

Lubień Kujawski, dnia 08.12.2023 r.

INW.6220.13.2023

## **DECYZJA**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 775 z późn. zm.) zwanej dalej Kpa, w związku z art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 oraz art. 85 ust.1 i 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) zwanej dalej w skrócie uouioś, 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 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Lubień Kujawski, ul. Wojska Polskiego 29, 87-840 Lubień Kujawski z dnia 25.07.2023r.

## **Orzekam**

Brak potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na „Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Morzyce od km 0+000 do km 1+380,00, gmina Lubień Kujawski”.

**I.** Określam 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), prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6<sup>00</sup> - 22<sup>00</sup>.
- 2) 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.

- 3) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, poza terenami chronionymi akustycznie
- 4) 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. Kontrole te mogą prowadzić np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- 5) W ramach inwestycji zapewnić kontrolę stanu oraz w razie potrzeby oczyszczenie i udrożnienie przepustów drogowych.
- 6) zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
  - odeskowanie pni drzew,
  - wyгородzenie obszaru występowania krzewów,
  - zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
  - 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,
  - organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew.
- 7) Podczas prowadzenia prac budowlanych wyznaczyć miejsca parkowania maszyn budowlanych na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego.
- 8) Teren budowy wyposażyć w wystarczającą ilość sorbentów do neutralizacji

- ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn budowlanych.
- 9) W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu; zanieczyszczony grunt należy przekazać podmiotom uprawnionym do jego rekultywacji.
  - 10) Ścieki bytowe generowane na etapie realizacji, odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych), zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.
  - 11) Zaplecze budowy oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do stanu poprzedniego.
  - 12) Na etapie realizacji wodę na potrzeby socjalno-bytowe oraz budowlane dostarczać beczkowozami lub pobierać z sieci wodociągowej.
  - 13) Prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych;
  - 14) Na etapie realizacji niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu zaplecza budowy odprowadzać w sposób niezorganizowany do gruntu; odprowadzanie ww. wód prowadzić w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
  - 15) Roboty ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.
  - 16) Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, poza terenem zagrożonym powodzią.
  - 17) Na etapie eksploatacji wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego oraz obiektów drogowych odprowadzać poprzez spadki poprzeczne i podłużne na pobocza i skraj pasa drogowego, a następnie do lokalnie występujących rowów przydrożnych, w sposób nie powodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód.
  - 18) Odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.

## **II. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.**

## **Uzasadnienie**

Wnioskiem z dnia 25.07.2023 r. Gmina Lubień Kujawski zwróciła się do Burmistrza Lubienia Kujawskiego o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Morzyce od km 0+000 do km 1+380,00, gmina Lubień Kujawski”.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa o ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania mogącego znacząco oddziaływać na środowisko. Organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do przedmiotowego przedsięwzięcia jest Burmistrz Lubienia Kujawskiego zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 uouioś.

Planowane przedsięwzięcie zgodnie z art. 59 ust. 1 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa o ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania mogącego znacząco oddziaływać na środowisko oraz §3 ust.1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zostało zaliczone do mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

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

W związku z prowadzonym postępowaniem na podstawie art. 64 ust. 1 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.) Burmistrz Lubienia Kujawskiego wystąpił z pismem z dnia 25.07.2023r. do organów uzgadniających tj. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego we Włocławku oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni

w Łowiczu z prośbą o wydanie opinii dotyczącej obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku w swojej opinii sanitarnej znak: NNZ-42-11-20/23 z dnia 08.08.2023 r. wyraził opinię o nie istnieniu konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy po przeanalizowaniu wniosku z załączoną Kartą Informacyjną Przedsięwzięcia uzupełnioną w dniach 7 września i 2 października 2023 r. wydał postanowienie znak: WOO.4220.662.2023.OD.3 z dnia 16.10.2023 r., że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Tak samo Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Dyrektor Zarządu Zlewni w Łowiczu w opinii znak: WA.ZZŚ.5.4901.1.281.2023.PD z dnia 20.10.2023 r. (wpływ 27.10.2023 r.) nie stwierdza potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na środowisko.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, Organ przeanalizował rodzaj oraz charakter planowanego przedsięwzięcia oraz jego usytuowanie, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Przedsięwzięcie usytuowane jest w granicach administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego, powiecie włocławskim, na terenie gminy Lubień Kujawski, w obrębie miejscowości Morzyce.

W ramach zamierzenia przebudowie zostanie poddany odcinek drogi gminnej od km 0+000 do km 1+380.

Obecnie planowana do realizacji droga, posiada bardzo zniszczoną nawierzchnię wykonaną z kamienia łamanego, posiadającą na całej długości liczne koleiny, wyboje podłużne i poprzeczne, znaczną ilość lokalnych zaniżeń oraz zadoleń.

Przebudowa w głównej mierze będzie polegała na wykonaniu nowej nawierzchni asfaltowej w istniejącym pasie drogowym, nie spowoduje to zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu.

Podłoże zostanie wyprofilowane, wyrównane oraz zagęszczone na całej szerokości korony drogi, zgodnie z ustaloną przez projektanta niweletą. Na wyprofilowanym podłożu wykonana zostanie warstwa odsączająca (odcinająca) o grubości ok. 10 cm z piasku. Na warstwie odcinającej ułożona będzie podbudowa z tłucznia kamiennego o łącznej grubości od około 23 cm, przy czym planowane jest wykonanie dolnej warstwy podbudowy o grubości ok. 15 cm z tłucznia kamiennego grubego z zaklinowaniem i zamięłowaniem kamienia oraz górnej warstwy podbudowy o grubości ok. 8 cm z tłucznia kamiennego drobnego z zaklinowaniem i zamięłowaniem kamienia.

Na podbudowie planuje się położyć warstwę wiążącą z masy betonu asfaltowego, a na niej warstwę ścierną z masy betonu asfaltowego (BA).

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej w kierunku poboczy i skraju pasa drogowego. Przede wszystkim wykonany będzie poprzeczny spadek daszkowy o nachyleniu ok. 2%. Pobocza gruntowe, obustronne zostaną wyprofilowane, uzupełnione, poszerzone i zagęszczone. Szerokość poboczy wyniesie do ok. 75 cm. Nadany zostanie ok. 8% spadek poboczy w kierunku skraju drogowego. Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, odbywać się będzie na pobocza i skraj pasa drogowego oraz do lokalnie występujących rowów przydrożnych. Wykonane zostaną zjazdy do nieruchomości przyległych oraz na pola uprawne.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takiego jak: koparko-ładowarki, spycharko-ładowarki, 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.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z gminnej sieci wodociągowej lub dowożonej beczkowitzem), kruszywa łamanego

kamiennego, piasku, cementu, krawężników betonowych, asfaltu, a także paliw i energii elektrycznej.

Szerokość jezdni przez przystąpieniem do realizacji inwestycji wynosi ok. 2,5 m, natomiast po przebudowie wyniesie 3,5 m. W chwili obecnej droga nie odpowiada najniższej kategorii ruchu, tj. KRI, ponieważ jest to droga gruntowa, bez kategorii, natomiast po planowanej realizacji przedsięwzięcia droga będzie posiadać kategorię KRI.

Na terenie 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, 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, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Omawiane zamierzenie znajduje się w granicach Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 215 „Subniecka warszawska”.

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 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 w ramach tego przedsięwzięcia.

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 informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował 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 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). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

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

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych kontenerach i pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.



Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 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.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem: PLGW200063, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW2000152721839 - Ochnia do Mitenki, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (JCWP posiada umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny: poniżej dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego i w przypadku stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników - stan dobry 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.

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

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.

Wody opadowe i roztopowe doprowadzane będą poprzez zastosowanie spadków poprzecznych i podłużnych na tereny przyległe.

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

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę Nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM 10, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM 10, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub> oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM 10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM<sub>2,5</sub>. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza - średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego

PM 10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM<sub>2,5</sub> (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W uchwale wskazano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, które polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni i pobocza.

Przebudowa przedmiotowej drogi pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości, takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań:

- wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie),
- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę 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.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje znaczącego wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

Nie przewiduje się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza oraz klimatu akustycznego.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki zadrzewień, a istniejące zadrzewienia w zasięgu robót zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniem na etapie realizacji, co uwzględniono w niniejszej opinii, wskazując przykładowe rozwiązania w ww. zakresie.

Ze względu na możliwe występowanie małych zwierząt, wskazano na potrzebę bieżącej kontroli terenu robót na etapie realizacji, co ma na celu wykluczenie przypadkowej śmiertelności fauny. Ponadto, zgodnie z Kip, w ramach inwestycji zostanie zapewnione oczyszczenie przepustów drogowych (w przypadku takiej potrzeby), co będzie sprzyjać zachowaniu warunków migracji małych zwierząt.

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

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

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

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

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowego postanowienia, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 uouioś, tutejszy Organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, orzeczono jak w sentencji.



Z up. BURMISTRZA

*Jakub Tomczak*  
ZASTĘPCA BURMISTRZA

### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku za pośrednictwem Burmistrza Lubienia Kujawskiego, w terminie 14 dni od daty doręczenia niniejszej decyzji.

Decyzje o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o którym mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa o ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 z późn. zm.).

Złożenie wniosku powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art.127a § 1 Kpa w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania. Z dniem doręczenia Burmistrzowi Lubienia Kujawskiego oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Po uzyskaniu zrzeczenia się prawa do odwołania, na żądanie stron, decyzji zostanie nadana klauzula ostateczności.

Wykonanie warunków decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podlega egzekucji administracyjnej w trybie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji, o ile przedsięwzięcie jest realizowane. W myśl art. 136a uouioś, jeżeli warunki, wymogi oraz obowiązki określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały uwzględnione w decyzjach, o których mowa w art. 86 uouioś, podmiot realizujący, eksploatujący lub likwidujący przedsięwzięcie podlega karze pieniężnej w wysokości od 5 000 zł. do 1 000 000 zł.

Otrzymują:

1. Gmina Lubień Kujawski, ul. Wojska Polskiego 29, 87-840 Lubień Kujawski
2. Strony w postępowaniu poprzez obwieszczenie
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny we Włocławku
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Łowiczu

### **Załącznik do decyzji INW. 6220.13.2023**

#### **Charakterystyka przedsięwzięcia**

W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia planowana inwestycja polega na przebudowie drogi gminnej w miejscowości Morzyce od km 0+000 do km 1+380,00, gmina Lubień Kujawski. Przebudowie poddana zostanie droga o bardzo zniszczonej nawierzchni z warstwy podbudowy o zróżnicowanej grubości, wykonanej z kamienia łamanego. W ramach planowanej przebudowy przedmiotowej drogi na odcinku o bardzo zniszczonej nawierzchni wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi z wykonaniem nowej nawierzchni z betonu asfaltowego (mieszanki mineralno-asfaltowej, BA).

Szerokość jezdni wynosić będzie 350 cm. Ruch odbywać się będzie dwustronnie.

W ramach planowanej przebudowy przedmiotowej drogi podłoże zostanie wyprofilowane, wyrównane oraz zagęszczone na całej szerokości korony drogi, zgodnie z ustaloną przez projektanta niweletą. Na wyprofilowanym podłożu wykonana zostanie warstwa odsączająca (odcinająca) o grubości ok. 10 cm z piasku. Na warstwie odcinającej ułożona zostanie podbudowa z tłuczni kamienno-żwirowego o łącznej grubości ok. 23 cm, przy czym planowane jest wykonanie dolnej warstwy podbudowy o grubości ok. 15 cm z tłuczni kamienno-żwirowego grubego (frakcja 0-63 mm) z zaklinowaniem i zamięłaniem kamienia oraz górnej warstwy podbudowy o grubości ok. 8 cm z tłuczni kamienno-żwirowego drobnego (frakcja 0-32 mm) z zaklinowaniem i zamięłaniem kamienia. Na podbudowie położona zostanie warstwa wiążąca z masy betonu asfaltowego (BA) o grubości ok. 4 cm, a na niej położona zostanie warstwa ścieralna z masy betonu asfaltowego (BA) o grubości 4 cm na szerokości od 350 cm. Podane wyżej przewidywane grubości poszczególnych warstw technologicznych mogą ulec niewielkim zmianom.

Nawierzchnia jezdni wykonana zostanie z odpowiednim spadkiem w celu umożliwienia swobodnego spływu wody opadowej i roztopowej w kierunku poboczy i skraja pasa drogowego. Przede wszystkim wykonany zostanie poprzeczny spadek

daszkowy o nachyleniu ok. 2%. Pobocza gruntowe, obustronne zostaną wyprofilowane, uzupełnione, poszerzone i zagęszczone. Szerokość poboczy do ok. 75 cm. Nadany zostanie ok. 8% spadek poboczy w kierunku skraja drogowego.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, odbywać się będzie na pobocza i skraj pasa drogowego i do lokalnie występujących rowów przydrożnych. Pobocza, skraj pasa drogowego, z uwagi na to, że grunt zbudowany jest z utworów przepuszczalnych, spełniać będą rolę miejsc chłonnych wód opadowych i roztopowych.

Wykonane zostaną zjazdy do nieruchomości przyległych oraz na pola uprawne.

Pod zjazdami w razie potrzeby wykonane zostaną przepusty do przeprowadzenia wód w rowach przydrożnych z jednej strony zjazdu na drugą stronę zjazdu. Ułożone zostaną rury przepustowe o odpowiedniej średnicy (przynajmniej 40 cm) na całej szerokości zjazdu. Spadek podłużny w obrębie przepustu wynosić będzie ok. 2%, a więc będzie nieduży, umożliwiając przejście migrującym płazom. Dno rur przepustowych ułożone zostanie na wysokości dna rowu przydrożnego, po to aby nie tworzyć przed wlotem do przepustu oraz za wylotem z przepustu żadnych progów. Oczywiście na dnie przepustu także nie będzie żadnych progów. Wloty i wyloty rur przepustowych zakończone zostaną płacami z darniny. Wykonane obustronnie, na końcach przepustu, ścianki czołowe będą zabezpieczać przed usuwaniem się gruntu przed wlotem do przepustu oraz za wylotem z przepustu. Osunięty grunt mógłby utrudniać swobodne przemieszczanie się przez przepust. Zakończenia przepustów zabezpieczone zostaną ściankami betonowymi lub ściankami z płaców darniny.

Szerokość jezdni przed przystąpieniem do realizacji inwestycji wynosi ok. 2,5m, natomiast po realizacji inwestycji wyniesie 3,5m. W chwili obecnej droga nie odpowiada najniższej kategorii ruchu tj. KRI, ponieważ są to drogi gruntowe bez kategorii, natomiast po planowanej realizacji przedsięwzięcia drogi zmienią kategorię na KRI.



Z up. BURMISTRZA

*Jakub Tomczak*  
ZASTĘPCA BURMISTRZA