

Więcbork, dnia 06.05.2024r.

SR.6220.1.10.2023.12

DECYZJA NR 2/2024
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. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. 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. 2024 poz. 572 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Arkadiusza Malinowskiego Pełnomocnika Gminy Więcbork z siedzibą przy ul. Mickiewicza 22, 89-410 Więcbork, z dnia 19.12.2023r. (data wpływu: 19.12.2023r.),

orzekam:

- I. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej 020207C na odcinku ul. Wincentego Witosa w Wituni na działkach n nr ew. 396,404,108/2,107/19,189,184/2 obręb Witunia 0016, gmina Więcbork, powiat sępoleński”;
- II. Zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a uouioś wskazuję:
 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:
 - a) 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.
 - b) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
 - c) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie, po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed wycinką przez specjalistę ornitologa braku aktywnych lęgów ptaków w ich obrębie.

- d) Z uwagi na wycinkę drzew i krzewów zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości odpowiadającej skali wycinki (minimum 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, minimum 2:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie między 101-200 cm, minimum 3:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie między 201-300 cm, minimum 4:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie między 301-400 cm oraz minimum 5:1 za każde wycięte drzewo, którego obwód przekracza 400 cm.), uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime. Nasadzenia wykonać w granicach działki nr 189 obręb Witunia, gmina Więcbork.
- e) Prowadzić monitoring udatności wprowadzonych nasadzeń drzew i krzewów przez okres co najmniej 10 lat oraz w razie potrzeby dokonywać nasadzeń uzupełniających, w miejscach obumarłych sadzonek, zapewniając trwałość wykonanych nasadzeń. W przypadku stosowania palików i taśm stabilizujących sadzonki, usunąć je niezwłocznie po przyjęciu się sadzonki i ustabilizowaniu drzewa, celem wyeliminowania zagrożenia wrastania taśm w pień oraz pochylania drzew przez paliki.
- f) Zadrzewienia, pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
- odeskowanie pni drzew,
 - wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony brył korzeniowych przed przesuszeniem,
 - prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,
 - organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew.
- g) 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, a w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.
- h) 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.
- i) W ramach rekompensaty przyrodniczej za utracone w wyniku wycinki drzewostanu potencjalne siedliska ptaków, wywiesić 1 skrzynkę lęgową typu A1 oraz 1 skrzynkę lęgową typu B. Skrzynki lęgowe wywiesić na drzewach nieprzeznaczonych do wycinki.

- j) Skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać, zawiesić i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
- skrzynki lęgowe dla ptaków muszą mieć otwierane przednie ścianki lub daszki, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
 - drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2 cm i szerokości co najmniej 5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,
 - drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
 - skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - zaleca się montaż skrzynek i schronów w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,
 - optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A1 przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki – 30 cm, wewnętrzny wymiar dna – 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8 cm,
 - optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki – 40 cm, wewnętrzny wymiar dna – 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 24-26 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm.
- k) Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez czyszczenie zamontowanych skrzynek lęgowych dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki.
- l) Oczyszczyć przepust w miejscu krzyżowania się pasa drogowego przebudowywanego odcinka drogi z ciekim. W przypadku przebudowy przepustu nie zmniejszać jego średnicy.
- m) Nie wprowadzać oświetlenia terenu inwestycji.
- n) Zestawienie drzew i krzewów ustalonych do usunięcia:

Lp.	Nr drzewa/krzewu	Gatunek drzewa	Nasadzenia zastępcze [szt.]
1.	1	wiąz	3
2.	2	robinia akacyjowa	3
3.	3	wiąz	3
4.	4a	wiąz	5
5.	4b	wiąz	3

6.	5	wiąz	2
7.	6	wiąz	5
8.	7	wiąz	2
9.	8	wiąz	2
10.	9	wiąz	2
11.	10	wiąz	3
12.	10a	wiąz	3
13.	11	wiąz	3
14.	12	robinia akacyjowa	2
15.	12a	czereśnia	2
16.	13	lipa drobnolistna	2
17.	14	robinia akacyjowa	2
18.	15	robinia akacyjowa	2
19.	16	lipa drobnolistna	1
20.	17	lipa drobnolistna	2
21.	21	lipa drobnolistna	3
22.	22	robinia akacyjowa	2
23.	23	lipa drobnolistna	2
24.	24	lipa drobnolistna	3
25.	24a	leszczyna	
26.	24b	robinia akacyjowa	4
27.	25	grab	1
28.	26	wiąz	1
29.	27	leszczyna	
30.	28	robinia akacyjowa	4

Podczas prac należy spełnić również poniższe warunki i wymagania:

- a) W czasie 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;
- b) Ze względu na rodzaj oraz charakter inwestycji wymagana jest jak najmniejsza ingerencja w środowisko;
- c) W pracach związanych z realizacją przedsięwzięcia należy uwzględnić interesy osób trzecich, polegające na dostępie do drogi publicznej;
- d) W czasie realizacji inwestycji należy zapewnić odpowiednie warunki sanitarno-higieniczne dla pracowników;

- e) Planowane zamierzenie inwestycyjne należy zaprojektować w sposób określony przepisami prawa oraz zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, przyjmując technologie i urządzenia przyjazne dla środowiska;
- f) Wszystkie urządzenia należy eksploatować w prawidłowy sposób oraz utrzymywać je we właściwym stanie technicznym;
- g) Zaplecze budowy wraz z miejscami postoju lub ewentualnego tankowania i wykonywania awaryjnych napraw maszyn budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, paliw odpadów bądź innych materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, zorganizować na terenie utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchniowych i podziemnych. Miejsce zaplecza budowy powinno znajdować się poza terenami chronionymi akustycznie, w odległości min 30 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych. Zaplecze to znajdować się musi na terenie ogrodzonym, bez dostępu osób trzecich.
- h) Miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym odpadów niebezpiecznych, zorganizować na szczelnym podłożu, w sposób zabezpieczający przed czynnikami atmosferycznymi i dostępem osób nieuprawnionych. Materiały niebezpieczne należy przechowywać w taki sposób aby nie doprowadzić do zanieczyszczania wód i powierzchni ziemi.
- i) W trakcie realizacji przedsięwzięcia zapewnić dostępność sorbentów, właściwych w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych;
- j) Wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do sieci kanalizacji deszczowej
- k) W trakcie realizacji bądź likwidacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, a wytworzone ścieki socjalno-bytowe dostarczać do oczyszczalni ścieków.

UZASADNIENIE

Dnia 19.12.2023r. (data wpływu: 19.12.2023r.) Pan Arkadiusz Malinowski Pełnomocnik Gminy Więcbork z siedzibą przy ul. Mickiewicza 22, 89-410 Więcbork, złożył do Burmistrza Więcborka wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego do realizacji przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej 020207C na ocinku ul. Wincentego Witosa

w Wituni na działkach o nr ewid. 396,404,108/2,107/19,189,184/2, obręb Witunia 0016, gmina Więcbok, powiat sępoleński”.

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 Kip (uzupełnioną w dniach: 28 lutego oraz 21 marca 2024 r.) stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019r. 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”.
- Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku kartą informacyjną przedsięwzięcia (zwaną dalej Kip),

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 .Celem inwestycji jest przebudowa ulicy Wincentego Witosa w Więcborku (drogi publicznej nr 020207C od km 2 + 786 do km 3 + 736), o łącznej długości 950 m. Zakres drogi od km 3 + 736 do km 3 + 870 został zaprojektowany w latach ubiegłych i jest w fazie budowy w ramach innego przedsięwzięcia. Po zsumowaniu odcinków ulicy Wincentego Witosa w Więcborku (drogi publicznej nr 020207C) podlegających przebudowie w ramach planowanego oraz realizowanego przedsięwzięcia, łączna ich długość wyniesie 1084 m (950 m + 134 m). Droga gminna nr 020207C łączy miejscowości Zakrzewek Wybudowanie – Witunia –Więcbork, stanowi również dojazd do gruntów rolnych. W aktualnym stanie ma nawierzchnię bitumiczną, mocno zdegradowaną.

Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, rozpatrując uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ww. uouioś, w tym skalę przedsięwzięcia i możliwe zagrożenia dla środowiska przy istniejącym użytkowaniu terenu, z uwzględnieniem wielkości, prawdopodobieństwa, czasu trwania i zasięgu oddziaływania.

W ramach zamierzenia planuje się:

- a) nową jezdnię o szerokości 5,0 m, o nawierzchni bitumicznej z poszerzeniami na łukach,
- b) budowę zjazdów indywidualnych bitumicznych,

- c) przebudowę skrzyżowań,
- d) budowę drogi dla pieszych, o nawierzchni twardej,
- e) wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. oznakowanie pionowe i poziome, kanalizację deszczową z odprowadzeniem wód do istniejących/projektowanych rowów,
- f) budowę kanału technologicznego.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- a) klasa drogi L,
- b) szerokość jezdni 5,0 m z poszerzeniami na łukach,
- c) pobocza o szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego,
- d) prędkość projektowa 30 km/h,
- e) kategoria ruchu KR2.

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 będą wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają też 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 Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowy ciąg komunikacyjny w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowanymi do przebudowy drogami.

Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Projektowane przedsięwzięcie, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji, nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni, nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanej paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego przede wszystkim dwutlenku węgla. Z uwagi na lokalny charakter 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 zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej. W opisie do przedmiotowej karty

informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że projektowana inwestycja jest obiektem naziemnym typu liniowego, która usytuowana zostanie w istniejącym pasie drogowym. Wymaga ciągłej konserwacji ze względu na jej nierówność i wyboje. W aktualnym stanie przedmiotowa droga ma nawierzchnię bitumiczną, mocno zdegradowaną. Dlatego też inwestycja ta znacznie poprawi komfort użytkowania oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. Inwestor w przedmiotowej karcie przedsięwzięcia opisał warianty przedsięwzięcia z uwzględnieniem wariantu najkorzystniejszego na środowisko.

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

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

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2023 r., poz. 1587 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi. Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania, tj. czyszczenia i konserwacji drogi oraz związanej z nią infrastruktury.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza 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 wodnogruntowego.

Na etapie eksploatacji projektuje się kanalizację deszczową z odprowadzeniem wód do istniejących i projektowanych rowów. Kanalizacja deszczowa wyprowadzona będzie na wysokości przepustów istniejących. Wody deszczowe zostaną podczyszczone przez separator lub odprowadzone bezpośrednio do rowów trawiastych.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdzono, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w obowiązującym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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 PM_{2,5} (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:

- a) wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie),
- b) 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 opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu,
- c) 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,
- d) 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 na terenie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, gdzie obowiązują uwarunkowania określone przez art. 17 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023 r., poz. 1336 ze 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, ze zm.), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

Zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Realizacja zadania wymaga wycinki do 28 drzew i do 13 m² krzewów, przy czym zaplanowane zostały nasadzenia zastępcze w ilości odpowiadającej skali wycinki (72 drzewa), w ramach których preferować należy zastosowanie gatunków rodzimych. W ramach rekompensaty przyrodniczej za utracone na skutek wycinki drzew potencjalne siedliska gatunków chronionych, zaplanowano montaż skrzynek lęgowych dla ptaków.

Prace związane z wycinką drzew i krzewów należy prowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu braku lęgów przez specjalistę ornitologa, w celu wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków.

Wobec drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt podkreślono 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 jej realizacji.

Planowane jest oczyszczenie istniejącego przepustu, w celu utrzymania jego funkcjonalności. W przypadku konieczności przebudowy przepustu, jego średnica nie zostanie zmniejszona.

Ograniczenia dotyczące oświetlenia terenu zamierzenia mają na celu zminimalizowanie zanieczyszczenia światłem oraz oddziaływania na zwierzęta, w szczególności nietoperze.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz oraz Krajeński Park Krajobrazowy, 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 zerowania, jak również niszczenie, usuwaniem 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.

Inwestycja nie jest zlokalizowana w strefie ochronnej ujęć wód. Jest natomiast zlokalizowana w dorzeczu Odry, dla którego opracowano „Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” przyjętym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 16 listopada 2022r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2023, poz. 335), w regionie wodnym Noteci, w zlewni rzeki Noteć i położona jest na obszarze:

a) Jednolitej Części Wód Powierzchniowych jeziornych (JCWP LW) oznaczonej kodem: LW10501

- Więcborskie, Typ JCWP: WSd_a – Jezioro na podłożu wapiennym, o dużej wartości współczynnika Schindlera, stratyfikowane; status JCWP: NAT – naturalna część wód.

Ocena aktualnego stanu JCWP:

- Stan/potencjał ekologiczny: umiarkowany stan ekologiczny;
- Stan chemiczny: stan chemiczny poniżej dobrego;
- Stan (ogólny): zły stan wód

Zlewnia posiadała ustalony punkt pomiarowo kontrolny i była monitorowana w poprzednim cyklu planistycznych (2016-2021) oraz jest monitorowana – posiada ustalony ppk na okres 2022-2027

Rodzaj zidentyfikowanych presji determinujących stan wód w obrębie JCWP:

- Główne źródło presji troficznych: rolnictwo i depozycja; odpływ miejski
- Główne źródło presji chemicznych: rozproszone – rozwój obszarów zurbanizowanych: transport, turystyka, odpływ miejski, nieznane (substancje zakazane)

Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest:

- Stan/potencjał ekologiczny: dobry stan ekologiczny;
- Stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren (w+b) poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry.

Zlewnia jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celu środowiskowego.

Odstępstwa od osiągnięcia celów środowiskowych:

- Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 RDW; termin osiągnięcia celu środowiskowego: Azot ogólny, fosfor ogólny, rtęć (w) – do 2027 r.; przewodność, przezroczystość; PMPL, ESMI, IOJ, LMI – po 2027 r.; substancje priorytetowe wprowadzone dyrektywą 2013/39/UE/ - do 2039 r.
- Dla danej JCWP zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust.5 RDW; wskaźniki/grupa wskaźników, w zakresie których ustalono mniej rygorystyczny cel środowiskowy dla JCWP – Benzo(a)piren (w+b)

- Dla danej JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 7 Ramowej Dyrektywy Wodnej.

b) Jednolitej Części Wód Podziemnych (JCWPd) o kodzie GW600035.

Ocena stanu JCWPd (2019)

- Stan chemiczny: dobry;
- Stan ilościowy: dobry;
- Stan JCWPd: dobry.

JCWPd jest monitorowana. Zidentyfikowane presje znaczące, wynik analizy znaczących oddziaływać – JCWPd: presja obszarowa rozproszona związana z rolnictwem, gospodarką komunalną lub przemysłem.

Celem środowiskowym dla ww. JCWPd jest:

- Stan chemiczny: dobry stan chemiczny
- Stan ilościowy: dobry stan ilościowy.

Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego: niezagrożona.

Odstępstwa od osiągnięcia celów środowiskowych:

- Dla danej JCWPd nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej – odstępstwo w zakresie terminu osiągnięcia celów środowiskowych;
- Dla danej JCWP nie zostało ustanowione odstępstwo z art. 4 ust. 5 Ramowej Dyrektywy Wodnej – ustalenie mniej rygorystycznego celu środowiskowego.
- Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego. Cel środowiskowy dla obszaru: Ochrona przyrody i krajobrazu w warunkach zrównoważonego rozwoju. Eliminacja lub ograniczanie zagrożeń dla przyrody i krajobrazu. W szczególności: rzeki, strumienie jeziora, bory bagienne, olsy, łęgi, torfowiska – niskie, wysokie, przejściowe, źródłiska, zbiorniki dystroficzne, torfowiska zasadowe, flora i fauna ekosystemów wodno-błotnych Ochrona centralnej części regionu Pojezierza Krajeńskiego ze względu na wartości przyrodnicze, historyczne i kulturowe oraz walor krajobrazowe w celu zachowania i popularyzacji tych wartości w warunkach zrównoważonego rozwoju (wymaga: ochrona w krajobrazie zbiorników wodnych, w tym zapobieżenie zanikowi i niszczeniu oczek wodnych i zabagnień śródpolnych, zapobieżenie spadkowi poziomu wód gruntowych, wykluczenie melioracji jednostronnie odwadniających). Osiągnięcie dobrego stanu wód powierzchniowych i podziemnych.
- Projektowana inwestycja zlokalizowana jest poza obszarem Jednolitych Części Wód Powierzchniowych(JCWP) rzecznych oraz poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP). Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne.

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

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

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 45/2023.

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.6220.1.10.2023.1 z dnia 28.12.2023r., które zostało zamieszczone na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w Więcborku, tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Więcborku, tablicach ogłoszeń wsi Witunia 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.6220.1.10.2023.2), Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim (znak: SR.6220.1.10.2023.3) oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu (znak: SR.6220.1.10.2023.4) 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.9022.1.2.1.2024 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 Zarządu Zlewni Wód Polskich w Inowrocławiu pismem z dnia 17.01.2024r. (data wpływu: 17.01.2024r.) znak: DI.ZZŚ.4901.3.2024.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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 17.01.2024r. (data wpływu: 17.01.2024r.) znak: WOO.4220.1070.2023.JM wezwał inwestora do uzupełnienia karty inwestycji przedsięwzięcia. Burmistrz Więcborka dnia 19.01.2024r. powiadomił obwieszczeniem SR.6220.1.10.2023.5 o wpłynięciu w/w pisma i przedłużeniu załatwienia terminu sprawy.

Dnia 06.02.2024r. w aktach sprawy zarejestrowano pismo znak: WOO.4220.1070.2023.JM.2 Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy o przedłużeniu przedłożeniu uzupełnienia karty informacyjnej do 31.03.2024r. o czym Burmistrz Więcborka zawiadomił strony postępowania obwieszczeniem SR.6220.1.10.2023.6 z dnia 20.02.2024r. Dnia 29.02.2024 r. obwieszczeniem SR.6220.10.2023.7 ponownie został przedłużony termin załatwieni sprawy i przedłożenia uzupełniania karty informacyjnej. Dnia 06.03.2024r. zarejestrowano pismo pełnomocnika inwestora (z dnia 27.02.2024r.) w sprawie uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Dnia 12.03.2024r. Burmistrz Więcborka zawiadomił strony o wpłynięciu uzupełnienia karty inwestycyjnej przedsięwzięcia do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Dnia 13.03.2024r. zostało zarejestrowane w aktach sprawy pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy (znak: WOO.4220.1070.2023.JM.3 do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia. Dnia 18.03.2024r. obwieszczeniem SR.6220.1.10.2023.9 Burmistrz Więcborka zawiadomił strony o wpłynięciu w/w pisma i przedłużeniu terminu załatwienia sprawy. Dnia 25.03.2024r. zarejestrowano pismo pełnomocnika inwestora z dnia 21.03.2024r. w sprawie uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia w nawiązaniu do wezwania Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

Dnia 04.04.2024r. wpłynęło pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy informujące o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania oraz uzgodnienia do przeprowadzenia powyższej inwestycji.

Przed wydaniem przedmiotowej decyzji Burmistrz Więcborka Obwieszczeniem znak: SR.6220.1.10.2023.11 z dnia 12.04.2024r. 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.

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. Pełnomocnik – Arkadiusz Malinowski
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 2/2024 z dnia 06.05.2024r., znak sprawy: SR.6220.1.10.2023.12

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.)

Celem inwestycji jest przebudowa ulicy Wincentego Witosa w Więcborku (drogi publicznej nr 020207C od km 2 + 786 do km 3 + 736), o łącznej długości 950 m. Zakres drogi od km 3 + 736 do km 3 + 870 został zaprojektowany w latach ubiegłych i jest w fazie budowy w ramach innego przedsięwzięcia. Po zsumowaniu odcinków ulicy Wincentego Witosa w Więcborku (drogi publicznej nr 020207C) podlegających przebudowie w ramach planowanego oraz realizowanego przedsięwzięcia, łączna ich długość wyniesie 1084 m (950 m + 134 m). Droga gminna nr 020207C łączy miejscowości Zakrzewek Wybudowanie – Witunia –Więcbork, stanowi również dojazd do gruntów rolnych. W aktualnym stanie ma nawierzchnię bitumiczną, mocno zdegradowaną.

W ramach zamierzenia planuje się:

- a) nową jezdnię o szerokości 5,0 m, o nawierzchni bitumicznej z poszerzeniami na łukach,
- b) budowę zjazdów indywidualnych bitumicznych,
- c) przebudowę skrzyżowań,
- d) budowę drogi dla pieszych, o nawierzchni twardej,
- e) wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, m.in. oznakowanie pionowe i poziome, kanalizację deszczową z odprowadzeniem wód do istniejących/projektowanych rowów,
- f) budowę kanału technologicznego.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- a) klasa drogi L,
- b) szerokość jezdni 5,0 m z poszerzeniami na łukach,
- c) pobocza o szerokości 0,75 m z kruszywa łamanego,
- d) prędkość projektowa 30 km/h,
- e) kategoria ruchu KR2.

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 będą wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają też stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. 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.

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 zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej. W opisie do przedmiotowej karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że projektowana inwestycja jest obiektem naziemnym typu liniowego, która usytuowana zostanie w istniejącym pasie drogowym. Wymaga ciągłej konserwacji ze względu na jej nierówność i wyboje. W aktualnym stanie przedmiotowa droga ma nawierzchnię bitumiczną, mocno zdegradowaną. Inwestycja ta znacznie poprawi komfort użytkowania oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa.

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. 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. Na etapie eksploatacji projektuje się kanalizację deszczową z odprowadzeniem wód do istniejących i projektowanych rowów. Kanalizacja deszczowa wyprowadzona będzie na wysokości przepustów istniejących. Wody deszczowe zostaną podczyszczone przez separator lub odprowadzone bezpośrednio do rowów trawiastych.

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. 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 oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu. Zastosowane będą materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu zostaną zraszane wodą.

- a) 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.

Planowane jest oczyszczenie istniejącego przepustu, w celu utrzymania jego funkcjonalności. W przypadku konieczności przebudowy przepustu, jego średnica nie zostanie zmniejszona.

Realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz oraz Krajeński Park Krajobrazowy, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.



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

