

### **Decyzja**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71), art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.), po wszczęciu postępowania z wniosku Andrzeja Ciężyńskiego działającego w imieniu i na rzecz Zarządu Dróg Powiatowych w Wąbrzeźnie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki

### **Orzekam**

Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki.

### **Uzasadnienie**

W dniu 27 czerwca 2016 r. wszczęto postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki.

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71) przedmiotowe przedsięwzięcie, należy do kategorii przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

W toku prowadzonego postępowania Wójt Gminy Wąbrzeźno zgodnie z 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 (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wąbrzeźnie o wyrażenie opinii, co do obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w opinii z dnia 15 listopada 2016 r., znak: WOO.4240.642.2016.KŚ.5 wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wąbrzeźnie w opinii z dnia 28 lipca 2016 r., znak: N.NZ-442-1-11/37/16 wyraził opinię, że dla powyższego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Dysponując zgromadzonym w sprawie materiałem Wójt Gminy Wąbrzeźno postanowieniem z dnia 16 grudnia 2016 r. znak: WOŚ.6220.13.4.2016 stwierdził, że dla przedsięwzięcia pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W toku postępowania o wydanie niniejszej decyzji stosownie do § 5 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 lipca 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1134) w sprawie ustalenia granic niektórych gmin i miast, nadania niektórym miejscowościom statusu miasta oraz zmiany nazwy gminy, z dniem 1 stycznia 2017 r. nastąpiła zmiana nazwy gminy Wąbrzeźno na gminę Ryńsk. W konsekwencji powyższego wskazując lokalizację przedsięwzięcia jak i organ właściwy do wydania decyzji przyjęto nazewnictwo wynikające z przywołanego rozporządzenia.

W toku prowadzonego postępowania strony nie wniosły nowych środków dowodowych oraz nie wpłynęły uwagi i wnioski.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i dotyczy przede wszystkim przebudowy istniejącej nawierzchni odcinka drogi powiatowej. Obecnie stan techniczny tego ciągu komunikacyjnego jest zły. W przypadku odstąpienia od inwestycji droga planowana do przebudowy będzie w coraz gorszym stanie, co bezpośrednio będzie zagrażało ruchowi pieszych oraz pojazdów osobowych. Przedsięwzięcie ma na celu polepszenie parametrów istniejącej drogi, co

wpłynie pozytywnie na stan klimatu akustycznego i powietrza atmosferycznego. Związane to jest ze wzmocnieniem i wyrównaniem istniejącej nawierzchni, co wpłynie na ograniczenie hałasu generowanego na styku kół i jezdni oraz usprawnienie płynności ruchu pojazdów. Planowane zamierzenie inwestycyjne przyczyni się również do poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu. Inwestycja nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować, jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

Wójt Gminy Ryńsk nie stwierdzając potrzeby przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko uwzględnił poza wymienionymi opiniami uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 w związku z art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy uznając, iż nie przemawiają one za przeprowadzeniem oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

#### 1. W zakresie rodzaju i charakterystyki przedsięwzięcia.

Inwestycja realizowana będzie na w obrębie miejscowości Wronie, Katarzynki i Jarantowice położonych na terenie Gminy Ryńsk. Zamierzone przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi powiatowej, o klasie technicznej L (lokalna) i kategorii ruchu KR-1, jednoprzestrzennej dwupasmowej z pobocznymi o szerokości od 0,75 do 1,00 m

Planowane przedsięwzięcie zostanie poprowadzone po śladzie istniejącej drogi powiatowej nr 1709C. Przewidywany do przebudowy odcinek drogi wynosi ok. 2970 m.

Realizacja planowanego zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogowego, przebiegającego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wolnostojącej i terenów użytkowanych rolniczo. Obecnie droga na odcinku 0+000 do 0+700 posiada nawierzchnię bitumiczną o szerokości 4,0 m, na pozostałym odcinku posiada nawierzchnię utwardzoną kruszywem kamiennym powierzchniowo utrwalonym o szerokości 5,0 m. Nawierzchnia bitumiczna jest spękana wielokierunkowo, co świadczy o całkowitej utracie nośności. Na pozostałej długości posiada liczne wyboje i nierówności.

Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni projektuje się poprzez ułożenie na istniejącej nawierzchni warstwy wiążącej z asfaltobetonu, następnie ułożenie geosiatki wzmacniającej i na siatkę ułożenie warstwy wiążącej i ścieralnej z asfaltobetonu. Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na tereny zielone pasa drogowego.

Przedmiotowy obszar usytuowany jest na niektórych odcinkach wzdłuż zabudowy, nie sposób przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie przebudowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi planowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy sprzętu i maszyn w jednakowym czasie.

W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologie robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

#### 2. W zakresie usytuowania przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły. Z uwagi na rodzaj, zakres i niewielką skalę oraz lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549).

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśnego „Zgniłka-Wieczno-Wronie”, w którym obowiązują uwarunkowania i zakazy określone uchwałą nr X/241/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśnego „Zgniłka-Wieczno-Wronie” (Dz.Urz. Woj. Kuj.-Pom. Poz. 2565).

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Celem zamierzenia jest poprawa warunków technicznych istniejącej nawierzchni drogi powiatowej wraz z wykonaniem infrastruktury towarzyszącej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja przedsięwzięcia nie wymaga usuwania drzew lub zajęcia terenów cennych przyrodniczo.

W ramach ogólnych zasad przezorności zaplanowano w km drogi 0+270 do 0+650 (na wysokości sąsiadujących z drogą terenów łąk i niewielkiego zbiornika wodnego, stanowiących dogodnie siedlisko dla bytowania płazów) wykonanie płotków wygradzających, zabezpieczających przed wkraczaniem płazów na powierzchnię drogową, co w sposób skuteczny wykluczy potencjalne zagrożenie śmiertelności. Z uwagi na sposób zagospodarowania terenu, tj. obecność zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej po przeciwnej stronie drogi na wysokości sąsiadujących siedlisk łąkowych i zbiornika wodnego w km 0+270 do 0+650, nieuzasadniona jest budowa przepustu dla udrożnienia korytarza migracji płazów.

W wyniku prowadzonych prac nie przewiduje się zakłócenia walorów krajobrazowych terenu lub zajęcia powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk szczególnie dogodnych dla gatunków chronionych związanych z terenami leśnymi, obszarami wodnymi, wodno-błotnymi i łąkami.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, przyjęty zakres robót jej lokalizację oraz zakres działań minimalizujących, nie przewiduje się aby planowane prace, wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności, a tym samym nie wymaga wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody, w tym walorów przyrodniczych ww. obszarze chronionego krajobrazu.

Realizacja planowanego zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogowego.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów co wpłynie na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujść wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Planowana inwestycja znajduje się na terenie obszaru, dla którego nie ma obowiązującego planu zagospodarowania przestrzennego.

### 3. W zakresie rodzaju i skali możliwego oddziaływania na środowisko.

W czasie realizacji będzie wykorzystywany sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączenia silników spalinowych podczas dłuższych postojów. Sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych będzie sprawny, bez wycieków paliwa, czy olejów. Czynności uzupełnienia paliwa oraz usuwania drobnych awarii, będą wykonywane jedynie w miejscach do tego celu wyznaczonych i przystosowanych. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt, a także reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. Ponadto może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych, uciążliwości te będą mieć charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy. Zaplecze budowy znajdować się będzie na stałej bazie w miejscu lokalizacji siedziby wykonawcy.

Podczas realizacji zadania ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie będą powstawały ścieki technologiczne. Podczas wykonywania zadania powstawać mogą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz komunalne. Wszystkie będą gromadzone w wydzielonym miejscu i odpowiednio zabezpieczone, a następnie wywiezione i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.). Generowany destruk asfaltowy będzie przetwarzany wyłącznie w instalacjach lub urządzeniach do tego przeznaczonych.

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej i jej uzupełnieniu rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gleby.

Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący.

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

- powódź – zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
- nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
- huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
- upały – deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Budowa dróg 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 j.t.).

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmienia się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

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

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi ograniczenie negatywnego oddziaływania na środowisko poprzez zmniejszenie emisji pyłów, hałasu i wibracji spowodowanych istniejącym stanem drogi oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji decyzji.

### Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu za pośrednictwem Wójta Gminy Ryńsk w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Stosownie do art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23 ze zm.) doręczenie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia publicznego ogłoszenia.

Załączniki:

- 1) Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy.

Otrzymują:

- 1) Wnioskodawca;
- 2) Pozostałe strony postępowania - doręczenie w trybie art. 49 kpa;
- 3) BIP UG Ryńsk;
- 4) a/a.

Do wiadomości:

- 1) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy  
ul. Dworcowa 81  
85-009 Bydgoszcz;
- 2) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny  
ul. 1 Maja 46  
87-200 Wąbrzeźno.

z up. WÓJTA

inż. Justyna Mytlewska  
SEKRETARZ GMINY

Załącznik do decyzji z dnia 21.02.2017 r., znak: WOŚ.6220.13.6.2016

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.) pn.: rozbudowa drogi powiatowej nr 1709C Wronie-Katarzynki**

Przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę drogi powiatowej nr 1709C Wronie – Katarzynki łączącej drogę powiatową nr 1420C Radzyń Chełmiński – Wąbrzeźno z obwodnicą Wąbrzeźna. Długość rozbudowywanego odcinka wynosi 2,970 km. Planowane przedsięwzięcie zostanie poprowadzone po śladzie istniejącej drogi.

Investycja realizowana będzie na działkach o numerach ewidencyjnych: 149/1, 118/3, 107/9, 121/1, 107/4, 111/1, 122/1, 123/1, 112/1, 124/1, 113/5, 113/3, 117/4, 119/1, 16/6, 120/1, 16/5, 67/6, 60/3, 61/6, 68/5, 65/3, 69/8, 59/3, 70/4, 71/9, 54, 44/9, 71/7 obręb Cymbark, gm. Ryńsk; 391/5, 393/6, 391/4, 393/5, 391/3, 393/4, 392/4, 393/3, 390/1, 393/2, 393/8, 393/9, 392/7 obręb Jarantowice, gm. Ryńsk.

Rozbudowywana droga posiada klasę techniczną L (lokalna) i kategorię ruchu KR-1. W wyniku przebudowy szerokość jezdni wyniesie 4,5 – 5,5 m, Wzmocnienie konstrukcji nawierzchni projektuje się poprzez ułożenie na istniejącej nawierzchni warstwy wiążącej z asfaltobetonu, następnie ułożenie geosiatki wzmacniającej i na siatkę ułożenie warstwy wiążącej i ścieralnej z asfaltobetonu. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się również budowę chodnika, zjazdów do posesji oraz miejsc postojowych dla samochodów osobowych.

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na tereny zielone pasa drogowego.

Nie przewiduje się wycinki drzew.

W czasie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywany będzie sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączania silników spalinowych podczas dłuższych postojów. Sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych będzie sprawny, bez wycieków paliwa, czy olejów. Czynności uzupełnienia paliwa oraz usuwania drobnych awarii, będą wykonywane jedynie w miejscach do tego celu wyznaczonych i przystosowanych. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt, a także reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. W czasie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych, uciążliwości te będą mieć charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy. Zaplecze budowy znajdować się będzie na stałej bazie w miejscu lokalizacji siedziby wykonawcy.

Materiały budowlane będą dowożone sukcesywnie i składowane w granicach pasa drogowego placu budowy wzdłuż frontu robót lub bezpośrednio wbudowywane tak jak kruszywo kamienne i masy bitumiczne.

Podczas realizacji zadania ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych.



z up. **WÓJTA**

inż. Justyna Mytlewska  
SEKRETAŃZ GMINY