

## **DECYZJA**

### **o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2 pkt 2; art. 75 ust 1 pkt 4, art. 84 ust. 1, art. 85 ust. 1, 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 1029 z późn zm.), stosownie do § 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, art. 106 §1-2 i art. 107 § 1-3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, reprezentowanego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa-Dąbrowa Chełmińska-Uniśław-Wybcz-Chełmża-Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa-Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dł. 3,215”** oraz po uzyskaniu opinii:

- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy, z dnia 30.09.2022 r., znak NNZ.9022.2.106.2022,
- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, opinia z dnia 04.10.2022 r., znak WOO.4220.936.2022.OD.2,
- Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, opinia z dnia 28.09.2022 r., znak GD.ZZŚ.5.435.515.2022.AOT

**ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa-Dąbrowa Chełmińska-Uniśław-Wybcz-Chełmża-Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa-Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dł. 3,215” i jednocześnie:**

## **I. Określam:**

### **1) rodzaj i miejsce przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa - Dąbrowa Chełmińska – Unisław – Wybcz – Chełmża - Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa - Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dł. 3,215. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie bydgoskim, w gminie Dąbrowa Chełmińska. Łączna długość odcinka planowanego do przebudowy to ok 3,3 km.

### **2) istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:**

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) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
2. Prace budowlane należy wykonywać przy użyciu urządzeń i sprzętu posiadającego zabezpieczone (szczelne) układy hydrauliczne i napędowe w celu niedopuszczenia do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego substancjami ropopochodnymi.
3. Transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponię lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału.
4. Celem 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.
5. Zabiegi związane z konserwacją, naprawami i postojami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.

6. Zaplecze budowy i place postojowe środków transportu lokalizować na utwardzonej nawierzchni, w odległości powyżej 100 m od linii brzegowej wód powierzchniowych i zbiorników wodnych, a także poza obszarami zagrożenia powodziowego.
7. Na etapie realizacji przedsięwzięcia zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów. Ilość sorbentów powinna być stale zagwarantowana na terenie robót.
8. Zabiegi związane z konserwacją, naprawami i postojami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
9. 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 skarpy 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.
10. Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapelnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi.
11. Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
  - a) odeskowanie pni drzew,
  - b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
  - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia 3 wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
  - 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) organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew.

12. Na etapie realizacji przedsięwzięcia wprowadzić tymczasowe wygradzenia zabezpieczające teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:
- a) płotki wykonać z materiału litego lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm, o wysokość części nadziemnej co najmniej 40 cm, szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 10 cm,
  - b) zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wygradzenia,
  - c) 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,
  - d) na końcach wygradzeń wykonać tzw. zawrotki uniemożliwiające płazom ich ominięcie,
  - e) wygradzenie zastosować wzdłuż granic przedsięwzięcia w sąsiedztwie zinwentaryzowanych w trakcie badań terenowych potencjalnych siedlisk płazów,
  - f) dokładną lokalizację wygradzeń i sposób wykonania uzgodnić ze specjalistą herpetologiem,
  - g) po zrealizowaniu inwestycji, wygradzenia zdemontować.

## UZASADNIENIE

Dnia 14.09.2022 r. na wniosek Zarządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu, reprezentowanego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich zostało wszczęte postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. **„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa-Dąbrowa Chełmińska-Uniślaw-Wybcz-Chelmża-Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa-Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dl. 3,215”**.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 wymienionej ustawy z dnia 3 października 2008 r. organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie planowanego przedsięwzięcia jest Wójt Gminy Dąbrowa Chełmińska.

Informacje zawarte w karcie informacyjnej dały podstawę do zakwalifikowania planowanego przedsięwzięcia jako mogącego 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:

„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”, dla którego sporządzenie raportu o oddziaływaniu na środowisko może być wymagane.

Celem inwestycji jest rozbudowa drogi wojewódzkiej wraz z poprawą funkcjonalności i bezpieczeństwa ruchu dla pojazdów, rowerzystów oraz pieszych. Wykonanie nowej nawierzchni drogi przyczyni się do zwiększenia komfortu jazdy i bezpieczeństwa uczestników ruchu, a także podniesienia walorów estetycznych analizowanego terenu.

Inwestorem przedmiotowego przedsięwzięcia jest Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Przedsięwzięcie na charakter liniowy, związane jest głównie z poprawą złego stanu technicznego przedmiotowej drogi wojewódzkiej. Powierzchnia planowanego przedsięwzięcia to ok 7,5 ha.

Przedsięwzięcie realizowane będzie głównie na terenach przekształconych i zagospodarowanych. Przedmiotem opracowania jest droga na długości ok 3,3 km.

W stanie istniejącym droga wojewódzka posiada jezdnię bitumiczną o szerokości ok. 5,75 – 6,50 m. Wzdłuż drogi w terenie zabudowanym występują jednostronne ciągi piesze. Do posesji prowadzą zjazdy indywidualne oraz publiczne o nawierzchni bitumicznej i z kostki betonowej. W pasie drogowym zlokalizowane są sieci kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, wodociągowe, sieci energetyczne wraz z oprawami oświetleniowymi oraz sieci telekomunikacyjne.

Bezpośrednio przy drodze występują drzewa przeznaczone do wycinki.

Parametry techniczne i geometryczne przyjęto zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 2 marca 1999r. (Dz.U. 2016 poz. 124, zmieniony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019r. – Dz.U. 2019 poz. 1643) – w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie oraz z warunkami zamówienia.

Parametry techniczne rozbudowywanej drogi wojewódzkiej:

- Klasa techniczna – G,
- Kategoria ruchu: KR 3-4,

- Prędkość projektowa  $V_p=50\text{km/h}$ ; prędkość miarodajna na terenie zabudowy  $V_m=60\text{ km/h}$ , poza terenem zabudowy  $V_m=70\text{ km/h}$ ,
- przekrój drogi – jednojezdniowy, dwupasowy;
- nawierzchnia drogi – bitumiczna;
- szerokość jezdni – 7,00 m
- szerokość chodnika min. 2,00 m;
- szerokość ścieżki pieszo-rowerowej – min. 3,00 m;

Na początkowym odcinku zaprojektowano ścieżkę pieszo-rowerową w celu zapewnienia ciągłości ruchu rowerowego.

Układ skrzyżowania z DK80 nie ulega zmianie, skrzyżowanie z DW549 zaprojektowano jako skanalizowane. Istniejące przepusty w km 0+693 oraz 0+793 przyjęto do wymiany na nowe o średnicy 800 mm z rur PEHD karbowanych.

Przewiduje się odtworzenie rowów drogowych oraz wykonanie na kanalizacji deszczowej zlokalizowanej w pasie drogowym. Odwodnienie na początkowym odcinku przewidziano do proj. kanalizacji deszczowej oraz do odtworzonych odcinków rowów przydrożnych. Tam, gdzie brak miejsca na rowy przewidziano wykonanie ścieku prefabrykowanego z wpustami i przykanalikami na drugą stronę do rowu (jeśli występuje) bądź do proj. kolektora prowadzonego wzdłuż drogi. Odbiornikami są istniejące przepusty, zbiorniki oraz studnie kanalizacji deszczowej.

Zakres niniejszego projektu obejmuje:

- rozbudowę jezdni drogi wojewódzkiej 551 o nawierzchni bitumicznej,
- budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- przebudowę i budowę chodników o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej o nawierzchni o nawierzchni bitumicznej oraz z betonowej kostki brukowej,
- przebudowę oświetlenia ulicznego,
- budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej.
- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z projektowanym układem drogowym, zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi.

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulegnie zmianie. Zamierzenie inwestycyjne w znaczny sposób poprawi bezpieczeństwo i komfort poruszania się po drodze oraz infrastrukturze towarzyszącej, zarówno dla osób zmotoryzowanych, rowerzystów jak i pieszych.

Na przedmiotowej drodze prowadzony jest ruch lokalny do posesji mieszkalnych oraz ruch międzymiastowy (Bydgoszcz – Toruń). Po drodze poruszają się głównie samochody osobowe, w mniejszym stopniu ciężarowe a sporadycznie pojazdy rolnicze. Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulegnie zmianie.

Wzdłuż przedmiotowej drogi miejscowo występują zwarte aleje drzew oraz pojedyncze drzewa, inwestycja częściowo przebiega przez tereny leśne. Tereny przy drodze pokryte są trawami oraz roślinnością samosiewną (w tym synantropijną).

W liniach rozgraniczających planowanej inwestycji znajdują się drzewa, kolidujące z projektowaną infrastrukturą, przeznaczone są do wycinki. Do usunięcia zakwalifikowano głównie drzewa zagrażające bezpieczeństwu w ruchu kołowym oraz kolidujące z planowaną infrastrukturą.

Bezpośrednie zagrożenie stwarzają drzewa rosnące na poboczu drogi. Kwestie występowania drzew przy drogach reguluje Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 02.03.1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 poz. 124 zmieniony rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 1 sierpnia 2019 r. – Dz.U. z 2019 r. poz. 1643): §53 ust. 3: Odległość pnia drzew od krawędzi jezdni nie powinna być mniejsza niż 3,0 m, a przy rozbudowie i przebudowie drogi dopuszcza się zmniejszenie tej odległości, jeżeli będą spełnione pozostałe warunki określone w rozporządzeniu. Wycinka drzew i krzewów została ograniczona do niezbędnego minimum.

Podczas wizji terenowej nie odnotowano w granicach pasa drogowego gatunków ujętych w załącznikach Dyrektywy siedliskowej (Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992r.). Przeprowadzone prace terenowe nie wykazały w obrębie planowanej inwestycji siedlisk przyrodniczych w rozumieniu Dyrektywy siedliskowej (Dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r.).

Na etapie rozpoznania terenowego stwierdzono, że w obrębie zadrzewień przeznaczonych do wycinki nie występują gatunki chronione (roślin, zwierząt, grzybów). Nie stwierdzono również ptasich gniazd, dziupli zasiedlonych przez ptaki lub nietoperze. Dodatkowo dokonano analizy przedmiotowego terenu pod kątem występowania pachnicy dębowej (*Osmoderma eremita*). Poszukiwano starych, różnogatunkowych drzew dziuplastych z próchnowiskami, w szczególności w nasłonecznionych miejscach. Stwierdzono, że w obszarze inwentaryzacji brak jest drzew z wystarczająco wykształconymi próchnowiskami zapewniającymi możliwość przeżycia i przejścia całego cyklu rozwojowego.

Roboty przygotowawcze polegające na wycince drzew zostaną przeprowadzone poza okresem lęgowym ptaków. W razie konieczności wycinki drzew w okresie lęgowym prace zostaną prowadzone pod nadzorem przyrodniczym, który sprawdzi drzewa pod kątem czynnych gniazd. Bezpośrednio przed przystąpieniem do prac związanych z usuwaniem przedmiotowych drzew, ponownie przeprowadzone zostaną oględziny pod kątem występowania gatunków chronionych i zasiedlonych gniazd. W przypadku stwierdzenia ich obecności i konieczności naruszenia zakazów uzyskane zostanie zezwolenie na odstąpienie od zakazów wydane na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Drzewa nie przeznaczone do usunięcia należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi. Najlepszym sposobem ochrony jest wygrodenie powierzchni zlokalizowanej w odległości minimum 1 m od pnia drzewa. Jeżeli takie rozwiązanie jest niemożliwe, należy zastosować specjalne osłony dla poszczególnych drzew. Przy ich wykonaniu pnie należy zabezpieczyć deskami, umocowanymi po obwodzie przy pomocy drutu. Niedopuszczalne jest wbijanie w pnie gwoździ.

Wycięcie drzew w rejonie inwestycji nie wpłynie na lokalne populacje ptaków. Nie dojdzie do mechanicznego zniszczenia gniazd, ani obniżenia jakości terenów wykorzystywanych jako miejsca gniazdowania, nie zostaną zniszczone cenne żerowiska. W związku z tym nie przewiduje się, aby którykolwiek z gatunków ptaków częściowo lub całkowicie znikł na tym obszarze w wyniku realizacji projektu. Nie ma konieczności przeprowadzenia działań kompensacyjnych względem ptaków.

Z uwagi na konieczną wycinkę drzew zaplanowano nasadzenia kompensacyjne - zastępcze, które zostaną wykonane po zrealizowaniu inwestycji, do 6 miesięcy po wykonaniu prac budowlanych. Nasadzenia zastępcze zostaną wykonane w obrębie linii rozgraniczających przedmiotową inwestycję, wzdłuż przedmiotowej drogi lub na terenie wskazanym przez Gminę lub Inwestora.

Określając ilość nasadzeń kompensacyjnych (ich minimalną liczbę) kierowano się następującą zasadą: jedno drzewo za każde wycięte drzewo, a w przypadku terenu zalesionego – jedno drzewo na każde 2 m<sup>2</sup>. Ilość krzewów powierzchniowo równa jest ilości wyciętych krzewów/odrostów. W związku z powyższym zostanie posadzone 170 drzew – proponowane gatunki to klon pospolity (*Acer platanoides*) w ilości 100 sztuk oraz dąb szypułkowy (*Quercus robur*) w ilości 70 sztuk. Dodatkowo 235 m<sup>2</sup> krzewów, proponuje się berberysy.

Prace budowlane zostaną wykonane przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu oraz maszyn posiadających aktualne badania techniczne. Na etapie budowy wykorzystane zostaną



głównie: spycharka, równiarka, gruntofrezarka, wibrator powierzchniowy, mieszarka, skraplarka do bitumu, rozkładarka mieszanek bitumicznych, walce drogowe, a także ciągniki, samochody dostawcze i samowyladowcze, piły motorowe i sprężarka powietrza. Na etapie eksploatacji wykonywane będą głównie prace polegające na bieżącym utrzymaniu. W zależności od potrzeb mogą to być m.in. solarki, pługi, kosiarki, sprzęt do bieżących napraw. Materiały zaplanowane do wbudowania zostaną wykonane poza placem budowy, dostarczone bezpośrednio na miejsce robót budowlanych.

Zaplecza budowy, place magazynowe, składowiska materiałów zlokalizowane zostaną w pierwszej kolejności na terenach już utwardzonych. Za lokalizację oraz organizację zaplecza budowy, placów magazynowych oraz składowisk materiałów odpowiedzialny będzie Wykonawca robót budowlanych.

Biorąc pod uwagę zakres planowanego przedsięwzięcia można stwierdzić, że jego realizacja nie spowoduje znaczącej zmiany przeznaczenia terenu objętego pasem drogowym, przyczyni się natomiast do polepszenia warunków komunikacyjnych poprzez poprawienie stanu technicznego nawierzchni, zwiększenie płynności ruchu, podniesienie komfortu jazdy i bezpieczeństwa uczestników ruchu, w tym pieszych i rowerzystów. W związku z powyższym zmniejszy się również niekorzystne oddziaływanie drogi na środowisko oraz ludzi. Inwestycja dzięki poprawie płynności ruchu przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych zanieczyszczeń do atmosfery. Eksploatacja drogi nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. Maksymalne zanieczyszczenie powietrza wystąpi w pasie drogowym, a poza nim będzie kształtować się poniżej wartości dopuszczalnych. Zrealizowanie inwestycji poprzez poprawę jakości nawierzchni przyniesie również korzyści dla środowiska i mieszkańców przebywających w pobliżu przedmiotowej jezdni pod względem zmniejszenia poziomu hałasu i wibracji związanych z ruchem pojazdów po przedmiotowej drodze. Skutkiem inwestycji będzie także poprawa istniejącego stanu odwodnienia poprzez uregulowanie gospodarki wodami opadowymi i roztopowymi.

Wyklucza się możliwość oddziaływania planowanej inwestycji na obszary chronione na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, w tym obszary chronione w ramach europejskiej sieci Natura 2000. Inwestycja nie spowoduje niekorzystnego oddziaływania na środowisko w stosunku do stanu istniejącego.

Na etapie budowy źródłem hałasu emitowanego do otoczenia mogą być urządzenia i pojazdy wykorzystywane w trakcie robót budowlanych (koparki, ładowarki, sprzęt specjalistyczny, urządzenia pomocnicze, pojazdy transportowe). Przedmiotowe źródła hałasu

będą źródłami ruchomymi, ich miejsce oraz czas pracy będą uzależnione od zaawansowania prac budowlanych.

Oddziaływanie akustyczne w fazie realizacji będzie miało charakter bezpośredni, lokalny oraz chwilowy, ograniczy się do okresu trwania robót budowlanych.

Źródłem emisji hałasu na etapie eksploatacji przedsięwzięcia będzie wyłącznie hałas drogowy powodowany przejazdem samochodów. Ruch samochodowy na odcinku planowanej inwestycji to głównie samochody osobowe.

Pomiaru natężenia dokonano w 2021 r. Natężenie ruchu wynosi odpowiednio: dzień – pojazdy lekkie 9478 poj./dzień, pojazdy ciężkie 464 (w tym autobusy i ciągniki) poj./dzień, noc - pojazdy lekkie 950 poj./noc pojazdy ciężkie 0 poj./noc.

Bezpośrednio po wykonanej rozbudowie, natężenie ruchu nie zmieni się.

Przedmiotowa droga przebiega częściowo w rejonie terenów chronionych akustycznie - teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku ( Dz.U. 2014 poz. 112) dopuszczalny poziom hałasu komunikacyjnego na tym terenie wynosi: w porze dnia 61 dB (przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom) natomiast w porze nocy 56 dB (przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom). Poza terenami zabudowy mieszkaniowej i innymi przeznaczonymi na stały pobyt ludzi obowiązujące przepisy nie nakładają ograniczeń dotyczących emisji hałasu.

Zaplanowane prace budowlane zmienią główne parametry drogi (nawierzchnia, szerokość pasów ruchu, itp.). Wykonana zostanie nowa nawierzchnia, co przyczyni się do polepszenia warunków akustycznych oraz życia osób zamieszkujących pobliskie domy. W czasie eksploatacji przedmiotowej drogi nie przewiduje się możliwości wywoływania uciążliwości powodowanych przez nadmierny hałas komunikacyjny, przy zaproponowanych środkach minimalizujących.

Nie przewiduje się znaczącego zwiększenia ilości samochodów korzystających z drogi, której charakter pozostanie niezmienny. Przewiduje się zmniejszenie zasięgu uciążliwości akustycznej o kilkanaście do kilkudziesięciu metrów po wymianie nawierzchni, upłynnieniu ruchu drogowego oraz likwidacji ubytków w nawierzchni, kolein i nierówności.

W pobliżu planowanej inwestycji, w odległości która może przyczynić się do negatywnego wpływu przedsięwzięcia nie występują wody powierzchniowe stojące (jeziora, stawy). Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się poza Głównymi Zbiornikami wód podziemnych (GZWP).

Przedmiotowa droga zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200029, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym kodem RW2000212939 - Wisła od dopływu z Sierzchowa do Wdy. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych, nie znajduje się na obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, i na obszarach wodno-błotnych. Inwestycja położona jest poza terenami obszarów szczególnie zagrożonych powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (t.j. Dz. U. z 2021 poz. 2233 ze zm.)

Zgodnie z mapami zagrożenia powodziowego teren przedmiotowego przedsięwzięcia w niewielkiej części sąsiaduje z obszarem, na którym prawdopodobieństwo wystąpienia powodzi jest średnie i wynosi 1% (raz na 100 lat).

Biorąc pod uwagę lokalizację przedmiotowej inwestycji oraz jej zakres, nie przewiduje się oddziaływania przedsięwzięcia na wody powierzchniowe.

Nie przewiduje się emisji ścieków technologicznych na etapie realizacji przedsięwzięcia. Powstawać będą jedynie w niewielkich ilościach ścieki socjalno-bytowe, które gromadzone będą w szczelnych, przenośnych urządzeniach i będą systematycznie odbierane przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenie.

Na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia zagrożenie dla wód będzie związane przede wszystkim ze spływami deszczowymi i roztopowymi oraz przenikaniem śladowych ilości smarów do środowiska wodno-gruntowego lub ewentualne sytuacje awaryjne.

Wpływ planowanego przedsięwzięcia na jakość powietrza atmosferycznego w czasie jego realizacji będzie krótkotrwały i związany przede wszystkim z emisją wtórną pyłów.

Ewentualna emisja zanieczyszczeń pyłowych na etapie realizacji będzie wynikała z prowadzonych prac:

- ziemnych obejmujących m.in.: zdejmowanie wierzchniej warstwy ziemi, wykonywanie wykopów i związanych z tym przemieszczeń mas ziemi,
- transport materiałów pyłących.

Na skalę powyższych uciążliwości będą w niewielkim stopniu wpływały również warunki atmosferyczne. Emisja pyłów w zależności od panującej pogody będzie się nasilać (nasłonecznienie, wysoka temperatura, siła i kierunek wiatru) lub zmniejszać (deszcze, duża wilgotność). Nawet w przypadku niesprzyjających warunków pogodowych emisja pyłów do powietrza będzie okresowa, a jej charakter będzie mało istotny.

Innym oddziaływaniem związanym z realizacją planowanego przedsięwzięcia będzie emisja gazów SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, CO, PM<sub>10</sub>, węglowodorów alifatycznych i aromatycznych w tym benzenu, wynikająca ze spalania oleju napędowego podczas pracy maszyn, urządzeń budowlanych (koparka, spychacz, zagęszczarka gruntu, dźwigi itp.) i pojazdów transportowych. Ilość oraz skład emitowanych substancji uzależniona jest od rodzaju silników pracujących pojazdów lub maszyn ich wieku oraz stanu technicznego. Oddziaływania te ustąpią po etapie budowy.

Na etapie eksploatacji źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą poruszające się po przedmiotowej drodze pojazdy. Produkty uboczne spalania paliw w pojazdach zawierają różne substancje, w tym szkodliwie działające na organizm ludzki: tlenek węgla, tlenki azotu, węglowodory. Oprócz zanieczyszczenia spalinami na drogach występują również zanieczyszczenia powietrza cząsteczkami powstającymi w wyniku działań mechanicznych, których źródłem jest ścieranie się m.in. opon, nawierzchni dróg. Inwestycja dzięki poprawie płynności ruchu przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych zanieczyszczeń do atmosfery.

Oddziaływanie na powierzchnię ziemi i gleby związane jest głównie z zajęciem terenu i ingerencją w podłoże podczas prowadzonych robót w ramach realizacji danego przedsięwzięcia. Budowa drogi nie powoduje znaczących zmian w jego ukształtowaniu.

Na etapie prac budowlanych oddziaływania na gleby, będą dotyczyć przede wszystkim naruszenia profilu glebowego, zwiększenia gęstości gleby i lokalnego obniżenia przepuszczalności wody opadowej w głębsze warstwy gruntu (wykorzystywany w trakcie robót budowlanych sprzęt wywiera duży nacisk na powierzchnię gleby). Ryzyko wystąpienia zanieczyszczeń jest niewielkie pod warunkiem odpowiedniego serwisowania i utrzymywania właściwego stanu technicznego tego sprzętu oraz zapewnienia odpowiednich warunków

szczelności podłoża na terenach, gdzie przewiduje się place postojowe dla maszyn i środków transportu.

W trakcie eksploatacji drogi, po zmianie nawierzchni nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na glebę i powierzchnię ziemi.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wykazuje potencjalnie wysokich wartości emisji gazów cieplarnianych i znacznego zwiększenia ruchu drogowego. Mając na uwadze zakres i skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się jego negatywnego wpływu na klimat.

Emisja gazów cieplarnianych (dwutlenku węgla) na etapie budowy wynika przede wszystkim ze spalania paliw w silnikach maszyn, urządzeń i pojazdów wykorzystywanych w procesie budowlanym. Należy stwierdzić, że mała ilość i ograniczony charakter tych emisji (chwilowe, krótkotrwałe) powodują, że emisje gazów cieplarnianych na etapie budowy infrastruktury drogowej należy uznać za nieistotne. Zamierzenie będzie zrealizowane w sposób niewpływający na wzrost wilgotności w okolicy, nie nastąpi zwiększenie powierzchni transpiracji wody. Tym samym, nie wystąpią zjawiska związane np. z zwiększonym występowaniem lokalnych mgieł.

Na etapie eksploatacji drogi bezpośrednio emisje gazów cieplarnianych do atmosfery wynikają przede wszystkim ze spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady mogą powstawać w trakcie następujących prac budowlanych: roboty ziemne, rozbiórka istniejących elementów drogi, wycinka drzew i krzewów. Dodatkowo odpady mogą powstać w związku z pracą i organizacją zaplecza budowy oraz w związku z użytkowaniem maszyn i urządzeń.

Etap budowy planowanego przedsięwzięcia związany będzie w głównej mierze z powstaniem odpadów z grupy 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych). Znaczną ilość odpadów stanowić będą również odpady opakowaniowe materiałów budowlanych (grupa 15) np.: folia z opakowań zbiorczych, drewniane palety, papier, tektura. W mniejszych ilościach powstaną odpady z grupy nr 20 – odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie.

W fazie realizacji przedsięwzięcia zapewniona zostanie możliwość selektywnej zbiórki odpadów. Odpady segregowane i składowane będą w wydzielonym miejscu, w specjalnie przeznaczonych do tego pojemnikach/kontenerach, zapewniony zostanie ich regularny odbiór przez upoważnione podmioty.

Przedmiotowe przedsięwzięcie w całości znajduje się w obszarze Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego. W § 5 Rozporządzenia nr 20/2005 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. określono zakazy obowiązujące w Nadwiślańskim Parku Krajobrazowym.

Realizacja planowanej inwestycji nie naruszy zakazów określonych dla Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego. Przedmiotowe przedsięwzięcie zgodnie z §3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. z 2019r., poz. 1839) zakwalifikowano do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Rozbudowa drogi wojewódzkiej nie jest związana z umyślnym zabijaniem dziko występujących zwierząt, niszczenia ich nor, legowisk, innych schronień i miejsc rozrodu oraz tarlisk i złożonej ikry. Na etapie projektowania inwestycji, w sposób szczegółowy określone zostały potrzeby związane z usuwaniem drzew i krzewów. Wycinki ograniczono do niezbędnego minimum, są one związane głównie z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu na drodze.

Biorąc pod uwagę skalę oraz lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia należy stwierdzić, że rozbudowa przedmiotowej drogi wojewódzkiej, nie będzie stanowiła zagrożenia dla obszarów chronionych na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody, w tym obszarów Natura 2000 położonych, zlokalizowanych najbliżej obszaru przedsięwzięcia zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji.

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 r. (tj. Dz.U. z 2018 r., poz. 142), korytarz ekologiczny to obszar umożliwiający migrację roślin, zwierząt lub grzybów. Obszar przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się poza głównymi korytarzami ekologicznymi.

Na etapie rozpoznania terenowego na obszarze przewidzianym do realizacji przedsięwzięcia nie stwierdzono chronionych gatunków roślin objętych ochroną gatunkową. W przypadku stwierdzenia ich obecności i konieczności naruszenia zakazów należy uzyskać zezwolenie na odstępstwa od zakazów wydane na podstawie ustawy o ochronie przyrody. Przegląd w tym zakresie zostanie wykonany przed rozpoczęciem robót budowlanych przez nadzór przyrodniczy.

Planowane przedsięwzięcie na etapie budowy będzie wiązać się ze zmianami w krajobrazie na czas trwających prac budowlanych. Przewiduje się, że na etapie budowy największy negatywny wpływ będzie związany z wycinką drzew i krzewów, które kolidują z planowaną inwestycją. Ze względu na niewielki zakres inwestycji, będzie to jednak obszar

o nieznacznej wielkości. Podczas budowy wystąpi czasowe zniekształcenie i naruszenie krajobrazu terenów przyległych budowie w wąskim pasie do ok. 2 m od granicy drogi.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia, w wyniku przeprowadzonych robót budowlanych przedmiotowy obszar zostanie uporządkowany, przedmiotowa droga będzie tworzyła harmonijną całość z otaczającym terenem.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia.

Dnia 14.09.2022 r. Wójt Gminy Dąbrowa Chełmińska wydał zawiadomienie znak RGP.6220.2.2022.KO o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia, przesyłając je stronom postępowania.

Obwieszczenie o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia zostało umieszczone na stronie internetowej Urzędu [www.bip.dabrowachelminska.lo.pl](http://www.bip.dabrowachelminska.lo.pl). Informacja o wpłynięciu przedmiotowego wniosku została zamieszczona w *Wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku* w postaci karty SIOS nr 80/2022 dnia 14.09.2022 r.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, Wójt Gminy Dąbrowa Chełmińska, wystąpił dnia 14.02.2022 r. z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Dyrektora Regionalnego Zarządu Zlewni w Toruniu o wydanie opinii w sprawie konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko przedmiotowej inwestycji oraz określenia zakresu raportu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem nr WOO.4220.936.2022.OD.2 z dnia 04.10.2022 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa-Dąbrowa Chełmińska-Uniśław-Wybcz-Chełmża-Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa-Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dł. 3,215” istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie - Zarząd Zlewni w Toruniu pismem nr GD.ZZŚ.5.435.515.2022.AOT z dnia 28.09.2022 r. wyraził opinię, że dla

przedsięwzięcia nie stwierdza się potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Bydgoszczy pismem nr NNZ.9022.2.106.2022 z dnia 30.09.2022 r. wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Wójt Gminy w Dąbrowie Chełmińskiej w swojej decyzji przychylił się do wydanych opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Bydgoszczy oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie uwzględniając ich treść w niniejszym dokumencie. W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Wójt Gminy w Dąbrowie Chełmińskiej w swojej decyzji nie przychylił się do wydanej opinii Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Przeanalizowano zapisy uzasadnienia postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 04.10.2022 wyrażającego opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa – Dąbrowa Chełmińska – Unisław – Wybcz – Chełmża – Wąbrzeźno, odcinek Strzyżawa – Ostromecko od m 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 długości 3,215 km, istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w odniesieniu do zapisów złożonego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia) i ustalono, co następuje:

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przeanalizowano usytuowanie przedsięwzięcia względem jednolitych części wód, zidentyfikowano cele środowiskowe dla wód oraz stwierdzono, że biorąc pod uwagę zakres planowanych robót budowlanych przedmiotowe przedsięwzięcie nie przyczyni się do podniesienia ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia przeanalizowano szczegółowo gospodarkę odpadami na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji.

Do karty informacyjnej przedsięwzięcia załączono analizę akustyczną, wykonaną zgodnie z obowiązującymi normami prawnymi. Wykonane obliczenia wykazały, że po zrealizowaniu przedmiotowej inwestycji oraz po zastosowaniu zaproponowanych zabezpieczeń przeciwhałasowych zachowane zostaną standardy akustyczne na terenach wymagających ochrony akustycznej wzdłuż przedmiotowej drogi.



Rozbudowa drogi wojewódzkiej stanowi inwestycję celu publicznego, a co za tym idzie, zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego jej nie dotyczą. Niemniej jednak na etapie przygotowywania karty informacyjnej przedsięwzięcia dokonano analizy zapisów ww. rozporządzenia, stwierdzono, że przedmiotowa inwestycja nie naruszy określonych w nim zakazów.

Dnia 10.05.2022 r. Wójt Gminy Dąbrowa Chełmińska wydał Zawiadomienie nr RGP.6220.2.6.2022.KO o zebraniu materiału dowodowego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Zawiadomienie zostało przesłane Wnioskującym i stronom postępowania poprzez zamieszczenie na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy w Dąbrowie Chełmińskiej <http://www.bip.dabrowachelminska.lo.pl/> w zakładce Środowisko – Ogłoszenia oraz na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy w Dąbrowie Chełmińskiej ul. Bydgoska 21 i tablicy ogłoszeń Sołectw Strzyżawa, Ostromecko i Nowy Dwór.

W terminie wskazanym w zawiadomieniu nie wniesiono uwag, ani zastrzeżeń do planowanej inwestycji. Wobec powyższego został zapewniony stronom czynny udział w każdym stadium postępowania.

Zgodnie z art. 84 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.) Wójt Gminy po uzyskaniu opinii i uzgodnień, przeanalizowaniu ustaleń zawartych w Karcie informacyjnej przedsięwzięcia wraz z jej uzupełnieniami oraz po przeanalizowaniu zgromadzonych w toku postępowania dokumentów wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

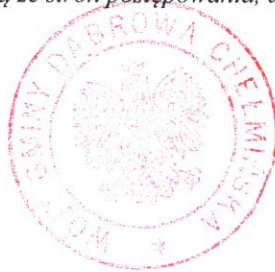
Biorąc pod uwagę przedstawione informacje dotyczące zamierzenia inwestycyjnego, a także jego specyfikę oraz potencjalne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi, stwierdza się, że zaproponowane rozwiązania projektowe, techniczne, technologiczne i organizacyjne oraz zabezpieczenia ekologiczne inwestycji zostały przyjęte właściwie i nie odbiegają od standardów stosowanych na obszarze kraju i Unii Europejskiej, zapewnią ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia i dlatego postanowiono orzec jak w sentencji.

#### *Pouczenie*

- 1. Zgodnie z art. 73 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na*

środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 w/w ustawy; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia stała się ostateczna, zgodnie z art. 72 ust. 3 w/w ustawy.

2. Zgodnie z art. 72 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.), 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 art. 72 ust. 3 w/w ustawy, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wniosek o którym mowa składa się nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy za moim pośrednictwem w terminie 14 dni licząc od daty doręczenia.
4. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.
5. 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.



WÓJT

mgr inż. Radosław Ciechacki

Załączniki:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Wnioskodawca,
2. Pełnomocnik,
3. Strony postępowania *Obwieszczeniem* zamieszczonym na gminnej tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Dąbrowie Chełmińskiej, w Sołectwach Strzyżawa, Ostromecko i Nowy Dwór oraz na stronie internetowej Urzędu: [www.bip.dabrowachelmińska.lo.pl](http://www.bip.dabrowachelmińska.lo.pl),
4. Wójt Gminy Dąbrowa Chełmińska a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Kościuszki 27, 85-079 Bydgoszcz,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku, ul. ks. Franciszka Rogaczewskiego 9/19, 80-804 Gdańsk,
4. Starosta Bydgoski (decyzja ostateczna wraz z kopią załączników),
5. Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego (decyzja ostateczna wraz z kopią załączników).

## **Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

zgodnie z art. 82 ust.3 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.)

Nazwa przedsięwzięcia: **„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa-Dąbrowa Chełmińska-Uniślaw-Wybcz-Chełmża-Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa-Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dł. 3,215”.**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa - Dąbrowa Chełmińska – Uniślaw – Wybcz – Chełmża - Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa - Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dł. 3,215. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie bydgoskim, w gminie Dąbrowa Chełmińska. Łączna długość odcinka planowanego do przebudowy to ok 3,3 km. Parametry techniczne rozbudowywanej drogi wojewódzkiej:

Klasa techniczna – G,

Kategoria ruchu: KR 3-4,

Prędkość projektowa  $V_p=50\text{km/h}$ ; prędkość miarodajna na terenie zabudowy  $V_m=60\text{ km/h}$ ,  
poza terenem zabudowy  $V_m=70\text{ km/h}$ ,

przekrój drogi – jednojezdniowy, dwupasowy;

nawierzchnia drogi – bitumiczna;

szerokość jezdni – 7,00 m

szerokość chodnika min. 2,00 m;

szerokość ścieżki pieszo-rowerowej – min. 3,00 m.

Inwestorem przedmiotowego przedsięwzięcia jest Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Przedsięwzięcie na charakter liniowy, związane jest głównie z poprawą złego stanu technicznego przedmiotowej drogi wojewódzkiej. Powierzchnia planowanego przedsięwzięcia to ok 7,5 ha.

W stanie istniejącym droga wojewódzka posiada jezdnię bitumiczną o szerokości ok. 5,75 – 6,50 m. Wzdłuż drogi w terenie zabudowanym występują jednostronne ciągi piesze. Do posesji prowadzą zjazdy indywidualne oraz publiczne o nawierzchni bitumicznej i z kostki betonowej. W pasie drogowym zlokalizowane są sieci kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, wodociągowe, sieci energetyczne wraz z oprawami oświetleniowymi oraz sieci telekomunikacyjne.

Zakres niniejszego projektu obejmuje:

- rozbudowę jezdni drogi wojewódzkiej 551 o nawierzchni bitumicznej,
- budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- przebudowę i budowę chodników o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej o nawierzchni o nawierzchni bitumicznej oraz z betonowej kostki brukowej,
- przebudowę oświetlenia ulicznego,
- budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z projektowanym układem drogowym, zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi.

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulegnie zmianie. Zamierzenie inwestycyjne w znaczny sposób poprawi bezpieczeństwo i komfort poruszania się po drodze oraz infrastrukturze towarzyszącej, zarówno dla osób zmotoryzowanych, rowerzystów jak i pieszych.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi ogólnie przyjętymi w polskim budownictwie drogowym. Użyte maszyny i materiały posiadać będą odpowiednie wymagane przepisami prawa świadectwa jakości i homologacje.

Na przedmiotowej drodze prowadzony jest ruch lokalny do posesji mieszkalnych oraz ruch międzymiastowy (Bydgoszcz – Toruń). Po drodze poruszają się głównie samochody osobowe, w mniejszym stopniu ciężarowe a sporadycznie pojazdy rolnicze. Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulegnie zmianie.

Biorąc pod uwagę przedstawione informacje dotyczące zamierzenia inwestycyjnego, a także jego specyfikę oraz potencjalne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi, stwierdza się, że zaproponowane rozwiązania projektowe, techniczne, technologiczne i organizacyjne oraz zabezpieczenia ekologiczne inwestycji zostały przyjęte właściwie i nie odbiegają od standardów stosowanych na obszarze kraju i Unii Europejskiej, zapewnią ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

WOJT

*mgr inż. Radosław Ciechacki*

## **Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia**

zgodnie z art. 82 ust.3 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r. poz. 1029 ze zm.)

Nazwa przedsięwzięcia: **„Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa-Dąbrowa Chełmińska-Uniślaw-Wybcz-Chełmża-Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa-Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dł. 3,215”.**

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 551 Strzyżawa - Dąbrowa Chełmińska – Uniślaw – Wybcz – Chełmża - Wąbrzeźno, odc. Strzyżawa - Ostromecko od km 0,005 do km 1,935 oraz od km 2,675 do km 3,960 dł. 3,215. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie bydgoskim, w gminie Dąbrowa Chełmińska. Łączna długość odcinka planowanego do przebudowy to ok 3,3 km. Parametry techniczne rozbudowywanej drogi wojewódzkiej:

Klasa techniczna – G,

Kategoria ruchu: KR 3-4,

Prędkość projektowa  $V_p=50\text{km/h}$ ; prędkość miarodajna na terenie zabudowy  $V_m=60\text{ km/h}$ , poza terenem zabudowy  $V_m=70\text{ km/h}$ ,

przekrój drogi – jednojezdniowy, dwupasowy;

nawierzchnia drogi – bitumiczna;

szerokość jezdni – 7,00 m

szerokość chodnika min. 2,00 m;

szerokość ścieżki pieszo-rowerowej – min. 3,00 m.

Inwestorem przedmiotowego przedsięwzięcia jest Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Przedsięwzięcie na charakter liniowy, związane jest głównie z poprawą złego stanu technicznego przedmiotowej drogi wojewódzkiej. Powierzchnia planowanego przedsięwzięcia to ok 7,5 ha.

W stanie istniejącym droga wojewódzka posiada jezdnię bitumiczną o szerokości ok. 5,75 – 6,50 m. Wzdłuż drogi w terenie zabudowanym występują jednostronne ciągi piesze. Do posesji prowadzą zjazdy indywidualne oraz publiczne o nawierzchni bitumicznej i z kostki betonowej. W pasie drogowym zlokalizowane są sieci kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, wodociągowe, sieci energetyczne wraz z oprawami oświetleniowymi oraz sieci telekomunikacyjne.

Zakres niniejszego projektu obejmuje:

- rozbudowę jezdni drogi wojewódzkiej 551 o nawierzchni bitumicznej,
- budowę i przebudowę zjazdów indywidualnych i publicznych,
- przebudowę i budowę chodników o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej o nawierzchni o nawierzchni bitumicznej oraz z betonowej kostki brukowej,
- przebudowę oświetlenia ulicznego,
- budowę i przebudowę kanalizacji deszczowej,
- przebudowę infrastruktury technicznej kolidującej z projektowanym układem drogowym, zgodnie z wydanymi warunkami technicznymi.

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulegnie zmianie. Zamierzenie inwestycyjne w znaczny sposób poprawi bezpieczeństwo i komfort poruszania się po drodze oraz infrastrukturze towarzyszącej, zarówno dla osób zmotoryzowanych, rowerzystów jak i pieszych.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi ogólnie przyjętymi w polskim budownictwie drogowym. Użyte maszyny i materiały posiadać będą odpowiednie wymagane przepisami prawa świadectwa jakości i homologacje.

Na przedmiotowej drodze prowadzony jest ruch lokalny do posesji mieszkalnych oraz ruch międzymiastowy (Bydgoszcz – Toruń). Po drodze poruszają się głównie samochody osobowe, w mniejszym stopniu ciężarowe a sporadycznie pojazdy rolnicze. Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi nie ulegnie zmianie.

Biorąc pod uwagę przedstawione informacje dotyczące zamierzenia inwestycyjnego, a także jego specyfikę oraz potencjalne oddziaływanie na środowisko i zdrowie ludzi, stwierdza się, że zaproponowane rozwiązania projektowe, techniczne, technologiczne i organizacyjne oraz zabezpieczenia ekologiczne inwestycji zostały przyjęte właściwie i nie odbiegają od standardów stosowanych na obszarze kraju i Unii Europejskiej, zapewnią ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.



WÓJT  
mgr inż. Radosław Ciechacki