

RG.6220.1.2022

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 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 (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 z późn. zm.) oraz podstawie § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2016 poz. 71 tj.) oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 z późn. zm.),

po rozpatrzeniu wniosku

Wnioskodawcy: Anny Łęgowskiej Sekretarz Gminy Dębowa Łąka w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: **"Modernizacja dróg polegająca na: Przebudowa dróg gminnych na działkach nr 96, 18 cz., 299, 37 cz. w miejscowości Kurkocin"**

orzekam:

- I. **stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia polegającego na "Modernizacja dróg polegająca na: Przebudowa dróg gminnych na działkach nr 96, 18 cz., 299, 37 cz. w miejscowości Kurkocin"**
- II. Na podstawie art. 84 ust. 1a 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 określam:

- a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - d) 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.
- 10) Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów i przepustów) pod kątem uwieczonych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu. Kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- 11) Prace związane z przebudową przepustów prowadzić poza okresem występowania młodocianych stadiów rozwojowych płazów tj. w okresie styczeń-kwiecień oraz wrzesień-grudzień.
- 12) W ramach przebudowy przepustów zapewnić ich udrożnienie, w tym odmulenie.
- 13) W przypadku konieczności umocnienia przepustów, do umocnienia preferować naturalne materiały, w szczególności narzut kamienny (kamienia polnego).
- 14) W ramach realizacji inwestycji nie wprowadzać krawężników lub innych elementów przy drodze, mogących utrudniać przekroczenie drogi przez małe zwierzęta, w tym płazy.

uzasadnienie

W dniu 31.12.2021 r., Anna Łęgowska Sekretarz Gminy Dębowa Łąka złożyła wniosek w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia pn.: "Modernizacja dróg polegająca na: Przebudowa dróg gminnych na działkach nr 96, 18 cz., 299, 37 cz. w miejscowości Kurkocin". Wniosek wpłynął do tutejszego Urzędu w dniu 31.12.2021 r. Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip (uzupełnioną w dniu 24 lutego 2022 r.), 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 mo-

Po uzupełnieniu wniosku zgodnie z uwagami Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o inwentaryzację przyrodniczą, uzupełnieniem do karty informacyjnej przedsięwzięcia i mapę, pismem z dnia 29.03.2022 znak WOO.4220.39.2022.HRK.5 r. Organ stwierdził, iż przedmiotowe przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania. Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę dróg gminnych zlokalizowanych w miejscowości Kurkocin na działkach nr 96, 18 cz., 299, 37 cz., na łącznej długości 2497 m. Inwestycja przebiegać będzie w obszarze rolniczym z rozproszoną zabudową zagrodową. Droga ma znaczenie lokalne – umożliwia dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań. Zły stan nawierzchni gruntowej utrudnia poruszanie się sprzętu rolniczego i transportu przeznaczonego do wywozu płodów rolnych. Występują liczne nierówności podłużne i poprzeczne oraz zadolenia. Podstawowym celem przebudowy dróg jest poprawa bezpieczeństwa ruchu, zwiększenie nośności dróg gminnych, poprawa dostępności do dróg wyższej kategorii oraz poprawa warunków życia

mieszkańcom miejscowości Kurkocin.

Zaprojektowano następujące parametry przebudowywanych dróg:

- klasa drogi: „D” (droga dojazdowa);
- kategoria drogi: droga gminna;
- prędkość projektowa – 30 km/godz.;
- szerokość jezdni: 4 -5 m;
- szerokość poboczy – 2 x 0,5 - 0,75 m.

Geometria projektowanej drogi oparta o istniejący układ komunikacyjny. Niweleta drogi w sposób maksymalny nawiązuje do istniejącego ukształtowania terenu i rzędnych istniejących.

Projektowana konstrukcja jezdni jest następująca:

- 1) warstwa ścieralna - z betonu asfaltowego AC 8 S grubości 5 cm,
- 2) warstwa wiążąca - z betonu asfaltowego AC 11 W grubości 5 cm,
- 3) podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/63 mm o grubości 20cm,
- 4) podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/31,5 mm o grubości 5cm.

Projektowana konstrukcja poboczy jest następująca:

- 1) nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcja 0/31,5 mm o grubości

kania 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 dróg 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. Analizowane odcinki dróg gminnych nadal będą 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 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.

Realizacja inwestycji wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15). Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia. Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2021 r., poz. 779 ze zm.). Nie przewiduje się konieczności rozbiórki budynków lub innych obiektów kubaturowych. Odpady niebezpieczne (jeśli takie powstaną na etapie budowy) planuje się magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich zawartych, a następnie przekazać do przetworzenia specjalistycznym firmom posiadającym zezwolenia w zakresie świadczonych usług. Na etapie eksploatacji będą powstawały jedynie odpady związane z użytkowaniem i eksploatacją drogi. Na terenie projektowanego zadania nie występują ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie, obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne

powstać w wyniku awarii. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów. Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi, tak jak obecnie, powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych, w tym do istniejących rowów drogowych (które zostaną odtworzone). Nie przewiduje się konieczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych z jezdni. Na etapie realizacji inwestycji, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej. Podczas realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmie się specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie. Etap realizacji przedsięwzięcia wiąże z wykonaniem płytkich wykopów, związanych m.in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi, które zgodnie z uzupełnieniem Kip nie będą wymagały odwadniania. Taka konieczność może zajść jedynie punktowo, w miejscach wymiany przepustów drogowych. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych. Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 10 m od rzeki Kujawka, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego. Zgodnie z uzupełnieniem Kip, przewiduje się lokalizację zaplecza na działce ewid. nr 214/12 obręb 0002 Kurkocin, w pasie drogowym drogi publicznej. Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań:

- wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie),
- Inwestor zamierza stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału

bez zastosowania krawężników oraz innych elementów mogących utrudnić przekroczenie drogi przez płazy.

Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000. Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.:

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

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Przedsięwzięcie, ze względu na swój lokalny zasięg, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia. Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowej opinii, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip. W związku z powyższym biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, opinie organów o których mowa w art. 64 ust. 1 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 (Dz. U. z 2020 r. poz. 283 z późn. zm.)

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nr RG.6220.1.2022

z dnia 29.04.2022 r.

Inwestor:

Gmina Dębowa Łąka Dębowa Łąka 38 87-207 Dębowa Łąka

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Inwestycja polega na "Modernizacji dróg polegająca na: Przebudowa dróg gminnych na działkach nr 96, 18 cz., 299, 37 cz. w miejscowości Kurkocin"

Zaprojektowano następujące parametry przebudowywanych dróg:

- klasa drogi: „D” (droga dojazdowa);
- kategoria drogi: droga gminna;
- prędkość projektowa – 30 km/godz.;
- szerokość jezdni: 4 -5 m;
- szerokość poboczy – 2 x 0,5 - 0,75 m.

Geometria projektowanej drogi oparta o istniejący układ komunikacyjny. Niweleta drogi w sposób maksymalny nawiązuje do istniejącego ukształtowania terenu i rzędnych istniejących.

Projektowana konstrukcja jezdni jest następująca:

- 1) warstwa ścieralna - z betonu asfaltowego AC 8 S grubości 5 cm,
- 2) warstwa wiążąca - z betonu asfaltowego AC 11 W grubości 5 cm,
- 3) podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/63 mm o grubości 20 cm,
- 4) podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie o frakcji 0/31,5 mm o grubości 5 cm.

Projektowana konstrukcja poboczy jest następująca:

- 1) nawierzchnia z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie frakcja 0/31,5 mm o grubości 20 cm - szerokość zmienna od 0,50 m do 0,75 m.