

SR.6220.1.5.2021.6

DECYZJA NR 5/2021 O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust 1, 1a i 2 oraz art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 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 2021r. poz. 247 z późn. zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, a także § 3 ust. 2 pkt 3, w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 j.t.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021r., poz. 735 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 26.03.2021r. (data wpływu: 29.03.2021r.), Gminy Więcbork z siedzibą przy ul. Mickiewicza 22, 89-410 Więcbork,

orzekam:

- I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa (modernizacja) drogi gminnej 020215C Górowatki - Klarynowo - Borzyszkowo stanowiącej dojazd do gruntów rolnych, w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej o łącznej grubości warstw 8 cm, o długości 0,800 km realizowanej w obrębie geodezyjnym Borzyszkowo, cz. dz. nr ew. 26/1 i obrębie geodezyjnym Klarynowo, cz. dz. nr ew. 14,;
- II. zgodnie z treścią art. 84 ust. 1a uouioś określam:
 1. 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 6⁰⁰ - 22⁰⁰, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 - 2) Transportować materiały pyłące samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału.
 - 3) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu zraszać je wodą.

- 4) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 5) Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 6) 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.
- 7) Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
- 8) Zaplecze budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych, substancji chemicznych, odpadów, bądź innych materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, a także miejsca postoju pojazdów, maszyn budowlanych i sprzętu:
 - zorganizować na terenie utwardzonym oraz posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 10 m od cieków zlokalizowanego na działce ewid. nr 27 obręb 0001 Borzyszkowo, zachowując wolną strefę wokół drzew równą co najmniej obrysowi koron drzew.
- 9) Wody opadowe i roztopowe z terenu drogi będą grawitacyjnie spływały na przyległy teren - pobocze;
- 10) W trakcie realizacji planowane przedsięwzięcie wyposażyć w przenośne toalety, posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe, a wytworzone ścieki dostarczać do oczyszczalni ścieków.

UZASADNIENIE

Dnia 26.03.2021r. (data wpływu: 29.03.2021r.) Gmina Więcbork z siedzibą przy ul. Mickiewicza 22, 89-410 Więcbork, złożyła do Burmistrza Więcborka wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego do realizacji przedsięwzięcia pn. „Przebudowa (modernizacja) drogi gminnej 020215C Górówatki - Klarynowo - Borzyszkowo stanowiącej dojazd do gruntów rolnych, w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej o łącznej grubości warstw 8 cm, o długości 0,800 km realizowanej w obrębie geodezyjnym Borzyszkowo, cz. dz. nr ew. 26/1 i obrębie geodezyjnym Klarynowo, cz. dz. nr ew. 14,,.

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.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt. 4 organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest burmistrz.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej Kip), stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 2 pkt 3, w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.:

- § 3 ust. 2 pkt 3: „Do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia: (...) nieosiągające progów określonych w ust. 1, jeżeli po zsumowaniu parametrów charakteryzujących przedsięwzięcie z parametrami planowanego, realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia tego samego rodzaju znajdującego się na terenie jednego zakładu lub obiektu osiągną progi określone w ust. 1”;
- w związku z § 3 ust. 1 pkt 62: „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”.

W ramach zamierzenia planuje się przebudować około 0,8 km odcinka drogi gminnej nr 020215C. Planowane zamierzenie ma być kontynuacją przebudowy przedmiotowej drogi gminnej. W 2020 roku miała miejsce jej modernizacja, polegająca na wykonaniu nawierzchni bitumicznej realizowanej jednowarstwowo na istniejącej podbudowie betonowej i bitumicznej na długości 0,5 km, na części dz. nr 26/1 obręb Borzyszkowo, w km od 0+230 do km 0+730. Po zsumowaniu parametrów przebudowanego i planowanego do przebudowy odcinka drogi nr 020215C, zostanie osiągnięty próg wskazany w cyt. rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Łączna długość odcinków drogi podlegających przebudowie wynosi ok. 1,3 km, co kwalifikuje zamierzenie do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymagających uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Informacja o wniosku została zamieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Burmistrza Więcborka pod nr 40/2021.

W związku z tym, że liczba stron postępowania administracyjnego przekroczyła 10, w myśl art. 74 ust. 3 pkt. 1 ustawy uouioś, zastosowano art. 49 Kpa, zgodnie z którym strony mogą być

zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej w zwyczajowo przyjęty sposób publicznego ogłaszania. W związku z powyższym strony zostały powiadomione o wszczęciu przedmiotowego postępowania oraz możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.5.2021.1 z dnia 02.04.2021r., które zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Więcborku, tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Więcborku, tablicy ogłoszeń sołectwa Borzyszkowo oraz w pobliżu miejsca planowanego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4, ust. 3 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 uouioś przed wydaniem decyzji Burmistrz Więcborka pismem z dnia 02.04.2021r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (znak: SR.6220.1.5.2021.2), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim (znak: SR.6220.1.5.2021.3) oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Inowrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie (znak: SR.6220.1.5.2021.4) o wyrażenie opinii, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Po zapoznaniu się z charakterystyką zamierzenia zawartą w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia:

- a) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim pismem z dnia 19.04.2021r., (wpływ: 22.04.2021r.) znak: N.NZ.9022.1.2.10.2021 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- b) Dyrektor Zarządu Zlewni w Inowrocławiu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie pismem z dnia 20.04.2021r. znak: BD.ZZŚ.1.435.121.2021.GW wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i wskazał warunki konieczne do określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- c) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 22.04.2021r. (wpływ: 26.04.2021r.) znak: WOO.4220.354.2021.HRK.2 wyraził opinię, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazał 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.

Przed wydaniem przedmiotowej decyzji Burmistrz Więcborka Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.5.2021.5 z dnia 28.04.2021r. powiadomił strony o opiniach organów w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko oraz o zebraniu dowodów i materiałów w w/w sprawie i możliwości zapoznania się z nimi przed wydaniem decyzji, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego zawiadomienia. W stosownym

terminie strony nie wniosły uwag ani zastrzeżeń do przedmiotowego postępowania.

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

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

Biorąc pod uwagę powyższe opinie oraz po rozpatrzeniu zagadnienia, uwzględniając uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 uouioś, w tym rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz skalę możliwego oddziaływania organ stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przedsięwzięcia pn. „Przebudowa (modernizacja) drogi gminnej 020215C Górowatki - Klarynowo - Borzyszkowo stanowiącej dojazd do gruntów rolnych, w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej o łącznej grubości warstw 8 cm, o długości 0,800 km realizowanej w obrębie geodezyjnym Borzyszkowo, cz. dz. nr ew. 26/1 i obrębie geodezyjnym Klarynowo, cz. dz. nr ew. 14,,.

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę odcinka drogi gminnej nr 020215C, zlokalizowanej na terenie gminy Więcbork, powiat sępoleński, województwo kujawsko-pomorskie.

W aktualnym stanie przedmiotowa droga ma nawierzchnię tłuczniowo-betonową częściowo wzmocnioną masą bitumiczną. W jej ciągu występują również odcinki nieutwardzone. Analizie podlega odcinek drogi, który w ramach zamierzenia zostanie pierwotnie utwardzony lub jego utwardzenie zostanie utrwalone i ostatecznie zostanie pokryty warstwą masy bitumicznej. Odcinek drogi objętej wnioskiem wynosi około 0,8 km i zlokalizowany jest na części działek o nr ewid.: 26/1, obręb 0001 Borzyszkowo oraz 14, obręb 0007 Klarynowo.

Liczne ubytki w tłuczniu i spękania masy betonowo - bitumicznej tworzą zagrożenia w ruchu kołowym. Droga przebiega po terenie płaskim, szerokość pasa drogowego wyznaczają granice gruntów o zróżnicowanym sposobie użytkowania. W przeważającej części są to grunty rolnicze.

Droga spełnia funkcję drogi dojazdowej:

- do pól uprawnych,
- do gospodarstw rolnych,
- do miejscowości Klarynowo, Borzyszkowo,
- do drogi powiatowej nr 1130C Borzyszkowo - Rościmin,
- oraz służy na potrzeby publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu zbiorowego dzieci do szkoły.

Niniejsze zadanie ma na celu m.in.:

- wprowadzenie lokalnego ładu w zagospodarowaniu przestrzennym,
- podniesienie standardu i komfortu korzystania z terenu, estetyki otoczenia oraz bezpieczeństwa.

W bezpośrednim sąsiedztwie działek objętych wnioskiem zlokalizowane są działki, na których występuje zabudowa zagrodowa zamieszkała przez ludzi.

W stanie obecnym i projektowanym drogę przypisuje się do klasy technicznej L dróg publicznych - droga lokalna.

Droga przebiegać będzie w całości po istniejącym śladzie - w ramach przedsięwzięcia jej powierzchnia zostanie wzmocniona i pokryta masą bitumiczną po wcześniejszym utwardzeniu wybranych odcinków.

W ramach planowanego do realizacji zamierzenia planuje się wykonanie:

- a) nawierzchni jezdni drogi z betonu asfaltowego o szer. pasa jezdni 4,00 m składającej się z:
 - warstwy wyrównawczej z kruszywa łamanego o frakcji 0 - 31,5 mm, średnia grubość warstwy 10,0 cm,
 - warstwy wiążącej z betonu asfaltowego grubości 4 cm,
 - warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego grubości 4 cm;
- b) nawierzchni zjazdów w istniejących granicach pasa drogowego wraz z obustronnym poboczem gruntowym wzmocnionym na całej szerokości, tj. 0,75 m i grubości 0,10 m kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm;
- c) pobocza gruntowego wzdłuż całej długości drogi o szerokości 0,75 m i grubości 0,10 m, wzmocnionego na całej szerokości kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm;
- d) nawierzchni mijanki o długości 25,00 m i szerokości 1,00 m, skos wjazdu i wyjazdu 1:2 z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 mm (grubości 30 cm i warstwie odsączającej 15 cm);
- e) montażu barierek ochronnych szczeblinkowych U 11a na istniejącym przepuście - sztuk 4.

Dla projektowanej drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- klasa drogi L,
- przekrój poprzeczny dwustronny ze spadkiem 1,5 -2%,
- szerokość jezdni 4,00 m,
- szerokość poboczy gruntowych wzmocnionych tłuczniem 2 x 0,75 m,
- odwodnienie powierzchniowe,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego.

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

bitumicznej, kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, geosiatki, krawężników betonowych, betonu, a także paliw i energii elektrycznej.

W ramach prac projektowych, Inwestor nie rozważał szczegółowo innych wariantów przedsięwzięcia. Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem środowiskowym, ekonomicznym i wytrzymałościowym. Nastąpi także wyraźna poprawa odwodnienia jezdni.

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. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do przebudowy drogą w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia.

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 przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji przedsięwzięcia 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 i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Analizowany odcinek drogi gminnej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jej pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy drogi nastąpił

znaczący wzrost natężenia ruchu. Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

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

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

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 ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach (Dz. U. z 2020 r., poz. 797 z późn. zm.).

Nie przewiduje się konieczności rozbiórki budynków lub innych obiektów kubaturowych. Prace rozbiórkowe ograniczą się do elementów pasa drogowego.

Odpady niebezpieczne (jeśli takie powstaną na etapie budowy) planuje się magazynować w szczelnych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich zawartych, a następnie przekazać do przetworzenia specjalistycznym firmom posiadającym zezwolenia w zakresie świadczonych usług.

Wytworzony odpad z destruktu asfaltowego o kodzie 17 03 02 należy przekazać specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie zbierania, transportu, odzysku bądź unieszkodliwiania odpadów. Planowane zagospodarowanie tych odpadów to, jako dodatek do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych (w odpowiednich instalacjach), recykling odpadu, zdefiniowany w art. 3 ust. 1 pkt. 23 cyt. ustawy z dnia 4 grudnia 2012r. o odpadach.

Na etapie eksploatacji będą powstawały jedynie odpady związane z użytkowaniem i eksploatacją drogi.

Na terenie projektowanego zadania nie występują ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, górskie, strefy ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią i poza strefami ochronnymi ujęć wód na potrzeby zaopatrzenia ludności.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Odry, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1967 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW600035, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW600025188487 - „Orla od Jeziora Więcborskiego do wypływu z Jez. Witosławskiego”, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako słaby. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wyflukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi, tak jak obecnie, powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych.

W ramach zamierzenia nie planuje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni.

Na etapie realizacji inwestycji, woda będzie dostarczana na plac budowy beczkowozami.

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

Nie przewiduje się prowadzenia głębokich wykopów w związku z przebudową drogi. Tym samym nie przewiduje się naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonosnych.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię, na działce ewid. nr 5/2 obręb 0007 Klarynowo. Biorąc pod uwagę fakt graniczenia ww. nieruchomości z ciekim zlokalizowanym na działce ewid. nr 27 obręb 0001 Borzyszkowo, w niniejszej decyzji wskazano na konieczność lokalizowania zaplecza budowy w odległości minimum 10 m od powyższego ciek, celem ochrony środowiska wodno-gruntowego przed ewentualnymi zanieczyszczeniami.

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

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),
- Inwestor zamierza stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczę 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 zadanie będzie realizowane w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, względem którego obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020r., poz. 55 z późn. zm.) oraz uchwałę nr X/229/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2550 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parków krajobrazowych, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których należy analizowane przedsięwzięcie.

Realizacja planowanego zamierzenia we wskazanym zakresie i lokalizacji nie wymaga wycinki zadrzewień (drzew i krzewów) oraz naruszenia powierzchni stanowiących dogodnie siedlisko dla bytowania płazów lub ptaków.

W przebiegu drogi nie stwierdzono siedlisk i struktur przestrzennych sprzyjających masowej lub intensywnej migracji płazów lub innych gatunków dziko występujących zwierząt.

Z uwagi na oddalenie drzew przydrożnych od powierzchni planowanych robót nie istnieje potrzeba ich zabezpieczenia.

W zasięgu oddziaływania bezpośredniego (pas przewidywanego zajęcia), dominują pasy gruntowe, powierzchnie utwardzone płytami lub kruszywem, zbiorowiska roślinności przydrożnej, gdzie brak jest wykształconych lub cennych typów siedlisk przyrodniczych.

Ponadto, projekt przewiduje zachowanie dotychczasowej kategorii drogi, co przyczyni się do zachowania dotychczasowych warunków ewentualnej migracji zwierząt po powierzchni drogowej, która na analizowanym terenie z dominacją pól uprawnych posiada charakter rozproszony.

Jednocześnie informuję, że 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 ustawy o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową - niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- w odniesieniu do grzybów i roślin - umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie, 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 zawartych w sentencji przedmiotowej decyzji, 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.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy, za pośrednictwem Burmistrza Więcborka, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

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 Więcborka oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Z up. BURMISTRZA
mgr inż. Tomasz Fifielski
Kierownik Referatu Rolnictwa,
Ochrony Środowiska i Dróg

Załącznik:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia, zgodnie z art. 84 ust. 2 uouioś.

Otrzymują:

1. Wnioskodawca – Gmina Więcbork, ul. Mickiewicza 22, 89-410 Więcbork,
2. Pozostałe strony postępowania zawiadomione obwieszczeniem zgodnie z art. 49 Kpa,
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim,
ul. Kościuszki 28, 89-400 Sępólno Kraj.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Inowrocławiu,
ul. Królowej Jadwigi 20, 88-100 Inowrocław

Załącznik

do Decyzji Burmistrza Więcborka o środowiskowych uwarunkowaniach Nr 5/2021 z dnia 24.05.2021r., znak sprawy: SR.6220.1.5.2021.6

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021r., poz. 247 z późn. zm.)

Przedsięwzięcie obejmuje przebudowę odcinka drogi gminnej nr 020215C, zlokalizowanej na terenie gminy Więcbork, powiat sępoleński, województwo kujawsko-pomorskie.

W aktualnym stanie przedmiotowa droga ma nawierzchnię tłuczniowo-betonową częściowo wzmocnioną masą bitumiczną. W jej ciągu występują również odcinki nieutwardzone. W ramach zamierzenia odcinek drogi o długości około 0,8 km zostanie pierwotnie utwardzony lub jego utwardzenie zostanie utrwalone i ostatecznie zostanie pokryty warstwą masy bitumicznej. Przewidziany do przebudowy odcinek drogi zlokalizowany jest na części działek o nr ewid.: 26/1, obręb 0001 Borzyszkowo oraz 14, obręb 0007 Klarynowo.

Liczne ubytki w tłuczniu i spękania masy betonowo - bitumicznej tworzą zagrożenia w ruchu kołowym. Droga przebiega po terenie płaskim, szerokość pasa drogowego wyznaczają granice gruntów o zróżnicowanym sposobie użytkowania. W przeważającej części są to grunty rolnicze.

Droga spełnia funkcję drogi dojazdowej:

- do pól uprawnych,
- do gospodarstw rolnych,
- do miejscowości Klarynowo, Borzyszkowo,
- do drogi powiatowej nr 1130C Borzyszkowo - Rościmin,
- oraz służy na potrzeby publicznego transportu zbiorowego w zakresie transportu zbiorowego dzieci do szkoły.

Niniejsze zadanie ma na celu m.in.:

- wprowadzenie lokalnego ładu w zagospodarowaniu przestrzennym,
- podniesienie standardu i komfortu korzystania z terenu, estetyki otoczenia oraz bezpieczeństwa.

W bezpośrednim sąsiedztwie działek objętych wnioskiem zlokalizowane są działki, na których występuje zabudowa zagrodowa zamieszkała przez ludzi.

W stanie obecnym i projektowanym drogę przypisuje się do klasy technicznej L dróg publicznych - droga lokalna.

Droga przebiegać będzie w całości po istniejącym śladzie - w ramach przedsięwzięcia jej powierzchnia zostanie wzmocniona i pokryta masą bitumiczną po wcześniejszym utwardzeniu wybranych odcinków.

W ramach planowanego do realizacji zamierzenia planuje się wykonanie:

- a) nawierzchni jezdni drogi z betonu asfaltowego o szer. pasa jezdni 4,00 m składającej się z:
 - warstwy wyrównawczej z kruszywa łamanego o frakcji 0 - 31,5 mm, średnia grubość warstwy 10,0 cm,
 - warstwy wiążącej z betonu asfaltowego grubości 4 cm,
 - warstwy ściernistej z betonu asfaltowego grubości 4 cm;
- b) nawierzchni zjazdów w istniejących granicach pasa drogowego wraz z obustronnym poboczem gruntowym wzmocnionym na całej szerokości, tj. 0,75 m i grubości 0,10 m, kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm;
- c) pobocza gruntowego wzdłuż całej długości drogi o szerokości 0,75 m i grubości 0,10 m, wzmocnionego na całej szerokości kruszywem łamanym frakcji 0/31,5 mm;
- d) nawierzchni mijanki o długości 25,00 m i szerokości 1,00 m, skos wjazdu i wyjazdu 1:2 z betonu asfaltowego na podbudowie z kruszywa łamanego frakcji 0/31,5 mm (grubości 30 cm i warstwie odsączającej 15 cm);
- e) montażu barierek ochronnych szczeblinkowych U 11a na istniejącym przepieście - sztuk 4.

Dla projektowanej drogi przyjęto następujące parametry techniczne:

- klasa drogi L,
- przekrój poprzeczny dwustronny ze spadkiem 1,5 -2%,
- szerokość jezdni 4,00 m,
- szerokość poboczy gruntowych wzmocnionych tłuczniem 2 x 0,75 m,
- odwodnienie powierzchniowe,
- nawierzchnia z betonu asfaltowego.

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

Przedmiotowy teren położony jest w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego.

Decyzja została udostępniona
w Biuletynie Informacji Publicznej
w dniach od 24.05.2021r. do 08.06.2021r.



Z up. BURMISTRZA
mgr inż. Tomasz Fifielski
Kierownik Referatu Rolnictwa,
Ochrony Środowiska i Dróg