



**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 05 stycznia 2017 r.

WOO.4210.17.2016.ADS.13

**DECYZJA Nr 1/2017**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit b i ust. 6 oraz art. 84 i 85 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.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 j.t.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), zwanej dalej ustawą Kpa, po rozpatrzeniu wniosku z dnia 8 lipca 2016 r., uzupełnionego w dniu 26 lipca 2016 r., złożonego przez Powiat Grudziądzki, który reprezentuje Pani Aleksandra Jaczun – Dorau z Biura Projektów Drogowych s.c., z siedzibą w Toruniu,

orzekam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 1378C Grudziądz – Gać”, realizowanego częściowo w terenie zamkniętym kolejowym, w obszarze i zakresie określonym w załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

## UZASADNIENIE

W dniu 8 lipca 2016 r., Powiat Grudziądzki, który reprezentuje Pani Aleksandra Jaczun – Dorau z Biura Projektów Drogowych s.c., z siedzibą w Toruniu, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z wnioskiem w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację ww. zamierzenia. Został on uzupełniony w dniu 26 lipca 2016 r.

Inwestycja zlokalizowana będzie m.in. na działce o nr ewid. 18/1 obr. Wielkie Lniska, która posiada status terenu zamkniętego; zgodnie z Decyzją Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. MI z 2014 r., poz. 25 ze zm.) – tom 2 województwo kujawsko – pomorskie, poz. 665.

Podstawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 uouioś, w myśl którego realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu niniejszej decyzji.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną w dniu 5 października 2016 r.) ustalono, że jest to zamierzenie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących potencjalnie 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 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”, ponieważ całkowita długość przebudowywanego odcinka wyniesie około 4,611 km.

Zatem zadanie to zaliczono do przedsięwzięć określonych w art. 59 ust. 1 pkt 2 uouioś i stosownie do art. 63 ust. 2 tej ustawy odstąpiono od obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko.

Do wniosku dołączona została karta informacyjna przedsięwzięcia, zawierająca dane określone w art. 3 ust. 1 pkt 5 uouioś. Kopie map ewidencyjnych oraz wypisy z rejestru gruntów, zostały doręczone w dniu 19 grudnia 2016 r., czyli w myśl art. 74 ust. 1b tej ustawy, po terminie, w którym postanowienie o braku konieczności przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko, stało się ostateczne.

Informacje o wniosku zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod numerem 995/2016.

W dniu 4 sierpnia 2016 r., pismami kolejno znak: WOO.4210.17.2016.ADS.2 i WOO.4210.17.2016.ADS.3, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy zawiadomił strony o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wystąpieniu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grudziądzu, z prośbą o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. zamierzenia.

Ze względu na liczbę stron w postępowaniu przekraczającą 20, zastosowano przepis art. 74 ust. 3 uouioś, dopuszczający stosowanie art. 49 ustawy Kpa, polegającego na powiadamianiu stron o prowadzonych w toku postępowania czynnościach przez obwieszczenia.

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do inspekcji sanitarnej zamieszczono na stronie internetowej oraz na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Grudziądz.

Opinia Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grudziądzu, została doręczona do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy dnia 22 sierpnia 2016 r., pismo znak: N.NZ-423/31/16 i wyrażała brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Po weryfikacji dokumentacji, Organ prowadzący postępowanie uznał, iż przedstawiony opis przedsięwzięcia, zawarty w karcie informacyjnej, nie jest wystarczający do jednoznacznego określenia wpływu zamierzenia (lub jego braku) na środowisko, dlatego pismem z dnia 26 sierpnia 2016 r., znak: WOO.4210.17.2016.ADS.6, wezwał Inwestora

do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w dokumentacji, w zakresie klimatu akustycznego i ochrony przyrody.

W dniu 5 października 2016 r., Pełnomocnik Inwestora złożył wyczerpujące wyjaśnienia na wezwanie do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Ponieważ uzyskane od Inwestora wyjaśnienia, nie wniosły nowych okoliczności w sprawie, a stanowiły jedynie uszczegółowienie informacji, nie stwierdzono konieczności ponownego wystąpienia o opinię do inspekcji sanitarnej.

Biorąc pod uwagę art. 63 ust. 1 i 2 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował m.in. skalę, charakterystykę oraz usytuowanie przedsięwzięcia, wykorzystanie zasobów naturalnych, emisję i występowanie innych uciążliwości, oddziaływanie na ludzi, zwierzęta, rośliny, wodę, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, zabytki. Wziął również pod uwagę opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grudziądzu, w wyniku czego, w dniu 19 października 2016 r. wydał postanowienie, znak: WOO.4210.17.2016.ADS.7, że dla omawianego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz zgodnie z art. 10 § 1 ustawy Kpa, zawiadomił strony o zebraniu wszystkich dowodów w sprawie.

Obwieszczenie stwierdzające dokonanie niniejszej czynności administracyjnej zamieszczono na stronie internetowej i na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, a także na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Grudziądz.

Informacje o postanowieniu odstępującym od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz jego treść, zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach, prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pod nr 1747/2016.

W toku postępowania strony nie zgłosiły uwag i wniosków.

Organ rozpatrzył więc sprawę w oparciu o załączone materiały.

Odcinek planowanej do przebudowy drogi zaczyna się od drogi wojewódzkiej nr 534 w Grudziądzu, a kończy na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1380C. Omawiana droga powiatowa nr 1378C Grudziądz – Gać, wykorzystywana jest obecnie przez mieszkańców miejscowości Gać, Węgrowo i Wielkie Lniska.

Droga o przekroju zamiejskim obecnie posiada w km 0+000,00 - 2+670,89 jezdnię o nawierzchni bitumicznej, szerokości około od 3,5 do 6,0 m (dwa pasy ruchu), z obustronnymi poboczami ziemnymi i częściowo rowami drogowymi trójkątnymi, natomiast od km 2+670,89 - 4+610,79 jezdnia jest z bruku. Do drogi przylegają zjazdy indywidualne

i publiczne do zabudowań oraz na pola. Na trasie usytuowane są też skrzyżowania z drogami gminnymi, o zmiennych szerokościach, umocnione kruszywem kamiennym lub gruntowe. Nawierzchnia jezdni w dostatecznym stanie technicznym występują liczne zaniżenia, ubytki, obłamania krawędzi jezdni.

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji projektuje się poszerzenie istniejącej jezdni oraz zastosowanie na niej nawierzchni z masy mineralno - bitumicznej. Planuje się również budowę dwóch zatok autobusowych, chodników jednostronnych w miejscowościach, utwardzenie zjazdów, przebudowę przepustów drogowych (wymiana rury betonowej na rurę z PCV), oczyszczenie i pogłębienie istniejących rowów oraz kanalizację deszczową z rozsączaniem.

W pozostałych odcinkach, na których nie projektuje się chodników, odprowadzenie wody z jezdni, nastąpi powierzchniowo do istniejących rowów przydrożnych.

Zamierzenie nie jest związane ze zmianą struktury ruchu i wzrostu natężenia. Trasa posiada i posiadać będzie kategorię ruchu KR3 oraz klasę L.

W fazie realizacji inwestycji nastąpi okresowy wzrost poziomu substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza atmosferycznego oraz emitowanego hałasu. Uciążliwości te spowodowane będą przede wszystkim pracą urządzeń o napędzie spalinowym, transportem oraz rozładunkiem materiałów budowlanych (np. koparki, środki transportu).

Drgania i wibracje będą zachodzić jedynie w trakcie wykonywanych prac, więc zanikną całkowicie po ich zakończeniu. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy o różnych właściwościach fizyko mechanicznych (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Po wzmocnieniu konstrukcji drogi wzrośnie płynność ruchu i nastąpi poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego. Przebudowa przyczyni się również do poprawy klimatu akustycznego i ograniczenia zapylenia w stosunku do stanu istniejącego.

Prace będą prowadzone przy użyciu sprawnego sprzętu, w porze dnia.

Wszystkie odpady powstające na etapie budowy będą wstępnie segregowane i gromadzone na terenie zaplecza budowy w wyznaczonym miejscu, a następnie przekazywane specjalistycznym firmom zajmującym się unieszkodliwianiem lub odzyskiem odpadów. Odpady niebezpieczne będą tymczasowo gromadzone selektywnie, w miejscu wyznaczonym i oznakowanym, w sposób niestwarzający zagrożenia dla środowiska, a następnie przekazywane do unieszkodliwiania lub odzysku specjalistycznym firmom.

Na etapie budowy woda zużywana będzie do celów technologicznych i socjalno - bytowych. Gromadzenie ścieków socjalno-bytowych nastąpi w przenośnych toaletach ekologicznych, okresowo opróżnianych przez uprawnione firmy.

Na podstawie badań geologicznych Inwestor stwierdził, że woda gruntowa o zwierciadle swobodnym stabilizuje się w granicach sypkich. Źródłem zasilania są wody opadowe i roztopowe infiltrujące w podłoże, jak również wody gruntowe spływające z kierunku wysoczyzny morenowej poprzez teren badań, w kierunku koryta rzeki Wisły. Wiercenia prowadzono w okresie niskiego stanu wód gruntowych. Przewidywalny poziom maksymalny może stabilizować się ok. 1,0 m od poziomu odnotowanego obecnymi badaniami.

Występujące w podłożu grunty należą do rodzimych nieskalistych, mineralnych sypkich (piaski drobne i pylaste) i spoistych (gliny pylaste, pylaste zwięzłe, piaski gliniaste, pyły i pyły piaszczyste) oraz nasypowych próchnicznych i organicznych.

Inwestycja jest położona w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej kodem PLRW2000172954 - Rów Hermana, w regionie wodnym Dolnej Wisły, w obszarze dorzecza Wisły. Wody te stanowią sztuczną część wód powierzchniowych, będącą w stanie złym, zagrożoną ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, bez wyznaczonej derogacji.

W zakresie jednolitych części wód podziemnych inwestycja jest położona w obszarze zbiornika oznaczonego kodem PLGW200039, w regionie wodnym Dolnej Wisły. Stan ilościowy i chemiczny tych wód jest dobry, nie są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Planowane odprowadzanie wód opadowych i roztopowych z drogi, zakładane jest wprost do istniejących rowów przydrożnych oraz kanalizacji deszczowej wraz z rozsączaniem. Obecnie ruch rozbudowywanej drogi jest nieznaczny, związany głównie z dojazdem mieszkańców pobliskich wsi do Grudziądza i z powrotem, co wpływa na niskie stężenie zanieczyszczeń wód spływających z jezdni. Przebudowa nie zakłada zwiększenia ruchu na tym odcinku, a co za tym idzie nie dojdzie do zwielokrotnienia ilości ścieków odprowadzanych do rowów i kanalizacji deszczowej z rozsączaniem. Nie będzie zatem znacząco pogorszać dotychczasowych warunków biologicznych i fizykochemicznych jednolitej części wód powierzchniowych.

Z uwagi na charakter, skalę i lokalizację oraz przewidywane środki zapobiegawcze, nie przewiduje się oddziaływania przedsięwzięcia na wody powierzchniowe oraz podziemne i stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej

przedsięwzięcia, jego 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).

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w terenie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły oraz poza innymi obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 j.t.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

W granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły obowiązuje uchwała nr X/253/15 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Strefy Krawędziowej Doliny Wisły (Dz. Urz. Woj. Kuj. – Pom., poz. 2574), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, w rozumieniu ustawy ooś.

Jednocześnie, zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Przedsięwzięcie ma na celu poprawę warunków technicznych istniejącej nawierzchni drogi powiatowej, bez zmiany jej dotychczasowej klasy użytkowej, przebiegającej przez tereny zabudowy wolnostojącej, w sąsiedztwie mozaiki użytków rolnych i zadrzewień.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, realizacja inwestycji wymaga usunięcia 132 drzew, spośród 168 egzemplarzy zinwentaryzowanych. Ich wycinkę zaplanowano poza okresem lęgowym ptaków, przyjętym w terminie od 16 października do końca lutego.

Na podstawie przeprowadzonej inwentaryzacji nie potwierdzono występowania gniazd ptasich oraz stanowisk gatunków chronionych na drzewach wskazanych do usunięcia, w tym pachnicy dębowej oraz porostów nadrzewnych.

Jednocześnie projekt zakłada wykonanie nasadzeń zastępczych w skali minimalnej równej ilości usuniętych drzew. Nasadzenia rekompensujące zostaną częściowo wykonane wzdłuż przebudowywanej drogi w ilości 40 sztuk, a pozostała część na terenach zadrzewionych lub leśnych, dostosowując skład gatunkowy do warunków siedliskowych.

Z uwagi na obecność drzew w zasięgu oddziaływania, lecz nie wskazanych do usunięcia, ustalono szczegółowe działania minimalizujące zagrożenie uszkodzenia ich pni, koron i korzeni.

Mając na względzie dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego inwestycją, przyjęty zakres robót, jej lokalizację oraz zakres działań minimalizujących, nie przewiduje się, aby planowane prace związane były ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności.

Zadanie powiązane jest z istniejącą funkcją terenu o znaczeniu antropogenicznym, przekształconym w wyniku działalności człowieka (zabudowa, drogi). Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy obszar usytuowany jest na niektórych odcinkach wzdłuż zabudowy, 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 drogi a innymi planowanymi inwestycjami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy sprzętu i 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.

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 przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący.

Analiza czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowała 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 - zniszczenia 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.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie, na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

Inwestycja nie wiąże się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych, ponadnormatywnymi emisjami i występowaniem innych uciążliwości (co opisano powyżej) oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż przedsięwzięcie nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym bądź dużym ryzyku pojawienia się poważnej 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).

Na omawianym terenie, nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy 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.

Nie stwierdza się negatywnego wpływu i występowania transgranicznego oddziaływania analizowanej inwestycji na środowisko.

Nie przewiduje się również przekroczeń jakości środowiska, zwłaszcza biorąc pod uwagę istniejącą w pobliżu zabudowę. Bezpośrednie oddziaływanie będzie miało charakter krótkotrwały i nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska.

Oдноśnie ryzyka wystąpienia poważnej awarii, należy zaznaczyć, że 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).

Ze względu na rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że nie powinno ono znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko i w związku z powyższym odstąpiono od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10 uouioś, tj. decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

#### POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 uouioś, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 10, tj. decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 7 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2015 r., poz. 783), jednostki budżetowe są zwolnione z obowiązku jej dokonania.



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W BYDGOSZCZY

DARIUSZ WRZOS

**Załączniki:**

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy ooś

**Otrzymują:**

1. Pani Aleksandra Jaczun – Dorau, Biuro Projektów Drogowych s.c., ul. Bema 16/8, 87-100 Toruń,
  2. Powiat Grudziądzki, ul. Małomłyńska 1, 86-300 Grudziądz,
  3. Pozostałe strony postępowania, zawiadomienie w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego,
- Do wiadomości:

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Grudziądzu, ul. Kosynierów Gdyńskich 31, 86-300 Grudziądz

Sprawę prowadzi: Anna Deczyńska - Sadowska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6044, e-mail: adeczynska@rdos-bydgoszcz.pl



Bydgoszcz, dnia 10 stycznia 2017 r.

WOO.4210.17.2016.ADS.14

#### Załącznik

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 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 (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.)

- I. Przedmiotem inwestycji jest przebudowa wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 1378C Grudziądz – Gać.
- II. W ramach zadania przewidziano:
  1. poszerzenie jezdni do 5,5 m,
  2. zastosowanie nawierzchni z masy mineralno-bitumicznej,
  3. dwie zatoki autobusowe, o szer. 3,0 m,
  4. chodniki jednostronne, na odcinkach od km 0+000,00 do km 1+760,00 oraz od km 4+100,00 do km 4+610,00,
  5. utwardzenie zjazdów,
  6. przebudowę przepustów drogowych (wymiana rury betonowej na rurę z PCV),
  7. oczyszczenie i pogłębienie istniejących rowów oraz budowę kanalizacji deszczowej z rozsączaniem.
- III. Wykonanie odwodnienia przewidziano na odcinkach od km 0+000,00 do km 1+760,00 oraz od km 4+100,00 do km 4+610,00, za pomocą projektowanej kanalizacji deszczowej. W pozostałych miejscach zaplanowano odwodnienie powierzchniowe, do istniejących rowów przydrożnych.
- IV. Woda opadowa z pasa drogowego, poprzez wpusty deszczowe, kolektor zbiorczy i separator z osadnikiem, będzie odprowadzona do projektowanego zbiornika podziemnego rozsączającego z rozsączem do gruntu.
- V. W skład układu kanalizacji deszczowej wchodzi:
  1. Zlewnia Z1 (odcinek drogi 0,000 do 1+760):

- a) wpusty deszczowe krawężnikowo-jezdniowe z osadnikiem,
  - b) przyłącza do wpustów z rur PVC-U (SN10) Ø250 mm,
  - c) kolektor zbiorczy z rur PVC-U (SN10) Ø250 mm,
  - d) separator zintegrowany z osadnikiem, o przepływie do 100 dcm<sup>3</sup>/s, z bajpasem,
  - e) zbiornik podziemny rozsączający liniowy z rur PP, o pojemności 141m<sup>3</sup> i czasie opróżniania ok. 2,72 h.
2. Zlewnia Z2 (odcinek drogi 4+100 do 4+610):
- a) wpust deszczowy krawężnikowo-jezdniowy z osadnikiem,
  - b) przyłącza do wpustów z rur PVC-U (SN10) Ø250 mm,
  - c) kolektor zbiorczy z rur PVC-U (SN10) Ø250 do 400 mm,
  - d) separator zintegrowany z osadnikiem o przepływie do 50 dcm<sup>3</sup>/s, z bajpasem,
  - e) zbiornik podziemny rozsączający liniowy z rur PP, o pojemności 80,5 m<sup>3</sup> i czasie opróżniania ok. 2,65 h.
- VI. Układy kanalizacji deszczowej dla zlewni Z1 i Z2 będą lokalizowane w pasie drogowym, a kolektory zbiorcze, separator i zbiorniki rozsączające (w miarę możliwości) pod projektowanym chodnikiem.
- VII. Na szerokości i głębokości wykopu pod kanalizację deszczową projektuje się wymianę gruntu na piasek lub żwir.

REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W Białymostku  
DARIUSZ WRZOS