

Więcbork, dnia 27.03.2024r.

SR.6220.1.9.2023.9

(podpis)

Z up. BURMISTRZA

mgr inż. Tomasz Fijałkowski
Kierownik Referatu Ochrony Środowiska i Dróg

**DECYZJA NR 1/2024
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 2023r. poz. 1094 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 z późn. zm.), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023r., poz. 775 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15.12.2023r. (data wpływu: 18.12.2023r.), Gminy Więcbork z siedzibą przy ul. Mickiewicza 22, 89-410 Więcbork,

orzekam:

- I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn. „Budowa dróg gminnych, części ulic: Leszka Białego, Leszka Czarnego, Władysława Łokietka, Mieszka I, Bolesława Krzywoustego i Przemysława II w Więcborku”.
- II. zgodnie z treścią art. 84 ust. 1a uouioś określłam:
 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, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00.
 - 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, 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.
 - 3) Zaplecze budowy wraz z miejscami postoju, uzupełniania paliw i awaryjnego serwisowania maszyn budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, odpadów niebezpiecznych bądź innych materiałów mogących negatywnie oddziaływać

- na środowisko gruntowo-wodne, zorganizować na terenie zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych, np. utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchnię.
- 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. Skarpy zabezpieczyć poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.
 - 5) Bezpośrednio przed rozpoczęciem prac, przeprowadzić kontrolę występowania gatunków chronionych (np. winniczka) na terenie inwestycji. Stwierdzone osobniki odłowić oraz przenieść w bezpieczne miejsce, poza obszarem planowanego prowadzenia prac.
 - 6) Nie usuwać zadrzewień w ramach realizacji inwestycji.
 - 7) Zadrzewienia, pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
 - a) odeskowanie pni drzew,
 - b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony brył korzeniowych przed przesuszeniem,
 - d) prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,
 - e) organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew.
 - 8) W trakcie realizacji planowane przedsięwzięcie wyposażyć w przenośne toalety, wyposażone w systematycznie opróżniane szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe, a wytworzone ścieki dostarczać uprawionym taborem do oczyszczalni ścieków.
 - 9) Wody opadowe i roztopowe z powierzchni utwardzonych odprowadzane będą kanalizacją deszczową, po podczyszczeniu w separatorze, rowem do jeziora Więcborskiego.
 - 10) Wody po płukaniu sieci kanalizacyjnej deszczowej dostarczyć do oczyszczalni ścieków, a wody po próbach szczelności odprowadzać do odbiornika po uzgodnieniu z jego gestorem.
 - 11) W przypadku konieczności odwodnienia wykopów budowlanych wody te odprowadzać po uzgodnieniu z gestorem odbiornika oraz po ich podczyszczeniu z zawiesiny.
 - 12) Wytwarzane odpady na etapie realizacji inwestycji magazynować selektywnie w wyznaczonych miejscach oraz w uporządkowany sposób, w tym zapobiegający ich niekontrolowanemu rozprzestrzenianiu oraz w sposób zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych, w szczelnych kontenerach i pojemnikach lub luzem na utwardzonym

podłożu na terenie zaplecza budowy, a następnie przekazywać je uprawnionym odbiorcom odpadów.

- 13) Podczas realizacji inwestycji należy zapewnić rozwiązania techniczne i technologiczne ograniczające uciążliwość przedsięwzięcia, zapewnić ochronę gruntu i wód przed zanieczyszczeniami oraz prowadzić prawidłową segregację i utylizację odpadów.
- 14) Ze względu na rodzaj oraz charakter inwestycji wymagana jest jak najmniejsza ingerencja w środowisko.
- 15) W pracach związanych z realizacją przedsięwzięcia należy uwzględnić interesy osób trzecich, polegające na dostępie do drogi publicznej.
- 16) Podczas realizacji inwestycji należy zapewnić odpowiednie warunki sanitarno-higieniczne dla pracowników.
- 17) Planowane zamierzenie inwestycyjne należy zaprojektować w sposób określony przepisami prawa oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, przyjmując technologie i urządzenia przyjazne środowisku.
- 18) Wszystkie urządzenia należy eksploatować w prawidłowy sposób oraz utrzymywać je we właściwym stanie technicznym.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 15.12.2023r. (data wpływu: 18.12.2023r.) Gmina Więcbork z siedzibą przy ul. Mickiewicza 22, 89-410 Więcbork złożyła do Burmistrza Więcborka wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego do realizacji przedsięwzięcia pn. „Budowa dróg gminnych, części ulic: Leszka Białego, Leszka Czarnego, Władysława Łokietka, Mieszka I, Bolesława Krzywoustego i Przemysława II w Więcborku”.

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 załączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w:

- § 3 ust. 2 pkt 3, tj.: „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, tj.: „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”.

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 44/2023.

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.6220.1.9.2023.1 z dnia 28.12.2023r., które zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Więcborku, tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Więcborku 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 28.12.2023r. wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (znak: SR.6220.1.9.2023.2), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim (znak: SR.6220.1.9.2023.3) oraz Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Inowrocławiu (znak: SR.6220.1.9.2023.4) 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.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim pismem z dnia 10.01.2024r. (data wpływu: 10.01.2024r.) znak: N.NZ.9022.1.2.2.2024 wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i wskazał warunki konieczne do określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dyrektor Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Inowrocławiu pismem z dnia 10.01.2023r. (data wpływu: 15.01.2024.) znak: DI.ZZŚ.4901.4.2024.DG 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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 12.01.2024r. (data wpływu: 17.01.2024r.) znak: WOO.4220.1071.2023.JM wezwał Inwestora do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.9.2023.5 z dnia 19.01.2024r. Burmistrz Więcborka powiadomił strony postępowania o w/w pismach oraz o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy, poprzez stwierdzenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, do dnia 29.02.2024r.

Pismem z dnia 15.02.2024r. (data wpływu: 16.02.2024r.) Inwestor przedłożył uzupełnienie karty informacyjnej przedsięwzięcia do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 12.01.2024r.

Burmistrz Więcborka powiadomił strony postępowania o w/w piśmie Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.9.2023.6 z dnia 20.02.2024r.

Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.9.2023.7 z dnia 29.02.2024r. Burmistrz Więcborka powiadomił strony o przedłużeniu terminu załatwienia sprawy, poprzez stwierdzenie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, do dnia 08.03.2024r.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem z dnia 29.02.2024r. (data wpływu: 29.02.2024r.) znak: WOO.4220.1071.2023.JM.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.6220.1.9.2023.8 z dnia 04.03.2024r. powiadomił strony o postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy 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 stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 uouioś (analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej), która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Biorąc pod uwagę opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim, Dyrektora Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Inowrocławiu 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 Burmistrz Więcborka stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn. „Budowa dróg gminnych, części ulic: Leszka Białego, Leszka Czarnego, Władysława Łokietka, Mieszka I, Bolesława Krzywoustego i Przemysława II w Więcborku”

W ramach zamierzenia planuje się budowę maksymalnie 582 m odcinków dróg gminnych (część ulic: Leszka Białego, Leszka Czarnego, Władysława Łokietka, Mieszka I, Bolesława Krzywoustego i Przemysława II w Więcborku) o nawierzchni utwardzonej z kostki betonowej. Zamierzenie jest kontynuacją budowy dróg w latach poprzednich. Istniejące utwardzenie przedmiotowych dróg wynosi 697,00 m, co daje łącznie 1279 m.

Zakres inwestycji obejmuje odcinki dróg:

- części ulicy Przemysława II o długości 16,64 m,
- części ulicy Bolesława Krzywoustego o długości 39,73 m,
- części ulicy Leszka Białego o długości 74,39 m,
- części ulicy Władysława Łokietka o długości 189,05 m,
- części ulicy Mieszka I o długości 118,16 m,
- część ulicy Leszka Czarnego o długości 143,55 m.

Obecnie analizowane odcinki dróg do budowy mają nawierzchnię gruntową częściowo ulepszoną tłuczniem bez sieci kanalizacji deszczowej.

Odcinki dróg poddane projektowanej budowie, do tej pory nie były dostatecznie remontowane, a ich pasy drogowe nie były właściwie zagospodarowane. Ponadto, analizowane odcinki dróg mają nieuregulowane wysokości wjazdów do posesji z nieregularnymi krawężnikami.

W skład założeń projektowych wchodzi budowa:

- jezdni o szerokości 3,50 m - 5,50 m,
- ciągu pieszego o szerokości 1,5 - 2,00 m,
- zjazdów w obrębie pasa drogowego,
- wyniesionych tarcz skrzyżowań w obrębie pasów drogowych,
- pasa zieleni urządzonej w obrębie pasów drogowych.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- kategoria ruchu: KR1,
- klasa dróg: D (ul. Mieszka I, ul. Leszka Białego, ul. Leszka Czarnego),
- klasa dróg: L (ul. Władysława Łokietka, ul. Bolesława Krzywoustego, ul. Przemysława II),
- szerokość jezdni: do 5 m,
- prędkość projektowa: 30 km/h

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.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie kostka betonowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będzie wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Etap eksploatacji drogi nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów i paliw.

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 i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; 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.

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 karcie informacji przedsięwzięcia, 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.

Nieznaczone 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 dróg oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Przy przebudowie i utrzymaniu dróg 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.

Analizowane odcinki dróg nadal będą funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Po przebudowie nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmienia 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 2020r., 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 z późn. 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 2012r. o odpadach.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Odry, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023 r., poz. 335 t.j.).

Zadanie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW600035, zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona chemicznie ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych Jeziornych oznaczonej europejskim kodem PLLW10501 – jezioro Więcborskie, zaliczonym do regionu wodnego Noteci. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (przedmiotowa JCWPLW posiada umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny: poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego 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 zadania zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie 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 z powierzchni projektowanych utwardzonych dróg, ujęte będą w szczelny system kanalizacji i odprowadzone grawitacyjnie do istniejącej sieci kanalizacji deszczowej, a następnie podczyszczone w istniejącym separatorze zlokalizowanym przy ul. Wojska Polskiego i odprowadzone rowem do jeziora Więcborskiego.

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

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 PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej aktualizacja.

Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10, PM2,5 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 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 PM10 oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM2,5. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM10 oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM2,5 (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W uchwale podano 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),
- 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 oponczkę 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 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.

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.

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie. Wskazano również na konieczność odłowienia i przeniesienia w bezpieczne miejsce poza obszar robót wszystkich zwierząt objętych ochroną, w tym ślimaka winniczka, stwierdzonych w granicach inwestycji na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew i krzewów, przy czym zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

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,

np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, 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 karcie informacyjnej przedsięwzięcia, 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 karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

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 1/2024 z dnia 27.03.2024r., znak sprawy: SR.6220.1.9.2023.9

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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.)

W ramach zamierzenia planuje się budowę maksymalnie 582 m odcinków dróg gminnych (część ulic: Leszka Białego, Leszka Czarnego, Władysława Łokietka, Mieszka I, Bolesława Krzywoustego i Przemysława II w Więcborku) o nawierzchni utwardzonej z kostki betonowej. Zamierzenie jest kontynuacją budowy dróg w latach poprzednich. Istniejące utwardzenie przedmiotowych dróg wynosi 697,00 m, co daje łącznie 1279 m.

Zakres inwestycji obejmuje odcinki dróg:

- części ulicy Przemysława II o długości 16,64 m,
- części ulicy Bolesława Krzywoustego o długości 39,73 m,
- części ulicy Leszka Białego o długości 74,39 m,
- części ulicy Władysława Łokietka o długości 189,05 m,
- części ulicy Mieszka I o długości 118,16 m,
- część ulicy Leszka Czarnego o długości 143,55 m.

Obecnie analizowane odcinki dróg do budowy mają nawierzchnię gruntową częściowo ulepszoną tłuczniem bez sieci kanalizacji deszczowej. Odcinki dróg poddane projektowanej budowie, do tej pory nie były dostatecznie remontowane, a ich pasy drogowe nie były właściwie zagospodarowane. Ponadto, analizowane odcinki dróg mają nieuregulowane wysokości wjazdów do posesji z nieregularnymi krawężnikami.

W skład założeń projektowych wchodzi budowa:

- jezdni o szerokości 3,50 m - 5,50 m,
- ciągu pieszego o szerokości 1,5 - 2,00 m,
- zjazdów w obrębie pasa drogowego,
- wyniesionych tarcz skrzyżowań w obrębie pasów drogowych,
- pasa zieleni urządzonej w obrębie pasów drogowych.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- kategoria ruchu: KR1,
- klasa dróg: D (ul. Mieszka I, ul. Leszka Białego, ul. Leszka Czarnego),
- klasa dróg: L (ul. Władysława Łokietka, ul. Bolesława Krzywoustego, ul. Przemysława II),
- szerokość jezdni: do 5 m,

- prędkość projektowa: 30 km/h

Analizowane odcinki dróg nadal będą funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Po przebudowie nie przewiduje się zwiększenie natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

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.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie kostka betonowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będzie wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Etap eksploatacji drogi nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów i paliw. Wody opadowe będą zagospodarowane indywidualnie w obrębie poszczególnych działek. Przedmiotowy teren położony jest w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego.



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

