Łubianka, dnia 13.04.2016 r.

WIR.6220.3.2016

**POSTANOWIENIE**

 Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r. poz. 267 j.t.) w związku z art. 63 ust 2 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 2013r. poz. 1235 ze zm.), a także w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 22.01.2016 r. Gminy Łubianka, Aleja Jana Pawła II nr 8, 87-152 Łubianka

**stwierdzam brak potrzeby**

**przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko**

dla przedsięwzięcia pn. : **„Przebudowie dróg gminnych nr 100338C, 100340C, 100348C, 100352 w miejscowości Dębiny, Przeczno, Wymysłowo”**

**UZASADNIENIE**

 Dnia 22.01.2016 r. (data wpływu: 28.01.2016 r.) Wójt Gminy Łubianka zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowań zgody na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowie dróg gminnych nr 100338C, 100340C, 100348C, 100352 w miejscowości Dębiny, Przeczno, Wymysłowo”

 Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt. 1 i 2 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, Wójt Gminy Łubianka pismem znak WIR.6220.3.2016 z dnia 28.01.2016 r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Toruniu o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedmiotowej inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Toruniu opinią (znak N.NZ.40.2.4.3.2016) z dnia 12.02.2016 r. uznał, że dla powyższego przedsięwzięcia nie ma konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwał inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia (pismem: znak WOO.4240.89.2016.DM z dnia 9.02.2016 r. Inwestor uzupełnił kartę informacyjną zgodnie z otrzymanym wezwaniem (uzupełniona dnia 19.02.2016 r.)

 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem znak WOO.4240.89.2016.DM.2 z dnia 24.02.2016 r. (data wpływu: 29.02.2016 r.) wyraził opinię, że dla ww. przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

 Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną (uzupełnioną w dniu
19.02.2016 r.), stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 cyt. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg
oraz 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”,
gdyż dotyczy drogi, o długości ok. 4,0 km.

 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 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

 W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 cyt. 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, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji, usytuowanie przedsięwzięcia, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj
i skalę jego oddziaływania.

Celem przedsięwzięcia jest przebudowa dróg gminnych nr:

* 100338C i 100348C zlokalizowanych na działkach nr ew.: 74 obręb Dębiny
i 55 obręb Przeczno,
* 100340C na działce nr ew. 91 obręb Dębiny,
* 100354C na działce nr ew. 1 obręb Wymysłowo.

Droga gminna 100338C, choć stanowi jeden ciąg, zmienia swój numer na 100348C
w miejscu skrzyżowania się z drogą nr 100342C.

Przedmiotowe drogi zlokalizowane są na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie toruńskim, na terenie gminy Łubianka. Ich łączna długość wynosi ok. 4,00 km.
W sąsiedztwie występują tereny zabudowy gospodarczej (siedliskowej) o profilu rolniczym z uzupełniającą zabudową mieszkaniową jednorodzinną oraz pola uprawne. Odległość najbardziej zbliżonych budynków od krawędzi projektowanych nawierzchni wynosi od 10 do 12 m. Teren projektowanej inwestycji jest zagospodarowany, jako istniejący układ dróg gminnych.

Rozpatrywane drogi posiadają nawierzchnię gruntową ulepszoną kamieniem i gruzem,
o nienormatywnych profilach poprzecznych i podłużnych oraz nieregularnych, wystrzępionych krawędziach jezdni. Pobocza gruntowe są zawyżone względem rzędnej krawędzi jezdni, a zanikające rowy odwadniające, po obu stronach, zniszczone bądź zamulone i wymagają odtworzenia. Na terenie projektowanej inwestycji i w bezpośrednim sąsiedztwie występują sieci i urządzenia infrastruktury technicznej (wodociąg, napowietrzne
i kablowe linie energetyczne niskiego napięcia, sieci telekomunikacyjne, inne drogi
o nawierzchni asfaltowej, gruntowej ulepszonej żużlem, kamieniem i gruzem wapiennym oraz gruntowe). Występujące drzewa nie kolidują z realizacją zamierzenia.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje:

* wykonanie koryta na całej szerokości jezdni oraz jego zagęszczenie,
	+ wykonanie podbudowy z kruszyw betonowych o grubości ok. 15 cm,
	+ ułożenie warstwy wyrównawczej o grubości 4 cm na całej szerokości jezdni,
	+ ułożenie warstwy ścieralnej o grubości 3 cm,
	+ wykonanie obustronnych poboczy z kruszyw naturalnych o szerokości 0,75 m,
	+ odbudowę istniejących zjazdów do posesji,
	+ regulację oraz oczyszczenie (odtworzenie) rowów przydrożnych oraz przepustów
	pod koroną drogi,
	+ montaż barier ochronnych przy przepustach,
	+ montaż oznakowania pionowego i poziomego.

Założenia projektowe dróg:

* klasa techniczna – L,
* kategoria ruchu - KR1,
* prędkość projektowana - 70 km/h,
* jedna jezdnia, o szerokości 3,5 m,
* obustronne pobocza o szerokości 0,75 m,
* odwodnienie - powierzchniowe.

Podczas realizacji zadania zostaną wykorzystane następujące surowce i materiały:

* woda – ok. 60 m3,
* piasek – ok. 750 m3,
* gruz betonowy – ok. 2800 m3,
* tłuczeń kamienny – ok. 700 m3,
* kruszywo kamienne – ok. 600 m3,
* masa mineralno-bitumiczna – ok. 1200 m3.

W ramach planowanej inwestycji brano pod uwagę tylko 2 warianty:

1. wariant „0” - przedsięwzięcie nie jest realizowane.
2. wariant I - przedsięwzięcie jest realizowane, a jego lokalizacja jest zgodna
z przebiegiem istniejącej drogi.

Przyjęcie wariantu „0”, czyli niepodejmowanie realizacji inwestycji spowodowałoby pogarszanie się stanu technicznego dróg, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu, a także możliwość wypadków drogowych.

Wariantem proponowanym przez Inwestora jest pełna realizacja dróg gminnych,
tj. jezdnia asfaltowa, jej odwodnienie poprzez spadki poprzeczne i podłużne na pobocza
oraz do rowów przydrożnych. Powierzchnia warstwy jezdnej i podbudowy górnej warstwy zapewni im odpowiednią sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac
poprawi się:

* płynność ruchu, co wpłynie na zmniejszenie emisji spalin do atmosfery
oraz emisji hałasu,
* bezpieczeństwo ruchu drogowego, przyczyniając się do zmniejszenia ilości wypadków i kolizji, a tym samym ograniczenia możliwości występowania zdarzeń mogących powodować przedostawanie się do środowiska niebezpiecznych substancji,

 Zakłada się, iż przebudowa dróg nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu.

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 czasie przebudowy dróg nie będą powstawały ścieki technologiczne, a jedynie niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych. Potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy zostaną zabezpieczone z wykorzystaniem urządzeń przewoźnych. Opróżnianiem ich i przekazywaniem do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków zajmie się specjalistyczna firma posiadającą stosowne zezwolenie.

Wszystkie roboty drogowe zostaną wykonane mechanicznie, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu (bez wycieków paliwa i olejów), posiadającego ważne świadectwa dopuszczenia do ruchu i eksploatacji.

Czynnikiem mogącym niekorzystnie wpływać na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia będzie hałas i wibracje spowodowane pracą sprzętu mechanicznego. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a ponadto prace zamierza się prowadzić w porze dziennej (w godz. 600 – 2200). Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią
z chwilą zakończenia budowy.

 Powstające podczas robót masy ziemne zostaną wykorzystane do ukształtowania poboczy, a pozostałe odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj.: gromadzone selektywnie, z placu budowy niezwłocznie usuwane, w pierwszej kolejności przekazywane do odzysku, a następnie do unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowanie lub unieszkodliwienie.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i jak wcześniej wspomniano,
nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów lub udziału pojazdów ciężkich
w potoku ruchu. Projektowana prędkość ma wynosić 70 km/h i będzie większa
niż dotychczasowa, gdyż obecnie ze względu na stan techniczny dróg (nierówności, wyboje, uskoki) nie może być ona duża. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie ciągu drogowego do obecnych wymogów.

Eksploatacja dróg nie będzie związana z powstawaniem ścieków technologicznych, ani socjalno-bytowych. Źródłami zanieczyszczeń w tej fazie będą spływy powierzchniowe pochodzące z nawierzchni. Odwodnienie jezdni odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na pobocza i rowów przydrożnych. Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu oraz składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni dróg. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo nie będą znacząco zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi.
Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych
i podziemnych.

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

Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko
ze względu na wody podziemne i gospodarkę wodno-ściekową.

Planowane zamierzenie umiejscowione jest poza obszarami chronionymi, w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651
ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogi gminnej, o nawierzchni żużlowej, przebiegającej w sąsiedztwie zabudowy zagrodowej
oraz użytków rolnych – pól uprawnych.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja inwestycji nie wymaga usunięcia
drzew ani krzewów oraz zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania gruntów.

 W wyniku prowadzonych prac nie wystąpi zakłócenie walorów krajobrazowych terenu (przebudowa istniejących dróg) lub zajęcie powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych lub miejsc występowania gatunków chronionych w obrębie terenów leśnych, obszarów bagiennych, torfowiskowych, wodnych, wodno – błotnych i łąk.

Ze względu na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją oraz skalę i zasięg przedsięwzięcia, nie przewiduje się, aby planowane prace wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody, w tym różnorodność biologiczną, a zatem stwierdza się brak potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody.

 Odnośnie ryzyka wystąpienia poważnej awarii, należy zaznaczyć, że przedmiotowe przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu 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).

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji,
przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych
do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku
z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowych drogach, uznano
ten fakt za nieznaczący.

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

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

1. powódź - zniszczenie lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu - poważne utrudnienia
w ruchu drogowym,
3. huragany - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały - deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury
i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi,
tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiany trakt posiada charakter lokalny, a planowana konstrukcja nawierzchni z betonu asfaltowego zabezpieczać będzie przed rozmywaniem i dalszą deformacją oraz zapewni odpowiednią sztywność
i nośność, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu. Dodatkowo podkreślić należy, iż omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

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

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym i stanowi jeden ciąg o długości ok. 4,0 km. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania. Należy jednak pamiętać,
że przedmiotowy teren usytuowany jest w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, nie sposób więc przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono,
że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową ww. dróg a innymi realizowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy maszyn w jednakowym czasie.
W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe
lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oraz dostępnymi materiałami mapowymi, realizacja inwestycji, nie wiąże się z niszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, a także naruszeniem ciągłości oraz integralności obszarów Natura 2000.

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

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu
na środowisko.

 Mając powyższe na uwadze postanowiono jak w sentencji.

**POUCZENIE**

 Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Otrzymują:

1. Gmina Łubianka, Aleja Jana Pawła II nr 8, 87-152 Łubianka
2. a/a, BIP, wg. Załącznika, tablice ogłoszeń: UG Łubianka, sołectwo Dębiny, Przeczno, Wymysłowo

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Szosa Bydgoska 1, 87-100 Toruń