

## **DECYZJA**

Na podstawie art. 71, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 82 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 2023 r., poz. 1094 ze zm.), § 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), oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r., Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 05.04.2023 r. (data wpływu do tut. Urzędu – 05.04.2023 r.) Powiatu Sępoleńskiego, w imieniu którego występuje Edwin Eckert – Dyrektor Zarządu Drogowego w Sępólnie Krajeńskim,

**ustalam środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia** polegającego na „Przebudowie DP 1104C relacji [Stare Gronowo] – gr. woj. – Kamień Krajeński na odcinku o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanym między km 0+000, a km 1+000; 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485”:

- I. Przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 z dnia 3 października 2008r., o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
- II. Na etapie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia należy podjąć następujące działania:
  1. 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), prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie);
  2. stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamierzenia;

3. paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane podczas budowy należy przechowywać w szczelnych pojemnikach;
4. 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;
5. transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału;
6. wszelkie naprawy maszyn i pojazdów, wymiana smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu powinno odbywać się tylko w wyznaczonych miejscach, poza wykopami;
7. odpady wytwarzane podczas realizacji przedsięwzięcia składować w szczelnych pojemnikach, poza wykopami, oraz zapewnić ich sukcesywny wywóz przez firmy posiadające odpowiednie zezwolenia na ich zagospodarowanie. Zakazuje się przetrzymywania odpadów w miejscu prowadzenia prac ziemnych;
8. plac budowy, jego zaplecze oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym oraz posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 50 m od cieków, zbiorników wodnych i obszarów podmokłych oraz poza terenami chronionymi akustycznie, a także poza zasięgiem rzutu koron drzew oraz obszarów podmokłych aby zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami środowisko gruntowo – wodne;
9. celem 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);
10. 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; Zabezpieczyć także skarpy poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnie z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta;
11. nie usuwać zadrzewień w ramach realizacji inwestycji;



12. zadrzewienia, które nie podlegają wycince, a pozostają w zasięgu oddziaływania inwestycji, na czas prowadzenia robót zabezpieczyć przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew i wygradzenie krzewów,
- fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
- 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,
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas odkrycia korzeni oraz zastosowanie mat ograniczających transpirację;

13. zastosować znaki informujące o obecności dzikich zwierząt (znak A-18b) zgodnie z poniższym rysunkiem:



14. oczyścić przepusty w miejscu krzyżowania się pasa drogowego przebudowywanego odcinka drogi z ciekim. W przypadku przebudowy przepustu nie zmniejszać jego średnicy;

15. nie wprowadzać oświetlenia terenu inwestycji;

16. tereny zajęte na czas realizacji inwestycji oraz tereny wokół inwestycji utrzymywać w należytej czystości;

17. zapewnić pracownikom odpowiednie warunki sanitarno – higieniczne (m.in. przenośne toalety ze szczelnym zbiornikiem) oraz zapewnić systematyczny wywóz nieczystości przez wyspecjalizowaną firmę;

18. teren, na którym prowadzone będą prace budowlane oraz montażowe należy uporządkować;
19. w przypadku odbudowy, rozbudowy, nadbudowy, przebudowy, rozbiórki lub likwidacji urządzeń wodnych Inwestor zobowiązany jest do uzyskania odpowiedniej zgody wodnoprawnej;
20. w pracach związanych z realizacją przedsięwzięcia należy uwzględnić interesy osób, polegające na dostępie do drogi publicznej;
21. prace związane z realizacją oraz funkcjonowaniem inwestycji należy prowadzić w sposób bezpieczny dla ludzi i środowiska.

## UZASADNIENIE

Z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi publicznej kategorii powiatowej nr DP 1104C relacji [Stare Gronowo] – gr. woj. – Kamień Krajeński na odcinku o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanym między km 0+000, a km 1+000; 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485, wystąpił Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim Powiat Sępoleński z siedzibą przy ul. Koronowskiej 5 w Sępólnie Krajeńskim, reprezentowany przez Pana Edwina Eckert, Dyrektora Zarządu Drogowego. Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, wszczętym na wniosek inwestora załączono: kartę informacyjną przedsięwzięcia, wykaz podmiotów i działek, poświadczone przez właściwy organ kopie map ewidencyjnych obejmujących przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar na który będzie ono oddziaływać.

Postępowanie zostało wszczęte w dniu 06.04.2023 r. O wszczęciu postępowania administracyjnego powiadomiono strony postępowania poprzez obwieszczenie zamieszczone na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Kamieniu Krajeńskim, sołectwa Witkowo, Stare Gronowo i na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Kamieniu Krajeńskim (<http://mst-kamien-krajenski.rbip.mojregion.info/>), strony postępowania w określonym terminie nie wniosły żadnych uwag i nie zgłosiły zastrzeżeń.

Zgodnie z § 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 2019r., poz. 1839), w/w inwestycja należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. O wyrażenie opinii co do konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko i ewentualnego jego zakresu wystąpiono do Regionalnego



Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (pismo znak: OŚ.6220.6.1.2023, z dnia 06.04.2023 r.), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim (pismo znak: OŚ.6220.6.3.2023 z dnia 06.04.2023 r.) oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Chojnicach (pismo znak: OŚ.6220.6.2.2023 z dnia 06.04.2023 r.).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim w opinii znak N.NZ.9022.1.3.5.2023 z dnia 20.04.2023 r. (wpływ do tut. Urzędu – 21.04.2023 r.) uznał, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania tego przedsięwzięcia na środowisko, jednocześnie wskazując na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków i wymagań.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Chojnicach w dniu 24.04.2023 r. (data wpływu do tut. Urzędu – 28.04.2023 r.) wydał opinię, znak: GD. ZZŚ.1.4901.89.2023.AK o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia przez nie celów środowiskowych i wskazał również na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach określonych warunków i wymagań.

Natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, pismem znak WOO.4220.317.2023.OD z dnia 25.04.2023 r. (data wpływu do tut. Urzędu – 27.04.2023 r.) wezwał Wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. W dniu 16.05.2023 r. do Urzędu Miejskiego w Kamieniu Krajeńskim wpłynęła odpowiedź Wnioskodawcy na ww. wezwanie. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwał ponownie Wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia w dniu 26.05.2023 r. Wnioskodawca w dniu 31.05.2023 r. dokonał uzupełnień. W dniu 14.06.2023 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o przedłużeniu terminu, natomiast również w dniu 14.06.2023 r. wydał postanowienie znak: WOO.4220.314.2023.OD.3, o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz ustalił warunki.

W dniu 19.06.2023 r. pismem znak: OŚ.6220.6.6.2023, zgodnie z art. 74 ust. 1a 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, zawiadomiono strony o zebraniu dokumentów.

Zgodnie z uzasadnieniem ww. Organu i po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. Kip, ustalono, 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, dla którego wykonanie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne: „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 wyłączenie 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”.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 tutejszy Organ 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.

Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przebudowę drogi powiatowej nr DP 1104C relacji [Stare Gronowo] – gr. woj. – Kamień Krajeński na odcinku o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanym między km 0+000, a km 1+000; 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485. Zadanie obejmuje wykonanie robót budowlanych branży drogowej i instalacyjnej.

Wskazana droga łączy ze sobą dwie miejscowości w gminie Kamień Krajeński, tj. Witkowo i Kamień Krajeński oraz dwie sąsiednie gminy, tj. Kamień Krajeński z gminą Debrzno, a tym samym dwa powiaty – powiat sępoleński z powiatem człuchowskim oraz dwa województwa: kujawsko – pomorskie z pomorskim. Droga jest wyposażona na całej długości swojego przebiegu w jedną dwukierunkową jezdnię o nawierzchni twardej, bitumicznej.

W następstwie realizacji zadania nie ulegnie zmianie jej klasa. Dalej będzie to droga klasy Z (zbiorcza) przebudowana w parametrach, jak dla klasy L. W wyniku przeprowadzenia projektowanej przebudowy nie zmieni się kategoria ruchu, którą określa się, jako KR2. Bez zmian pozostanie również dopuszczalny nacisk pojedynczej osi pojazdu, zatem po drodze tak, jak dotychczas będą mogły poruszać się pojazdy o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi do 80 kN.



Zamierzenie przebiega głównie przez tereny, wśród których dominuje zabudowa zagrodowa oraz jednorodzinna.

Planowana do przebudowy droga będzie przystosowana do obsługi wszystkich rodzajów pojazdów, bez żadnych ograniczeń rodzajowych i ilościowych w perspektywie co najmniej dwudziestoletniej eksploatacji. Jej użytkownikami w dalszym ciągu pozostaną przede wszystkim lokalni uczestnicy ruchu drogowego oraz uczestnicy ruchu przemieszczających się drogą w podróżach tranzytowych.

Opisywany ciąg komunikacyjny wymaga pilnej przebudowy, gdyż jest niedostosowany do wymogów technicznych stawianych tego rodzaju drogom, co powoduje utrudnienia w jego użytkowaniu i wprowadza dodatkowo zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rodzaj i stan nawierzchni generują znaczne uciążliwości eksploatacyjne. W tym ujemnie wpływają na trwałość techniczną wszelkich pojazdów korzystających z drogi.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia drogowego nie występują:

- obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek;
- obszary wybrzeży i środowiskowo morskie;
- obszary górskie lub leśne;
- obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych;
- obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne;
- obszary o znacznej gęstości zaludnienia;
- obszary przylegające do jezior;
- uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeb zaopatrzenia ludności. Jak wynika z Kip na działce ewid. 155/2, obręb Kamień Krajeński – miasto, znajdującej się w odległości około 170 m od wschodniego odcinka drogi objętej opracowaniem, znajduje się gminne ujęcie wód podziemnych. Dla tego ujęcia wyznaczono wyłącznie strefę ochrony bezpośredniej. Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę oraz odległość od ww. ujęcia, omawiane zamierzenie nie będzie wywierać negatywnego wpływu na ilość bądź jakość ujmowanych wód podziemnych.

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).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200036, 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, 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 dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW200016292699 – „Kamionka od jez. Mochel do ujścia”, 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. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i 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.

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 powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych. Jak wynika z uzupełnienia Kip, biorąc pod uwagę m.in. niewielkie natężenie ruchu na drodze, nie przewiduje się konieczności podczyszczania wód opadowych i roztopowych z nawierzchni jezdni.

Na etapie realizacji inwestycji, woda będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej lub dowożona beczkowitzem.



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

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

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

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)

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

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 spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Przy budowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce.

Analizowany odcinek drogi 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 nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcia zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Ze względu na strukturę i natężenie ruchu nie przewiduje się przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku oraz konieczności stosowania zabezpieczeń akustycznych.

W dniu 22 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowe programy ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego w których dokonuje się rocznej oceny jakości powietrza, w tym m.in. strefy kujawsko – pomorskiej, w której znajduje się projektowane przedsięwzięcie - uchwała Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej. Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018. Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018 strefa kujawsko-pomorska ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego PM10 i benzo(a)pirenu (stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe).

W załączniku nr 2 do ww. uchwały przedstawiono podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywracania standardu jakości środowiska oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu. Jednym z wskazanych działań jest przebudowa i modernizacja dróg oraz tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Planowane przedsięwzięcie przebiegać będzie na terenie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.) oraz uchwałę nr X/229/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom., poz. 2550 ze zm.), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

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



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

W celu zminimalizowania przypadkowego zabijania zwierząt w trakcie eksploatacji inwestycji wyprowadzone zostaną znaki informujące o możliwej obecności zwierząt.

Ograniczenia dotyczące oświetlenia terenu przedsięwzięcia ma na celu zminimalizowanie zanieczyszczenia światłem oraz oddziaływania na zwierzęta, w szczególności nietoperze.

Uznano, że zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip wraz z uzupełnieniami, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia.

Inwestycja nie wpłynie negatywnie na różnorodność biologiczną oraz korzyści ekologiczne. Planowana inwestycja nie spowoduje naruszenia lub niszczenia siedlisk gatunków chronionych roślin, zwierząt, porostów czy grzybów.

Planowane przedsięwzięcie nie wpłynie niekorzystnie na stan środowiska przyrodniczego w zakresie wód powierzchniowych, podziemnych, powierzchni ziemi, środowiska ludzkiego, świata zwierząt i roślin oraz krajobrazu i powietrza. Dotychczasowe warunki wodno – gruntowe nie zostaną zmienione. Nie nastąpi również pogorszenie się obecnego stanu środowiska. Natomiast w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych, wynikającymi z art. 51 i/lub 52 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, Inwestor lub Wykonawca zobowiązani są do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 53 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w rozstrzygnięciu.

**BURMISTRZ**  
*mgr inż. Wojciech Głomski*

## POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Na podstawie art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.) w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, że decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

Decyzja została udostępniona  
w Biuletynie Informacji Publicznej  
w dniu 06.07.2023 r.

**Otrzymują:**

1. Wnioskodawca,
2. Strony postępowania przez obwieszczenie zgodnie z art. 74 ust. 1a 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,
3. a/a

**Do wiadomości:**

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim, ul. Kościuszki 28, 89-400 Sępólno Krajeńskie,
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz,
3. Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Chojnicach, ul. Łużycka 1A, 89-600 Chojnice.



**Załącznik nr 1**  
**do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia znak**  
**OŚ.6220.6.11.2023**

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa DP 1104C relacji [Stare Gronowo] – gr. woj. – Kamień Krajeński na odcinku o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanym między km 0+000, a km 1+000; 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485”.

**Inwestor:** Zarząd Drogowy w Sępólnie Krajeńskim Powiat Sępoleński z siedzibą przy ul. Koronowskiej 5 w Sępólnie Krajeńskim.

**Nazwa oraz usytuowanie inwestycji:** „Przebudowa DP 1104C relacji [Stare Gronowo] – gr. woj. – Kamień Krajeński na odcinku o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanym między km 0+000, a km 1+000; 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485”.

Planowana inwestycja jest zlokalizowana na terenie gminy Kamień Krajeński, w powiecie sępoleński, województwie kujawsko – pomorskim, na dz. nr ewid. 83/5, 350, obręb Witkowo, oraz na dz. nr ewid. 484/2, obręb Kamień Krajeński.

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia:** Przedmiotem inwestycji jest przebudowa drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1104C relacji [Stare Gronowo] – gr. woj. – Kamień Krajeński na odcinku o łącznej długości 1,985 km zlokalizowanym między km 0+000, a km 1+000; 5+380, a km 6+115 oraz km 6+235, a km 6+485

W ramach wykonania poszerzenia istniejącej jezdni planowane jest wykonanie:

- stabilizacji gruntu cementem,
- podbudowy pomocniczej z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie,
- podbudowy zasadniczej,
- warstwy wiążącej z betonu asfaltowego.

W ramach wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni zostanie wykonane jej profilowanie kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie wraz z warstwą wiążącą z betonu asfaltowego.

Nową nawierzchnię drogi planuje się wykonać z betonu asfaltowego.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takich jak:

- koparki,

- układarki,
- walce drogowe,

a także innych urządzeń, takich jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym bądź spalinowym.

Planowane prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii dla prac drogowych, remontowo – budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Zastosowane materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody, kruszywa łamanego, betonu, a także paliw i energii elektrycznej.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem płytkich wykopów o głębokości do 0,5 m p.p.t., związanych m.in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi, a także wykopów o głębokości 1,2 m p.p.t. które według przedłożonej dokumentacji nie będą wymagały odwadniania. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

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 przedmiotowa droga w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do przebudowy drogą. Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenie powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

W ramach realizacji zadania planowane jest oczyszczenie istniejących przepustów, w celu utrzymania ich funkcjonalności. W przypadku konieczności przebudowy przepustów ich średnica nie zostanie zmieniona.

W zakresie robót składających się na realizację planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na przebudowie drogi publicznej kategorii powiatowej nr 1104C przewiduje się:

- wykonanie robót geodezyjno – pomiarowych;
- wykonanie robót przygotowawczych przed rozpoczęciem prac;
- sfrezowanie nawierzchni bitumicznej;
- mechaniczne rozebranie podbudowy z kruszywa kamiennego;



- prace rozbiórkowe istniejących drogowych przepustów rurowych objętych remontem;
- prace rozbiórkowe istniejących zjazdów drogowych do przełożenia i obramowania;
- mechaniczne wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża pod warstwy konstrukcyjne nawierzchni;
- separacje i wzmocnienie warstw gruntu geowłókninami;
- dokonanie podbudowy z kruszywa naturalnego;
- wykonanie remontu przepustów drogowych ww. technologii;
- wykonanie podbudowy betonowej bez dylatacji;
- wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego;
- wyrównanie istniejącej podbudowy tłuczniem sortowanym z zagęszczeniem mechanicznym;
- skropienie nawierzchni emulsją asfaltową;
- wykonanie warstw wiążących z mieszanek mineralno – asfaltowych, grysowo – żwirowych;
- wykonanie przełożenia i obramowania istniejących zjazdów drogowych z materiałów uzyskanych z wcześniejszej rozbiórki;
- wykonanie warstw ścieralnych z mieszanek mineralno – asfaltowych i grysowo – żwirowych;
- umieszczenie oznakowania drogowego;
- wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

W ramach wykonania konstrukcji poszerzeń istniejącej jezdni planowane jest wykonanie stabilizacji gruntu cementem, wykonanie podbudowy pomocniczej z kruszyw łamanych stabilizowanych mechanicznie oraz wykonanie podbudowy zasadniczej i warstwy wiążącej z betonu asfaltowego.

W ramach wykonania wzmocnienia istniejącej konstrukcji jezdni planowane jest wykonanie jej profilowania kruszywem łamanym stabilizowanym mechanicznie wraz z wykonaniem warstwy wiążącej z betonu asfaltowego.

Nową nawierzchnię jezdni drogi planuje się wykonać z betonu asfaltowego.

**Planowana powierzchnia zagospodarowania drogowego:**

- |  |                            |
|--|----------------------------|
| - nawierzchnia jezdni z betonu asfaltowego | F= 10 918 m <sup>2</sup> , |
| - projektowane pobocza gruntowe ulepszone  | F= 2 918 m <sup>2</sup> ,  |

- projektowane zjazdy o nawierzchni z betonu asfaltowego	F= 524 m <sup>2</sup> ,
- zjazdy istniejące do przełożenia - nawierzchnia	F= 117 m <sup>2</sup> ,
- zjazdy istniejące do przełożenia - obramowania	F= 103 m <sup>2</sup> ,
- zjazd istniejący do reprofilacji	F= 69 m <sup>2</sup> .
Długość drogi objętej przebudową	1 985 km,

### **Przewidywane rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko:**

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). Powstawać też mogą odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20), oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Postępowanie z odpadami na etapie eksploatacji inwestycji odbywać się będzie na zasadach ogólnie obowiązujących (odpowiedzialnością za utrzymanie obiektów drogowych w okresie ich eksploatacji obarczeni są ich zarządcy). Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczony i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Wytwarzane podczas eksploatacji drogi odpady są odpadami innymi niż niebezpieczne i nie stanowią zagrożenia dla środowiska.

L.p.	Nazwa odpadu	Kod odpadu	Ilości Mg/rok	Sposób zagospodarowania	Sposób gospodarowania / Wpływ na środowisko
1	Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	0,050	Odzysk	Magazynowane selektywnie w kontenerze w wydzielonym miejscu na placu budowy, po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywane do lokalnego PSZOK/przy prawidłowym zagospodarowaniu nie oddziałują negatywnie na środowisko. 1 raz w tygodniu po napełnieniu kontenera odpady po telefonicznym zgłoszeniu będą przekazywane lokalnej firmie działającej w zakresie zbierania odpadów lub
2	Opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	0,050	Odzysk	
3	Opakowania z drewna	15 01 03	0,050	Odzysk	



4	Opakowania wielomateriałowe	15 01 05	0,050	Odzysk	przekazywane do lokalnego PSZOK
5	Opakowania z metali	15 01 04	0,050	Odzysk	
6	Zmieszane odpady opakowaniowe	15 01 06	0,050	Odzysk	Magazynowane w kontenerze w wydzielonym miejscu na placu budowy, po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywane do lokalnego PSZOK/przy prawidłowym zagospodarowaniu nie oddziałują negatywnie na środowisko.
7	Sorbenty, Materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 (tj. zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi)	15 02 03	0,020	Unieszkodliwianie	Magazynowane selektywnie w szczelnym opisanym pojemniku ustawionym w wydzielonym miejscu na placu budowy po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywane upoważnionym firmom/przy prawidłowym zagospodarowaniu negatywnie nie oddziałują na środowisko.
8	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	25	Odzysk	Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 11.05.2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796), odpady te mogą być wykorzystywane do utwardzania dróg, poboczy i placów (R5), co będzie miało miejsce w przypadku tej inwestycji. Odpady

					będą czasowo magazynowane na przyzmac do czasu ich wbudowania/ prawidłowe stosowanie nie powoduje negatywnego oddziaływania na środowisko.
9	Mieszanki bitumiczne inne niż wymienione w 17 03 01 (tj. zawierające smołę)	17 03 02	80	Odzysk	Mieszanki pochodzące z lokalnych frezowań na zimno istniejącej nawierzchni bitumicznej z przetransportowaniem powstałego destruktu do dalszego przetworzenia w instalacjach i urządzeniach spełniających określone wymagania, w celu jego odzysku i dalszego stosowania w przyszłości w formie dodatku do produkcji nowych mieszanek mineralno – bitumicznych. Wytworzone podczas frezowania nawierzchni odpady bezpośrednio po wytworzeniu będą wywożone z placu budowy na utwardzony i wydzielony plac na terenie siedziby Zarządu Drogowego w Sępólnie Krajeńskim, przy ul. Koronowskiej 5. Powstały destruktu wykorzystywany będzie przy przebudowie innych dróg powiatowych zlokalizowanych poza terenami podlegającymi ochronie, tj. poza obszarem Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, np. na terenie gminy Sośno, która częściowo leży na terenie KPK.
10	Nieselegowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	0,100	Unieszkodliwianie	Magazynowane selektywnie w kontenerze w wydzielonym miejscu na placu budowy. Po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywane do lokalnego operatora w zakresie odpadów komunalnych lub PSZOK/ przy prawidłowym zagospodarowaniu nie oddziałują negatywnie na środowisko. Częstotliwość wywozu min. 1 raz w tygodniu.



11	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 (tj. zawierające substancje niebezpieczne)	17 05 04	10	Odzysk	Segregowanie odpadu w miejscu wytworzenia. Odzysk we własnym zakresie tj. wykorzystanie w celach budowlanych przy przebudowie drogi. Ewentualne czasowe magazynowanie na placu budowy. Niewykorzystany urobek zgodnie z przepisami można przekazać innym podmiotom lub osobom fizycznym / odpad nie stwarza zagrożenia dla środowiska.
----	---	----------	----	--------	--

#### Prace rozbiórkowe:

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji drogowej nie przewiduje się rozbiórki istniejącej nawierzchni drogowej. Przy odpowiedniej organizacji i stałym nadzorze roboty te nie będą miały wpływu na stan środowiska naturalnego i niepożądane przeobrażenia terenu robót.

#### Transgraniczne oddziaływanie na środowisko:

Ze względu na skalę i charakter planowanej inwestycji oraz jej lokalizację od granic państwa, nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

**BURMISTRZ**  
mgr inż. Wojciech Głomski

