiduje się wymianę oznakowania pionowego i wykonanie nowego oznakowania poziomego (linie krawędziowe i przejścia dla pieszych oraz linie zatrzymywania w obrębie skrzyżowań). W wyniku realizacji przedsięwzięcia nawierzchnia jezdni uzyska właściwy stan techniczny. Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkowania. Ponadto wykonanie równej i normalywnie wyprofilowanej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi. W miejscu projektowanego przedsięwzięcia na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi. W ramach projektowanego przedsięwzięcia istnieje obecnie droga powiatowa klasy technicznej Z (zbiorca) o nawierzchni bitumicznej, z obustronnie występującymi poboczami gruntowymi. Szerokość istniejącej nawierzchni jezdni wynosi od 5,2 do 5,5 m. W ramach przebudowy odcinka drogi planuje się wzmocnić nawierzchnię drogi oraz w ramach korekty jej geometrii na terenie Zalesia Królewskiego (obszar zabudowany) poszerzyć nawierzchnię jezdni do 5,5 m. W ramach przebudowy drogi istniejące chodniki zostaną poddane i zaprawie oraz zostanie wybudowany nowy ok. 100 m odcinek chodnika. Istniejące zjazdy do posesji zostaną wykonane jako bitumiczne, zjazdy na pola zostaną wykonane z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Ponadto w ramach przebudowy drogi wykonane zostaną perony przystankowe w miejscach przystanków komunikacji publicznej. W ramach prac wykończeniowych przewiduje się wymianę oznakowania pionowego i wykonanie nowego oznakowania poziomego (linie krawędziowe i przejścia dla pieszych oraz linie zatrzymywania w obrębie skrzyżowań). W wyniku realizacji przedsięwzięcia nawierzchnia jezdni uzyska właściwy stan techniczny. Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkowania. Ponadto wykonanie równej i normalywnie wyprofilowanej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

W aktualnym stanie przedmiotowa droga ma nawierzchnię bitumiczną, z obustronnie występującymi poboczami gruntowymi. Szerokość istniejącej nawierzchni jezdni wynosi od 5,2 do 5,5 m.

Inwestycja nie zmieni funkcji drogi, a spowoduje poprawę komfortu jazdy i płynności ruchu oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- klasa drogi: Z (zbiorca),
- rodzaj nawierzchni: twarda, bitumiczna,
- kategoria ruchu: KR2,
- prędkość projektowana: 40 km/h

- szerokość jezdnii: 5,5 m,
- szerokość poboczy: od 0,75 do 1 m.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojedźnego z napędem spalinowym, np. koparki, spychacze, dźwigi, walce, 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.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie kostka betonowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojedźnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będzie wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszą stanu 5 zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Etap eksploatacji drogi nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów i paliw.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek, obszary wyrzezy i środowisko morskie; obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne 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, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

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

decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

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

Budowa 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 zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

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. 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. Analizowany odcinek drogi gminnej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jej pobliżu. 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. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

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 technologie robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ inwestycji 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 będzie 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 przebudowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Analizowana droga nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. Po przebudowie nie przewiduje się zwiększenie natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Rozbudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

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

Zakres prac obejmuje rozbiorke istniejącej nawierzchni bitumicznej poprzez frezowanie.

Wytwarzany będzie również destrukty asfaltowy o kodzie 17 03 02. Odpady te zostaną przekazane podmiotowi uprawnionemu do ich dalszego zagospodarowania, np. w celu wykorzystania do produkcji mas 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 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania i sprzątania drogi oraz odpady komunalne i odpady powstające w sytuacjach awaryjnych np. kolizji lub wypadków z udziałem pojazdów.

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.

Zamierzenie będzie realizowane poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, a także poza strefami ochronnymi ujęć wód na

potrzeby zaopatrzenia ludności.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana 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 t.j.).

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200037, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i ilościowego wód podziemnych.

Inwestycja znajduje się w obszarze zlewni jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW200010294949 – „Wyrwa”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z 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 oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,

- PLLW20547 – „Zaleskie” (JCWP jeziora), zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: zły; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (utrzymanie stanu poniżej dobrego dla złagodzonych wskaźników).

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 będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Podczas realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem płytkich wykopów o głębokości około 0,45 m p.p.l., związanych m.in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi, które według przedłożonej dokumentacji nie będą wymagały odwadniania.

Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych. Zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych.

W trakcie przebudowy drogi, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej i dowożona w paletopojemnikach lub beczkowozami.

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

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, w tym do rowów drogowych, za pomocą nadanych spadków podłużnych oraz poprzecznych. Nie przewiduje się konieczności podczyszczania tych wód.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip, tymczasowe zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, co znacznie ograniczy 9 ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Omawiana droga przebiega w odległości co najmniej 100 m od jeziora Zaleskiego, a w jej pobliżu nie występują jakiegokolwiek zbiorniki wodne, rzeki lub ciek, w związku z czym planowany zakres prac nie powinien wywierać negatywnego wpływu na jakość wód powierzchniowych.

Projektowana inwestycja nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie ograniczy możliwości osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarczego wodami na obszarze dorzecza Wisły. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczony dla JCWP cel środowiskowy dotyczący zapewnienia drożności cieków dla migracji ichtiofauny, ponieważ ciek Wyrwa przepływa w odległości około 850 m od omawianego odcinka drogi, w związku z czym w jego obrębie nie będą prowadzone jakiegokolwiek prace.

Na etapie realizacji, 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). Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów. Ponadto, planuje się transportować 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.

Zadanie dotyczy przebudowy istniejącej drogi powiatowej o znaczeniu lokalnym oraz mając na względzie występujące i prognozowane natężenie ruchu, nie przewiduje się jakiegokolwiek przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu.

Zgodnie z uchwałą nr LIX/804/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2023 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r., poz. 4381), gmina Świekatowo znajduje się w obszarze przekroczeń średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej w 2021 r.

W uchwale wskazano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, która polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni i pobocza.

Rozbudowa i przebudowa dróg 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 eksploatacji planowane zamierzenie nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska pod względem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 t.j.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

W celu wyeliminowania zagrożenia uszkodzania 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.

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

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji 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 zwierząt, wynikającymi z art. 52 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoj, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania 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. Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia.

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowego postanowienia, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 ustawy, niniejszy Organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

**Stanowisko wszystkich biorących udział w postępowaniu organów podziela Wójt Gminy Świątkowo, jednocześnie nakładając na Inwestora obowiązek realizowania inwestycji zgodnie z przedstawionymi w niniejszej decyzji warunkami.**

W ocenie tutejszego organu prowadzącego postępowanie zgromadzony materiał dowodowy pozwala na uzgodnienie środowiskowych warunków realizacji przedsięwzięcia.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został zamieszczony w

publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Wójta Gminy Świątkowo.

Wydanie niniejszej decyzji zostało poprzedzone zawiadomieniem - obwieszczeniem z dnia 10.11.2021 r. o zakończeniu zbierania dowodów i materiałów w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego. Poinformowane strony w terminie 7 dni od dnia doręczenia obwieszczenia miały możliwość zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzieć się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz do zgłoszonych żądań w siedzibie Urzędu Gminy w Świątkowie przy ul. Dworcowej 3, pokój numer 5. Żadna ze stron nie wniosła uwag do inwestycji w toku prowadzonego postępowania.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

1. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.).
2. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 z późn. zm.); złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja środowiskowa stała się ostateczna.
3. Złożenie wniosku 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 pkt 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w tej decyzji. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia.
4. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5. Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy wniesione za pośrednictwem Wójta Gminy Świątkowo w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.
6. 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, że decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego (zob. art 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego). Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Decyzja niniejsza jako niezaskarżona  
we właściwym terminie traci siłę  
ostateczna w dniu 31.01.2025 r.  
Świątkowo, dnia 31.01.2025 r.

Wójt Gminy  
  
mgr inż. Marek Topoliński

Inspektor  
  
Kacper Kulczyk

Otrzymują:

1. Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu, ul. gen. Józefa Hallera 9, 86-100 Świecie
2. Strony postępowania poprzez publiczne obwieszczenie.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 91, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu, ul. Sądowa 5, 86-100 Świecie,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Zarząd Zlewni w Chojnicach, ul. Łużycka 1A, 89-500 Chojnice.

Załącznik do decyzji nr 4/2024 o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 7.01.2024 r.  
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 (t. j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112)

### **Charakterystyka przedsięwzięcia**

#### ***Lokalizacja przedsięwzięcia***

Budowa odcinka drogi powiatowej o długości 2,061 km nr 1041C Błądzim – Świekatowo będzie przeprowadzona na następujących działkach o nr ewidencyjnych: obręb 0021 ZALESIE KRÓLEWSKIE, jednostka ewidencyjna ŚWIEKATOWO – działki nr 151, 382, 328/3.

#### ***Aktualne zagospodarowanie terenu przedsięwzięcia***

Teren przez który przebiega inwestycja to zabudowa jednorodzinna, działki mieszkaniowe, gospodarstwa rolne oraz pola uprawne. Poza przydrożnymi drzewami i krzewami, małym kompleksem leśnym (na końcu inwestycji) oraz sezonowymi uprawami nie występuje tutaj inna szata roślinna. W sąsiedztwie projektowanej drogi gminnej wewnętrznej rosną drzewa oraz krzewy. W ramach inwestycji nie planuje się jakichkolwiek wycinek.

Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkowania oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. Ponadto wykonanie nowej nawierzchni jezdni zapewni ciągłą przejeżdżność drogi.

#### **Dane techniczne odcinka budowanej drogi gminnej oraz przyjęte technologie**

##### ***Dane techniczne***

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gminy Świekatowo. Przedsięwzięcie obejmować będzie teren działek o numerach ewidencyjnych 151, 382, 328/3 obręb Zalesie Królewskie w jednostce ewidencyjnej Świekatowo.

Początek opracowania znajduje się w miejscowości Zalesie Królewskie w km 2+384 na skrzyżowaniu z drogą powiatową prowadzącą w kierunku miejscowości Trutnowo. Koniec odcinka objętego przebudową znajduje się na terenie obszaru zabudowanego miejscowości Zalesie Królewskie w rejonie działki nr ew. 360/6.

Droga biegnie pośród pól uprawnych i rozproszonej zabudowy zagrodowej oraz zabudowy mieszkaniowej na terenie obszaru zabudowanego w Zalesiu Królewskim.

## ***Technologia***

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia istnieje obecnie droga powiatowa klasy technicznej Z (zbiorcza) o nawierzchni bitumicznej, z obustronnie występującymi pobocznymi gruntowymi. Szerokość istniejącej nawierzchni jezdni wynosi od 5,2 do 5,5 m. W ramach przebudowy odcinka drogi planuje się wzmocnić nawierzchnię drogi oraz w ramach korekty jej geometrii na terenie Zalesia Królewskiego (obszar zabudowany) poszerzyć nawierzchnię jezdni do 5,5 m. W ramach przebudowy drogi istniejące chodniki zostaną poddane regulacji i zaprawie oraz zostanie wybudowany nowy ok. 100 m odcinek chodnika. Istniejące zjazdy do posesji zostaną wykonane jako bitumiczne, zjazdy na pola zostaną wykonane z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Ponadto w ramach przebudowy drogi wykonane zostaną perony przystankowe w miejscach przystanków komunikacji publicznej. W ramach prac wykończeniowych przewiduje się wymianę oznakowania pionowego i wykonanie nowego oznakowania poziomego (linie krawędziowe i przejścia dla pieszych oraz linie zatrzymania w obrębie skrzyżowań).

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nawierzchnia jezdni uzyska właściwy stan techniczny. Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkowania. Ponadto wykonanie równej i normatywnie wyprofilowanej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

### ***Odwodnienie drogi***

Odwodnienie drogi odbywać będzie się tak jak obecnie powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych nawierzchni jezdni, chodników i poboczy.

### ***Natężenie ruchu***

Analizowany odcinek drogi gminnej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jej pobliżu. 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. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

### ***Zjazdy***

Istniejące zjazdy do posesji zostaną wykonane jako bitumiczne, zjazdy na pola zostaną wykonane z

kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Ponadto w ramach przebudowy drogi wykonane zostaną perony przystankowe w miejscach przystanków komunikacji publicznej.

### ***Frezowanie nawierzchni***

W ramach realizacji inwestycji istnieje możliwość frezowania istniejącej nawierzchni. Decyzję o sposobie wykorzystania odpadów powstałych w wyniku frezowania podejmie Wykonawca robót w porozumieniu z Inwestorem Nadzoru, mając na uwadze hierarchię postępowania z odpadami o następującej kolejności: zapobieganie powstawaniu odpadów; przygotowanie do ponownego użycia; recykling; inne procesy odzysku; unieszkodliwienie.

### ***Wyskopy***

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem płytkich wykopów o głębokości około 0,45 m p.p.t., związanych m.in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi, które według przedłożonej dokumentacji nie będą wymagały odwadniania.

### ***Wykorzystanie wody***

Przewiduje się zużycie wody jedynie na etapie realizacji inwestycji. Ilości wody – głównie do zagęszczania warstw konstrukcyjnych. Pozostałe materiały użyte do budowy stanowią substancje o małym potencjale zagrożeń (zastosowane zostaną materiały zgodnie z normami, przepisami i atestami). Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody (ok. 1500 l), materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: mieszanka mineralno -asfaltowa w ilości ok. 2 500 ton, piasek w ilości ok. 300 ton , kruszywa mineralne w ilości ok. 800 ton, cement do stabilizacji gruntu w ilości ok. 100 ton oraz inne elementy zakończenia drogi, po za tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojedynych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz woda.

### ***Rozwiązania chroniące środowisko***

Projektuje się wykonanie przedsięwzięcia i zastosowanie materiałów zgodnie z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska tj.:

Baza magazynowo - sprzętowa

- na terenie bazy zapewnione zostanie prawidłowe przechowywanie substancji paliwowych i smarowych oraz innych materiałów i surowców w taki sposób, aby nie zanieczyścić wód i

powierzchni ziemi,

- funkcjonowanie bazy oraz prowadzenie prac budowlanych w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będzie się odbywać w porze dziennej tj. w godz.: od 6.00 do 22.00)

#### Zastosowanie nowych materiałów

- materiały przewidziane do wbudowania muszą posiadać certyfikaty zgodności z odpowiednimi Polskimi Normami oraz Aprobataми Technicznymi,
- mieszanki asfaltowe wbudowane w obiekt będą w miarę potrzeb sukcesywnie dowożone z wytwórni mas bitumicznych, produkowane w oparciu o zatwierdzone recepty laboratoryjne i na bieżąco badane co do ich jakości, według ustanowionych norm i przepisów produkcyjnych,
- pozostałe materiały przeznaczone do wbudowania zgromadzone będą bezpośrednio w ilościach wystarczających do pełnego cyklu rozbudowy drogi na bazie magazynowo - sprzętowej budowy.

#### Zastosowanie sprzętu

- do wykonywania robót użyty będzie sprawny technicznie sprzęt o możliwie niskich emisjach zanieczyszczeń powietrza i hałasu,
- w trakcie realizacji robót związanych z rozbudową wymienionego odcinka drogi nie nastąpi zanieczyszczenie środowiska ponad normy wynikające z emisji spalin sprzętu do robót drogowych,
- na czas wykonania tego zadania wykonawca robót zostanie zobowiązany warunkami technicznymi (SST) do używania sprawnego sprzętu, nie powodującego wydzielania nadmiernego hałasu i spalin oraz niezanieczyszczającego terenów wyciekami produktów ropopochodnych.

Ponadto przewiduje się, iż w trakcie eksploatacji przebudowanego odcinka, w wyniku uzyskania poprawy równości i szerokości nawierzchni, i w istocie polepszenia się warunków jezdnych, wielkość emisji zanieczyszczeń od poruszających się po nim pojazdów mechanicznych powinna zostać zmniejszona..

#### Zabezpieczenie drzew i krzewów na placu budowy

1. Działania zabezpieczające będą polegały na tymczasowym zabezpieczeniu drzew i krzewów, które rosną w sąsiedztwie strefy robót w następujący sposób:

- owinięciu pnia matami słomianymi (np. w ilości 4m<sup>2</sup> na jeden pień), a następnie oszalowanie ich deskami do wysokości pierwszych gałęzi. Dolna część każdej deski powinna opierać się na podłożu, będąc lekko wkopaną w grunt lub obsypaną ziemią. Oszalowanie powinno być otoczone opaskami z drutu lub taśmy stalowej w odległości wzajemnej co 40÷60 cm,
- przykrycie odkrytych korzeni matami słomianymi w ilości około 4m<sup>2</sup> na jedno drzewo,
- podlewanie drzewa/krzewy wodą w ilości około 20 dm<sup>3</sup> na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych oraz wskazań Inspektora Nadzoru.

Po zakończeniu robót należy wykonać demontaż zabezpieczenia drzewa, obejmujący:

- rozebranie konstrukcji zabezpieczającej drzewo,
- usunięcie materiałów zabezpieczających,
- lekkie spulchnienie ziemi w strefie korzeniowej drzewa.

## **Rodzaje i ilość wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.:**

### **1. emisja zanieczyszczeń do powietrza:**

Bez zmian w stosunku do warunków sprzed inwestycji. Możliwe jest bezpośrednio po zakończeniu inwestycji zmniejszenie intensywności emisji zanieczyszczeń powietrza w związku z poprawą jakości nawierzchni jezdni. Na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji emisja różnych zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza będzie miała charakter przede wszystkim nieorganizowany. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne będzie pochodzić z:

- ruchu ciężkiego, użycia specjalistycznego sprzętu budowlanego jak: zrywarki, ładowarki, koparki, które stanowią dodatkowe źródła zanieczyszczeń powietrza,
- transportu i przeładunku niezbędnego sprzętu i materiałów na budowę,
- wtórnego pylenia, szczególnie w suche dni, wynikającego z użycia pyłających materiałów budowlanych.

Oddziaływanie będzie odwracalne, krótkotrwałe w czasie realizacji robót. Oddziaływania od sprzętu budowlanego skończy się wraz z ukończeniem prac budowlanych.

W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza na etapie realizacji inwestycji zaleca się:

- stosować sprzęt oparty na najnowszych technologiach, sprawny technicznie oraz powinien posiadać on ważne przeglądy techniczne,

- stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania składników mieszanek na miejscu budowy,
- drogi dojazdowe i aktualnie realizowane fragmenty drogi utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie,
- materiały sypkie transportować wywrotkami wyposażonymi w oponę ograniczającą pylenie,
- minimalizować emisję spalin z maszyn budowlanych i samochodów ciężarowych poprzez wyłączenie silników w trakcie postoju bądź załadunku.
- przewożony grunt oraz sypkie materiały budowlane będą zabezpieczone przed nadmiernym pyleniem po przez zastosowanie plandek.
- bazy materiałowe lokalizować z dala od zabudowy mieszkaniowej,
- zraszać zapyłone nawierzchnie wodą,

#### **b) emisja hałasu:**

Bez zmian w stosunku do warunków sprzed inwestycji. Możliwe jest bezpośrednio po zakończeniu inwestycji zmniejszenie poziomu hałasu w związku z poprawą jakości nawierzchni jezdni. Oddziaływania akustyczne związane będą z pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportowych o dużym tonażu, przewożących ładunki. Ze względu na brak szczegółowego wykazu urządzeń pracujących na budowie, nie można wykonać szczegółowej analizy na klimat akustyczny otoczenia. Hałas wszystkich prac budowlanych będzie okresowy i charakteryzować go będzie duża dynamika zmian i odwracalność. Negatywne oddziaływanie prowadzonych prac można niwelować dobrą organizacją prac oraz użyciem sprawnego technicznie sprzętu. Nie należy przeciążać maszyn oraz eksploatować ich silników na najwyższych obrotach o ile to możliwe. Wykorzystywany sprzęt powinien być wyposażony w technologie obniżające emisję hałasu.

#### **c) ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych :**

W trakcie prac związanych z przebudową drogi wykonawca zabezpieczy potrzeby socjalno - bytowe pracowników zgodnie z przepisami bezpieczeństwa i higieny pracy.

#### **d) ilość i sposób odprowadzania ścieków przemysłowych :**

Nie dotyczy

#### **e) ilość i sposób odprowadzania wód opadowych :**

Ilość wód opadowych i roztopowych bez zmian w stosunku do warunków sprzed inwestycji. Wody opadowe i roztopowe z odcinka drogi planuje się odprowadzić powierzchniowo na pobocza i do rowów przydrożnych.

#### **f) ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń :**

Nie dotyczy

#### **Ustytuowanie przedsięwzięcia względem zlewni i jednolitych części wód:**

Omawiana inwestycja zlokalizowana jest na obszarze dorzecza Wisły i niżej opisanych Jednolitych

Części Wód Powierzchniowych:

#### **Jednolite części wód powierzchniowych:**

- PLRW200010294949 – „Wyrwa”, zaliczonej do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z 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 oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLLW20547 – „Zaleskie” (JCWP jeziorna), zaliczoną do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: zły; stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (utrzymanie stanu poniżej dobrego dla złagodzonych wskaźników).

#### ***Różnorodność biologiczna***

Przedsięwzięcie nie polega na poszerzeniu drogi poza obszarem zabudowanym (lokalnie przewidziano korektę geometrii drogi na terenie miejscowości Zalesie Królewskie - jeden z łuków w obsza-

rze zabudowanym). Zadanie ogranicza się wyłącznie do pasa drogowego i nie będzie miało negatywnego wpływu na zachowanie różnorodności biologicznej terenów sąsiednich. Jeżeli prace będą wykonywane w okresie od 1 marca do 15 października, to planowany jest nadzór przyrodniczy realizowany przez przyrodnika zatrudnionego w Powiatowym Urzędzie Dróg w Świeciu

**Wnioski:**

*Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkowania oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. Ponadto wykonanie nowej nawierzchni jezdni zapewni ciągłą przejezność drogi.*

Wójt Gminy  
mgr inż. Marek Popoliński

