

Og.6220.04.2025.BZ.7

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 oraz art. 107 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz.U. 2025 r. poz. 1691 -cyt. dalej jako „kpa”) w związku z art. 75 ust. 1 pkt. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U. z 2024 r., poz. 1112 ze zm. -cyt. dalej jako „ustawa oos”), a także § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Powiatu w Rypinie, złożony przez pełnomocnika DM PROJ Mariusza Majewskiego dotyczącego przedsięwzięcia „Przebudowa drogi powiatowej nr 2212C Brzuze – Huta-Chojno na odcinku Somsiorzy – Huta – Chojno.”

s t w i e r d z a m

b r a k p o t r z e b y p r z e p r o w a d z e n i a o c e n y o d d z i a ł y w a n i a n a ś r o d o w i s k o

dla przedsięwzięcia polegającego „Przebudowa drogi powiatowej nr 2212C Brzuze – Huta-Chojno na odcinku Somsiorzy – Huta – Chojno.”.

I. Warunki wykorzystania terenu przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

Na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:

- 1) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, należy używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku konserwacji i awarii sprzętu. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbet zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcą odpadów.
- 2) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00.
- 3) W czasie realizacji zamierzenia, każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę wykopów pod kątem uwieczonych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą przeniesione poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Skarpy zabezpieczyć poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta. Kontrole te mogą prowadzić np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- 4) Nie usuwać drzew i krzewów w ramach realizacji inwestycji.
- 5) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
 - a) uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, np. poprzez odeskowanie pni drzew rosnących punktowo do wysokości pracy maszyn (minimum do wysokość 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygradzenie skupisk drzew i ich oznakowanie,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz nie podnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew,

- d) 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,
- e) przesuszeniem odkrytych brył korzeniowych, np. poprzez ograniczenie czasu odkrycia korzeni oraz stosowanie mat słomianych lub zwilżanie brył w okresie trwania suszy lub wysokich temperatur podczas prowadzonych robót.
- 6) W przypadku wystąpienia migracji płazów wprowadzić tymczasowe wygradzenia zabezpieczające teren inwestycji przed dostaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:
- a) płotki wykonane z materiału litego lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5x0,5 cm,
 - b) wysokość co najmniej 40 cm części nadziemnej,
 - c) szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 10 cm,
 - d) zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wygradzenia,
 - e) przewieszka o szerokości co najmniej 5 cm, odgięta w stronę przeciwną do obszaru prowadzenia prac, pod kątem 45-90°, zalecana długość daszka to 10 cm,
 - f) na końcach wygradzenia wykonać tzw. zawrotki uniemożliwiające płazom ich ominięcie,
 - g) od strony podmokłego olsu, zlokalizowanego po zachodniej stronie drogi, około km 0+300 – 0+330,
 - h) dokładną lokalizację wygradzeń i sposób wykonania należy uzgodnić ze specjalistą herpetologiem,
 - i) po zrealizowaniu inwestycji, wygradzenia należy zdemontować.
- 7) Na odcinku drogi objętym inwestycją wprowadzić ograniczenie prędkości do 60 km/h (znak B-33) oraz znaki informujące o obecności dzikich zwierząt (znak A-18b) na początku i końcu odcinka drogi graniczącego z terenem leśnym.
- 8) Nie wprowadzać oświetlenia terenu inwestycji.
- 9) Na terenie robót używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku konserwacji i awarii sprzętu.
- 10) Zabiegi związane z konserwacją i naprawami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
- 11) W celu neutralizacji wycieków substancji chemicznych i ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie prowadzonych robót.
- 12) Zaplecze budowy oraz miejsce składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości powyżej 50 m od linii brzegowej cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, poza terenami chronionymi akustycznie a także poza rzutu koron drzew.
- 13) Miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.
- 14) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamierzenia.
- 15) Do izolacji części podziemnych używać środków chemicznych neutralnych dla środowiska gruntowego i wodnego.
- 16) Transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostaje w opończę lub inne zabezpieczenia ograniczające pylenie transportowanego materiału.
- 17) Wytworzone odpady należy posegregować i magazynować w szczelnych pojemnikach i przekazywać uprawnionemu odbiorcy.

- 18) Zaprojektować wszelkie dostępne zabezpieczenia oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, gwarantujących pełną ochronę przed zanieczyszczeniem zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami.
- 19) Zastosować rozwiązania techniczno-funkcjonalne zgodnie ze współczesnym poziomem wiedzy, ograniczającej i eliminującej wpływ obiektu budowlanego na środowisko przyrodnicze, zdrowie ludzi i inne obiekty budowlane, a także dotrzymanie obowiązujących norm.

U Z A S A D N I E N I E

W dniu 17 października 2025 r. do Wójta Gminy Rogowo wpłynął wniosek Zarząd Powiatu w Rypinie, ul. Warszawska 38, 87-500 Rypin, reprezentowana przez pełnomocnika Pana Mariusza Majewskiego reprezentującego firmę DM PROJ, Ostrowite 172, 87-522 Ostrowite w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla następującego planowanego przedsięwzięcia: „Przebudowa drogi powiatowej nr 2212C Brzuze – Huta-Chojno na odcinku Somsiorzy – Huta – Chojno”. Rodzaj, parametry techniczne oraz zasięg potencjalnego oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji kwalifikują planowane przedsięwzięcie jako 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”.

Projektowana inwestycja nie będzie instalacją wymienioną w załączniku do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 27 sierpnia 2014 r. w sprawie rodzajów instalacji mogących spowodować znaczne zanieczyszczenie poszczególnych elementów przyrodniczych albo środowiska jako całości (Dz.U. z 2014 r. poz. 1169).

Biorąc pod uwagę właściwość miejscową oraz właściwość rzeczową tj. art. 75 ust. 4 w/w ustawy ooś właściwym organem do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego jest Wójt Gminy Rogowo.

Zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt 2) ustawy ooś, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia, czyli przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, może wymagać przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdza organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, czyli w tym przedmiotowym przypadku, obowiązek ten może stwierdzić Wójt Gminy Rogowo. Organ ten rozstrzygając o potrzebie przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko lub o odstąpieniu od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, ma obowiązek uwzględnić łącznie uwarunkowania, o których mowa w art. 63 ust. 1 ustawy ooś. Poza tym, zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy ooś, postanowienie stwierdzające obowiązek potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko lub o odstąpieniu od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, właściwy organ wydaje po wcześniejszym zasięgnięciu opinii wyszczególnionych organów, w przedmiotowym przypadku po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Zarząd Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Wójta Gminy Brzuze oraz Państwowego, Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rypinie.

W trakcie trwania postępowania Wójt Gminy Rogowo, przed rozstrzygnięciem co do potrzeby ewentualnego przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowego przedsięwzięcia, pismem z dnia 27 października 2025 r. znak: Og.6220.04.2025.BZ.3 wystąpił o opinię w tej sprawie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rypinie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Toruniu oraz Wójta Gminy Brzuze.

W związku z art. 74 ust. 3 ustawy ooś oraz art. 49 § 1 Kpa o wszczęciu postępowania, strony zostały poinformowane Obwieszczeniem z dnia 27 października 2025 r., znak: Og.6220.04.2025.BZ.3. Obwieszczenie zostało zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Rogowo, Urzędu Gminy Brzuze, tablicy ogłoszeń sołectwa Huta-Chojno oraz Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Rogowo i Urzędu Gminy Brzuze.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu w piśmie z dnia 12 listopada 2025 r. znak: GR.ZZŚ.4901.355.2025.WL wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Po przeanalizowaniu Karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych określonych dla nich w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”, przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 re. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 i 1958) przy zachowaniu warunków określonych w opinii.

Ponadto Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych w sentencji decyzji.

Państwowy Powiatowy Inspektorat Sanitarny w Rypinie oraz Wójt Gminy Brzuze nie wyrazili opinii w terminie określonym w art. 64 ust. 4 ustawy ooś. Niewydanie opinii we wskazanym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy Postanowieniem z dnia 11 listopada 2025 r. znak: WOO.4220.755.2025.JM wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy stwierdził, że zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed negatywnym oddziaływaniem zamierzenia, zarówno na etapie jego realizacji, jak i eksploatacji, a tym samym nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko i nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ponadto Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wskazał na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych w sentencji decyzji.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa drogi powiatowej nr 2212C relacji Brzuze-Huta-Chojno na odcinku Somsiori – Huta-Chojno o długości około 1230 m.

Droga ma znaczenie lokalne i umożliwia dojazd do zlokalizowanych wzdłuż niej zabudowań, gospodarstw i terenów leśnych oraz rolnych. Stanowi ona także łącznik do południa z drogą powiatową nr 2130C w miejscowości Huta-Chojno (gmina Rogowo) i od północy z drogą gminną w miejscowości Somsiori (gmina Brzuze).

W stanie istniejącym trasa drogi przebiega w większości jako odcinek prosty z łagodnymi łukami. Posiada ona nawierzchnię bitumiczną, o zmiennej szerokości oraz obustronne pobocza gruntowe nieutwardzone, porośnięte roślinnością. W ciągu drogi zlokalizowane są indywidualne zjazdy na poszczególne nieruchomości. Stan techniczny nawierzchni gruntowej nie spełnia obowiązujących standardów. Droga posiada liczne ubytki w nawierzchni, nierówności, deformacje oraz spękania poprzeczne i podłużne.

W ramach przedsięwzięcia planuje się m.in. wykonanie jezdni do 6,0 m z nową nawierzchnią bitumiczną. Oznacza to, że wyeliminowane zostaną przeszkody drogowe w postaci ubytków w nawierzchni jezdni, uskoków, wybojów, okresowych rozlewisk, zastoisk wody itp., przez co ograniczone zostaną sytuacje hamowania, manewrowania oraz

rozpędzania się pojazdów związane z obecnym stanem drogi. Wpłynie to na płynną jazdę pojazdów, co wiąże się ze zmniejszeniem emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza oraz hałasu do środowiska. W wyniku budowy drogi nie przewiduje się zmiany struktury oraz natężenia ruchu.

Podstawowe parametry drogi po zrealizowaniu przedsięwzięcia:

- kategoria drogi: droga powiatowa publiczna nr 2212C,
- klasa funkcjonalno-techniczna: Z (zbiorcza),
- kategoria ruchu: KR2,
- jezdnia: dwupasmowa, dwukierunkowa,
- prędkość do projektowania: 40 km/h,
- długość odcinka: około 1230 m,
- szerokość nawierzchni jezdni: do 6,0 m,
- szerokość poboczy: 2x 1,5x1,5 m,
- rodzaj nawierzchni jezdni: beton asfaltowy,
- nawierzchnia pobocza: kruszywo naturalne,
- ilość zjazdów z drogi: około 40,
- pochylenie poprzeczne jezdni na odcinku prostym 2%,
- pochylenie poprzeczne pobocza: 8%,
- długość rowów drogowych: około 2x1230 m.

Nawierzchnia jezdni zostanie wykonana po dokonaniu rozbiórki istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni. Zostanie położona nowa nawierzchnia z warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm położonego na geosiatce i na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego o grubości 5 cm.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego. Materiały budowlane (takie jak: mieszanki bitumiczne, kruszywo, kostka i krawężnik betonowe) dostarczane będą na bieżąco. Kruszywo, kostka i krawężniki betonowe składowane będą w miejscach ich wykorzystania.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takiego jak: koparko-ladowarki, spycharko-ladowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowcze. 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, minerałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały, głównie kostka brukowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyna) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilość wykorzystywanych surowców do budowy będą wynikać z przedmiaru robót i w żadnej mierze nie przekroczą ilości przewidzianych technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają też stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiedni do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami oraz 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 obszarze projektowanego zadania nie występują obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródładowych; 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 2021 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. Zatem, na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowanymi do przebudowy drogami.

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

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

Na podstawie przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowany został 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 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 spalane paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter dróg oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

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

Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą m.in. odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 wg. katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. u. z 2020 r., poz. 10 tj.). Powstawać również mogą odpady komunalne związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, gromadzone selektywnie, niezwłocznie usuwane, przekazywane podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia, w pierwszej kolejności przekazywane do wykorzystania, a jeżeli nie będzie możliwe wykorzystanie odpadów to dopiero będą przekazywane do unieszkodliwienia.

Wytwarzany będzie również destruk asfaltowy o kodzie 17 03 02. Odpady te zostaną przekazane podmiotowi uprawnionemu do ich dalszego zagospodarowania, np. w celu wykorzystania do produkcji mas bitumicznych.

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2021 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, tj. czyszczenia i konserwacji drogi oraz związanej z nią infrastruktury.

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.

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.).

Przedsięwzięcia znajduje się ona w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i wód podziemnych.

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

- PLRW200010289459 – „Ruziec z Dopływem z jez. Ugoszcz”, zaliczonym 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. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny Di osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

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

Wody opadowe i roztopowe kierowane będą do rowów chłonno-odparowalnych oraz na tereny zielone w obrębie pasa drogowego.

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

Przebudowa przedmiotowej drogi pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w uchwale z dnia 26 czerwca 2023 r. Nr LIX/804/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej”.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transportu 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),

- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu,
- należy stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy zraszać je wodą,
- zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

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

Oddziaływanie ruchów vibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywania prac i zanikną po ich zakończeniu.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów. Nie przewiduję się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia standardów jakości oraz klimatu akustycznego.

Nie przewiduje się, aby w związku z realizacją lub eksploatacją przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpiły zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji.

Na terenie nieruchomości, na których planowane jest przedsięwzięcie oraz w pobliżu nie znajdują się 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 takie jak parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu, obszary Natura 2000, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe.

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

Realizacja zadania nie wymaga wycinki drzew i krzewów, przy czym zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

W celu minimalizacji ryzyka przypadkowego zabijania płazów (w przypadku wystąpienia migracji na etapie realizacji) zostaną wprowadzone tymczasowe wygradzenia (płotki herpetologiczne) od strony potencjalnych siedlisk płazów, zlokalizowanych w sąsiedztwie inwestycji.

W celu zminimalizowania przypadkowego zabijania zwierząt w trakcie eksploatacji inwestycji, wprowadzone zostaną znaki ograniczające prędkość oraz informację o możliwej obecności zwierząt.

Ograniczenie dotyczące oświetlenia terenu inwestycji mają na celu zminimalizowanie zanieczyszczenia światłem oraz oddziaływania na zwierzęta, w szczególności nietoperze.

Na podstawie przedstawionej dokumentacji ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobrazowe a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenie względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją inwestycji będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, 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 wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadzie określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Ze względu na skalę i zakres przedsięwzięcia, a przede wszystkim jego lokalizację, nie przewiduje się wystąpienia oddziaływań na środowisko o charakterze transgranicznym.

Zastosowanie zaproponowanych w Kip rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia.

Określone warunki eksploatacji przedsięwzięcia zawarte w sentencji przedmiotowej decyzji, 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.

Od stron postępowania administracyjnego jak i społeczeństwa do chwili wydania niniejszej decyzji nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski dotyczące planowanej przez Inwestora realizacji zadania.

Mając na uwadze opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rypinie oraz Wójta Gminy Brzuze, po przeanalizowaniu zapisów art. 63 ust 1 ustawy ooś uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczenia się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz po przeanalizowaniu rodzaju i skali możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych powyżej, organ prowadzący na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 powołanej wyżej ustawy tj. Wójt Gminy Rogowo orzekł o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowa drogi powiatowej nr 2212C Brzuze – Huta-Chojno na odcinku Somsiorzy – Huta – Chojno.”

Mając powyższe na uwadze, opierając się na przytoczonych przepisach, orzeczono jak w sentencji decyzji.

Wójt Gminy Rogowo, mając na uwadze art. 85 ust. 3 ustawy ooś, poda do publicznej wiadomości informacje o wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia i o możliwościach zapoznania się z jej treścią oraz z dokumentacją sprawy.

W oparciu o art. 86 ustawa ooś, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o których mowa w przepisie art. 72 ust.1 pkt. 1-13.

POUCZENIE

W przypadku wykonywania działalności pogarszającej stan środowiska, zostaną podjęte odpowiednie decyzje nakazujące wstrzymanie takiej działalności do czasu zainstalowania urządzeń lub wykonania innych czynności zabezpieczających środowisko.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawa ooś decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b.

Zgodnie z art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane.

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo złożenia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku, ul. Kilińskiego 2, 87-800 Włocławek za pośrednictwem Wójta Gminy Rogowo, w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Wójta Gminy Rogowo, czyli organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Wówczas z dniem doręczenia Wójtowi Gminy Rogowo 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 odwołania się od decyzji do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku oraz jej zaskarżenia do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Załączniki do niniejszej decyzji:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś.

Otrzymują:

1. Wnioskodawca na adres pełnomocnika.
2. Pozostałe strony postępowania zawiadamiane w trybie art. 49 K.p.a.

Otrzymują do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85-950 Bydgoszcz.
2. Dyrektor Zarządu Zlewni w Toruniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, ul. Popiełuszki 3, 87-100 Toruń.
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rypinie, ul. Warszawska 38 a, 87-500 Rypin.
4. Wójt Gminy Brzuze.
5. a/a

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa drogi powiatowej nr 2212C relacji Brzuze – Huta-Chojno na odcinku Somsiori – Huta-Chojno o długości około 1230 m.

Droga przeznaczona do przebudowy położona jest w części gminy Rogowo i w części Gminy Brzuze, południowo-zachodniej części powiatu rypińskiego. Odcinek drogi przewidziany do przebudowy posiada długość około 1230 m. Wzdłuż drogi zlokalizowane są głównie użytki rolne z uprawami roślinnymi oraz kilka zabudowań zagrodowych w dalszej odległości. Nieruchomości zlokalizowane przy drodze mają obsługę komunikacyjną bezpośrednio z przedmiotowej drogi. Brak w otoczeniu większych zakładów produkcyjnych i usługowych. Północny odcinek o długości około 700 m przebiega przez tereny leśne.



(<https://polska.geoportal2.pl>)

Przedsięwzięcie ma charakter inwestycji liniowej w zakresie drogownictwa. Realizacja inwestycji wymaga zajęcia pasa drogowego. Pod przebudowę drogi nie będą zajmowane w części sąsiednie nieruchomości będące własnością osób trzecich. Inwestycja przewidziana jest do realizacji w trybie zgłoszenia robot budowlanych, w istniejącym pasie drogowym.

Przebudowa i poszerzenie jezdni, poboczy oraz rowów drogowych będą miały miejsce w obrębie działek pasa drogowego. Początek i koniec odcinka drogi zostanie dowiązany sytuacyjnie do stanu istniejącego. Niweletę modernizowanego odcinka drogi projektuje się dostosować do istniejących pochyłości podłużnych, uwzględniając wykonanie warstwy konstrukcji nawierzchni jezdni.

Na całym odcinku drogi projektuje się jezdnię o szerokości do 6 m. Szerokość jezdni determinowana jest warunkami miejscowymi, głównie terenowymi i szerokością pasa drogowego. Wykonane zostanie pobocze oraz odtworzone rowy odwadniające. W ramach inwestycji nie planuje się budowy drogi dla pieszych i rowerzystów.

Nawierzchnia jezdni – zostanie wykonana po dokonaniu rozbiórki istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni. Zostanie położona nowa nawierzchnia z warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm położonego na geosiatce i na warstwie wiążącej z betonu asfaltowego o grubości 5 cm. Całkowite zapotrzebowanie na beton asfaltowy do budowy nawierzchni drogi z 2 warstw wyniesie około 1600 Mg (700 m³).

Rozbiórka warstw konstrukcyjnych na całym odcinku przewidzianym do przebudowy polegać będzie na zdjęciu warstwy betonu asfaltowego o grubości około 3 cm oraz podbudowy z kruszywa naturalnego o głębokości około 10 cm.

Pobocze drogowe – utwardzone, obustronne, o szerokości od 1 do 1,5 m i grubości 25 cm, na całej długości drogi, utwardzone kruszywem łamanym na warstwie odsączającej z

piasku, wyprofilowane, umożliwiające swobodny spływ wód.

Zjazdy – w ciągu drogi projektuje się budowę nowych zjazdów z betonu asfaltowego w ilości około 30 sztuk. Zjazdy zostaną wykonane z warstwy ścieralnej o grubości 5 cm na podbudowie warstwy wzmacniającej z mieszanki stabilizowanej. Planuje się wykonanie zjazdów z drogi o szerokości około 4,5 m.

Odwodnienie – realizowane będzie powierzchniowo za pomocą zaprojektowanych pochyłeń podłużnych i poprzecznych. Wody kierowane będą do odtworzonych dwustronnie w pasie drogowym rowów odwadniających chłonno-odparowujących na całym odcinku drogi. Nie jest planowane podczyszczanie wód opadowych i roztopowych, nie będzie zainstalowany separator substancji ropopochodnych.