

DECYZJA Nr Irg.6220.12.2015

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104 art. 107 § 1 i 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. 2013 r. poz. 267), zgodnie z 59 ust. 1 pkt 2, art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt 2 art. 75 ust. 1 pkt 4, 84 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227), a także § 3 ust. 1 pkt 60, 68, 79 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397 z późn zm.), **rozpatrując wniosek**

Gminy Sępólno Krajeńskie z siedzibą przy ul. T., Kościuszki, 89-400 Sępólno Krajeńskie,
z dnia 20 października 2015r.

o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Modernizacji drogi dojazdowej do gruntów rolnych w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej o minimalnej łącznej grubości warstw 6 cm, w km 0+000 do km 3+100 w obrębie geodezyjnym Wałdowo dz. nr 254/1, 349/3, 649, 349/1”

po zasięgnięciu opinii:

1. Państwowego Powiatowego Inspektoratu Sanitarnego – postanowienie znak: N.NZ.401.31.2015 z dnia 02-11-2015r
2. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy - postanowienie znak: WOO.4240.649.2015.JO z dnia 30-10-2015r. (wpł. 05-11-2015r.).

oraz z następującymi dowodami i materiałami informacyjnymi:

- informacja o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko, sporządzona zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 3 ust. 1 pkt 5 Ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

STWIERDZAM

Brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na:

„Modernizacji drogi dojazdowej do gruntów rolnych w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej o minimalnej łącznej grubości warstw 6 cm, w km 0+000 do km 3+100 w obrębie geodezyjnym Wałdowo dz. nr 254/1, 349/3, 649, 349/1”

1. Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi **załącznik nr 1**, stanowiący część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

W dniu 20 października 2015 r. do tut. Urzędu wpłynął wniosek Gminy Sępólno Krajeńskie z siedzibą przy ul. Tadeusza Kościuszki 11, 89-400 Sępólno Krajeńskie, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn. **„Modernizacji drogi dojazdowej do gruntów rolnych w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej o minimalnej łącznej grubości warstw 6 cm, w km 0+000 do km 3+100 w obrębie geodezyjnym Wałdowo dz. nr 254/1, 349/3, 649, 349/1”**

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 60, rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213 poz. 1397 ze zm.) –

„60) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;”

w/w inwestycja zaliczana jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których raport może być wymagany. Po analizie wniosku oraz informacji o planowanym przedsięwzięciu i po ustaleniu stron postępowania administracyjnego, zgodnie z art. 61 § 4 i 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. 2013 r. poz. 267 ze zm.) Burmistrz Sępólna Krajeńskiego w dniu 20-10-2015r. powiadomił o wszczęciu postępowania w przedmiotowej sprawie w formie obwieszczenia (liczba stron postępowania przekracza 20 – art. 74 ust. 3 stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego), informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z dokumentami i złożenia ewentualnych uwag i wniosków. Stosowe informacje zamieszczone zostały na stronie internetowej www.ekoportal.gov.pl, www.bip.gmina-sepolno.pl oraz w miejscu realizacji przedsięwzięcia – na tablicy ogłoszeń sołectwa Wałdowo. W terminie wskazanym w zawiadomieniu strony nie wniosły uwag ani zastrzeżeń do przedmiotowego postępowania.

W myśl art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227 ze zm.), Burmistrz Sępólna Krajeńskiego pismem znak: Irg. 6220.12.2015 z dnia 20-10-2015r. zwrócił się, odpowiednio do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony

Środowiska w Bydgoszczy z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanej inwestycji.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Sępólnie Krajeńskim pismem znak : N.NZ.401.31.2015 z dnia 02-11-2015r. **stwierdził, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy postanowieniem znak WOO.4240.649.2015.JO z dnia 30-10-2015r. (wpł. 05-11-2015r.) **stwierdził, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

W dniu 16-11-2015r po analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględniając opinię wydaną przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Burmistrz Sępólna Krajeńskiego postanowił, iż dla planowanego przedsięwzięcia **nie istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r., nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony. W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 cyt. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter inwestycji, usytuowania przedsięwzięcia, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego jest modernizacji drogi dojazdowej do gruntów rolnych w technologii nawierzchni bitumicznej realizowanej dwuwarstwowo, składającej się z warstwy wiążącej i ścieralnej o minimalnej łącznej grubości warstw 6 cm, w km 0+000 do km 3+100 w obrębie geodezyjnym Wałdowo dz. nr 254/1, 349/3, 649, 349/1. Długość planowanej przebudowy: 3,05170 km. Realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie polegała na uporządkowaniu istniejącej infrastruktury komunikacyjnej w środowisku je otaczającym. Wykonanie przebudowy gwarantuje osiągnięcie celu, jakim jest również m. in. pozytywny efekt ekologiczny, czyli poprawa zastanego środowiskowego stanu dotychczasowego, który jest aktualnie źródłem niedogodności, uciążliwości i ograniczeń. Po zrealizowaniu przedsięwzięcia nastąpi poprawa:

- równości nawierzchni, co wiązać się będzie ze zmniejszeniem emisji hałasu i spalin i pyłu,

- bezpieczeństwa ruchu, a tym samym zmniejszenie zagrożenia skażenia środowiska poprzez zmniejszenie ilości uszkodzeń pojazdów, kolizji i wypadków,
- skuteczne odwadnianie terenu dzięki odtworzeniu poprawnego stanu technicznego istniejących rowów przydrożnych.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska

Droga publiczna kategorii gminnej na analizowanym obszarze przebiega na terenie niezabudowanym, wiejski w obrębie geodezyjnym Wałdowo, gmina Sępólno Krajeńskie. Teren inwestycji zlokalizowany na terenie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego. Realizacja w/w zamierzenia planowana jest na dz. o n – rach ewid.: 254/1, 349/3, 649, 349/1 województwo kujawsko - pomorskie, powiat sępoleński, gmina Sępólno Krajeńskie, jednostka ewidencyjna Sępólno Krajeńskie, obręb ewidencyjny Wałdowo, województwo kujawsko - pomorskie, powiat sępoleński, gmina Sępólno Krajeńskie, jednostka ewidencyjna Sępólno Krajeńskie, obręb ewidencyjny Wałdowo. Jako, że zakres planowanego przedsięwzięcia łączy w sposób trwały inne odcinki drogowe w jeden zintegrowany układ, to sumaryczna długość przedstawianych w niniejszym opracowaniu do przebudowy ciągów komunikacyjnych równa jest ok. 3,05170 km. W/w przebudowa realizowana będzie w zakresie branży drogowej. Ciąg komunikacyjny przedstawiony do przebudowy legitymuje się aktualnie następującym stanem zagospodarowania zasadniczego: nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem wapiennym o zmiennej grubości (5-15 cm), bez obustronnych chodników, bez infrastruktury towarzyszącej tj. kanalizacji deszczowej, oświetlenia ulicznego, pobocze stanowi pas roślinności przydrożnej, którą stanowią zakrzaczenia i zachwaszczenia oraz drzewa przydrożne. Ważnym aspektem niniejszego przedsięwzięcia jest fakt, że nie obejmuje ono wycinki istniejącego drzewostanu.

Ciąg komunikacyjny, o którym mowa powyżej znajduje się w bardzo złym stanie technicznym i jest trudno przejezdny, szczególnie w okresach wiosennych roztopów, jak i każdorazowo po intensywnych opadach atmosferycznych. Ponadto zagospodarowanie pasa drogowego pozostawia wiele do życzenia, na co wpływ mają przede wszystkim: nieregularność szerokości jezdni oraz źle funkcjonujące odwodnienie powierzchniowe, czego przyczyną są: źle ukształtowana niweleta drogi, zdewastowane i zarośnięte rowy przydrożne oraz bardzo zawyżone pobocza, które w skrajnych przypadkach są jedynie szczątkowe. Pobocza gruntowe ze względu na swoją szczątkowość, nieregularność i generalne zawyżenie nie spełniają przypisanej im funkcji. Na całej długości rozpatrywanego odcinka drogi występują ubytki i deformacje istniejącej nawierzchni.

Będący przedmiotem niniejszego opracowania ciąg komunikacyjny jest niedostosowany do wymogów technicznych stawianych tego rodzaju budowlom. Powoduje to przede wszystkim utrudnienia w ich użytkowaniu i wprowadza dodatkowo zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rodzaj i stan nawierzchni generują znaczne uciążliwości eksploatacyjne, w tym ujemnie wpływają na trwałość techniczną wszelkich pojazdów korzystających z tych dróg. Ponadto – w związku z użytkowaniem przez wszelkiego rodzaju pojazdy w tym samochody osobowe oraz maszyny

i sprzęt rolniczy – w zależności od aury, wzbijają się w powietrze ogromne ilości pyłu i kurzu lub też tworzy się, a ponadto wzrasta natężenie hałasu i potęgują się wibracje, które przenoszą się na przyległe otoczenie.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania

Ograniczone zostaną do minimum wszelkie negatywne oddziaływania na środowisko i podjęte zostaną działania mające na celu minimalizację oddziaływania na środowisko. Roboty ziemne oraz inne roboty realizowane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego lub urządzeń technicznych, prowadzone w obrębie brył korzeniowych drzew, będą wykonywane w sposób najmniej szkodzący drzewom. Co do zasady przyjmuje się, że w obrębie planowanej przebudowy obowiązywać będzie powszechny zakaz:

- a) postępu i manewrowania sprzętem, maszynami i pojazdami w pobliżu drzew,
- b) składowania jakichkolwiek materiałów i mas ziemnych w obrębie odpowiadającym co najmniej rzutowi poziomemu koron drzew,
- c) zagęszczania gruntu na powierzchni odpowiadającej co najmniej rzutowi poziomemu koron drzew (w skrajnych przypadkach operację tą należało będzie ograniczyć do niezbędnego minimum),
- d) zmiany poziomu gruntu do odległości równej rzutowi korony drzewa powiększonej o 1,00 m.

Ponadto ustala się zasady ochrony drzewostanu. Tak więc w pierwszym rzędzie pnie drzew rosnących w obrębie planowanej przebudowy zostaną osłonięte poprzez oszalowanie deskami, owinięcie materiałami jutowymi, matami słomianymi lub folią pęcherzykową. Zabezpieczenie to sięgać będzie do wysokości co najmniej 1,50 m i będzie ściśle przylegać do pnia, co zapewni obwiązanie sznurkiem sizalowym, odrutowanie lub otaśmowanie. W razie konieczności, korony drzew zostaną zabezpieczone poprzez podwiązywanie gałęzi narażonych na uszkodzenia lub wykonane zostaną przez wyspecjalizowaną firmę cięcia redukujące rozmiary koron w sposób zgodny z normami obowiązującym w chirurgii drzew i przepisach prawa.

W trakcie realizacji planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się obniżania terenu. Co do zasady ustala się również, że tereny zatrawione, na których prowadzone będą roboty budowlane, przywrócone zostaną do stanu pierwotnego, a przypadku uszkodzeń korzeni lub gałęzi i pni drzew, na wykonawcy robót ciążyć będzie obowiązek zlecenia specjalistycznej firmie usunięcia szkód. Obowiązek właściwego zabezpieczenia elementów środowiska przyrodniczego, w tym również istniejących drzew, spoczywać będzie na wykonawcy robót, natomiast służby inwestora zobowiązane będą do dopilnowania, aby wykonawca robót zabezpieczył drzewa i ich korzenie w sposób gwarantujący ich skuteczną ochronę przed uszkodzeniami. W związku z tym inwestor powoła na czas robót - nadzór inwestorski, który będzie sprawował kontrolę nad jakością wykonywanych prac.

Kolejnymi aspektami z zakresu ochrony środowiska pozostają:

- a) urządzenie zaplecza placu budowy,
- b) ochrona akustyczna oraz ochrona powietrza i ziemi,

- c) ochrona płazów i gadów,
- d) ochrona wód.

Podczas wykonywania zadania powstawać mogą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz komunalne. Wszystkie one będą gromadzone w wydzielonym miejscu, odpowiednio zabezpieczone, a następnie wywiezione i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.).

Sposób magazynowania odpadów będzie selektywny z podziałem na odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne. Odpady niebezpieczne magazynowane będą osobno w szczelnych zbiornikach lub pojemnikach. Oleje magazynowane będą w szczelnych zamykanych beczkach, a materiały filtracyjne w plastikowych pojemnikach przeznaczonych do magazynowania materiałów filtracyjnych,

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gleby. Wykonawcy robót będą używać maszyny i sprzęt w odpowiednim stanie technicznym, aby nie dopuścić do przedostawania się zanieczyszczeń ropopochodnych do wód gruntowych. Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i nie spowoduje znacznego wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Zamierzenie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych warunków ruchowych oraz wymogów bezpieczeństwa.

W aspekcie stałego wpływu przedsięwzięcia na środowisko, zamierzenie nie zwiększy stopnia zanieczyszczenia gleby oraz nie spowoduje dodatkowego wprowadzania ścieków, ani szkodliwych substancji i energii do środowiska.

Po wzmocnieniu konstrukcji drogi zwiększy się płynność ruchu i nastąpi poprawa bezpieczeństwa komunikacyjnego, w związku z czym generalnie zmniejszy się poziom hałasu. Emisja zanieczyszczeń powstających podczas eksploatacji nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

Zamierzenie jest usytuowane w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549). Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia

celów środowiskowych zawartych w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W najbliższym otoczeniu drogi znajdują się nieliczna zabudowa zagrodowa, pola uprawne oraz tereny zalesione.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach Krajeńskiego Parku Krajobrazowego, na terenie którego obowiązują przepisy zawarte w Uchwale Nr X/229/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 roku w sprawie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj-Pom. z 2015 r. poz. 2550).

Zgodnie z § 3 ust. 1 powyższej Uchwały, w Krajeńskim Parku Krajobrazowym obowiązuje zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Jednocześnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. O ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651 j.t.) zakaz, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, nie dotyczy realizacji inwestycji celu publicznego w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2015 r. poz. 199 ze zm.).

W wyniku prowadzonych prac nie przewiduje się zakłócenia walorów krajobrazowych terenu lub zajęcia powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych lub miejsc występowania gatunków chronionych w obrębie terenów leśnych, obszarów wodnych, wodno - błotnych i łąk.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją przyjęty zakres robót, jej lokalizację i przyjęte działania minimalizujące, nie przewiduje się, aby planowane prace wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności.

Budowa dróg nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o jego zaliczeniu do zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2013 r., poz. 1479).

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

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

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

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

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

- a) powódź - zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
- b) nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
- c) huragany - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
- d) upały - deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiana trasa posiada charakter lokalnej, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu. Dodatkowo podkreślić należy, iż omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przedsięwzięcie 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 i eksploatacji przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, po analizie karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz uwzględniając opinię wydaną przez Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Sępólnie Krajeńskim oraz

Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Burmistrz Sępólna Krajeńskiego postanowił, iż dla planowanego przedsięwzięcia **nie istnieje obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

Mając powyższe na uwadze orzekam jak w sentencji.

Informacje o niniejszym postępowaniu została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku.

Burmistrz Sępólna Krajeńskiego poprzez publikację informacji o podjętej decyzji spełnił obowiązek upublicznienia postępowania. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi odnoszące się do prowadzonego postępowania.

W tym stanie rzeczy należało orzec, jak na wstępie.

W oparciu o art. 86 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzję, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1-13.

Niniejsza decyzja została podana do publicznej wiadomości poprzez wywieszenie obwieszczenia na tablicach ogłoszeń – miejscu realizacji przedsięwzięcia – sołectwo Wałdowo, tablica Urzędu Miejskiego, na stronie internetowej gminy Sępólno Krajeńskie www.bip.gmina-sepolno.pl oraz na stronie www.ekoportal.gov.pl

POUCZENIE

Niniejsza decyzja nie rodzi praw do terenu oraz nie narusza prawa własności i uprawnień osób trzecich. Termin ważności decyzji ustala się na okres czterech lat od momentu w którym stała się ona ostateczna. Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy za moim pośrednictwem w terminie czternastu dni od daty jej doręczenia.



Z up. BURMISTRZA
mgr inż. Marek Zieńko
Z. ca. Burmistrza

Otrzymują:

1. Wnioskodawca – Gmina Sępólno Krajeńskie
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny ul. T. Kościuszki 28, 89-400 Sępólno Kraj.
4. Strony postępowania poprzez obwieszczenie
5. A/a.

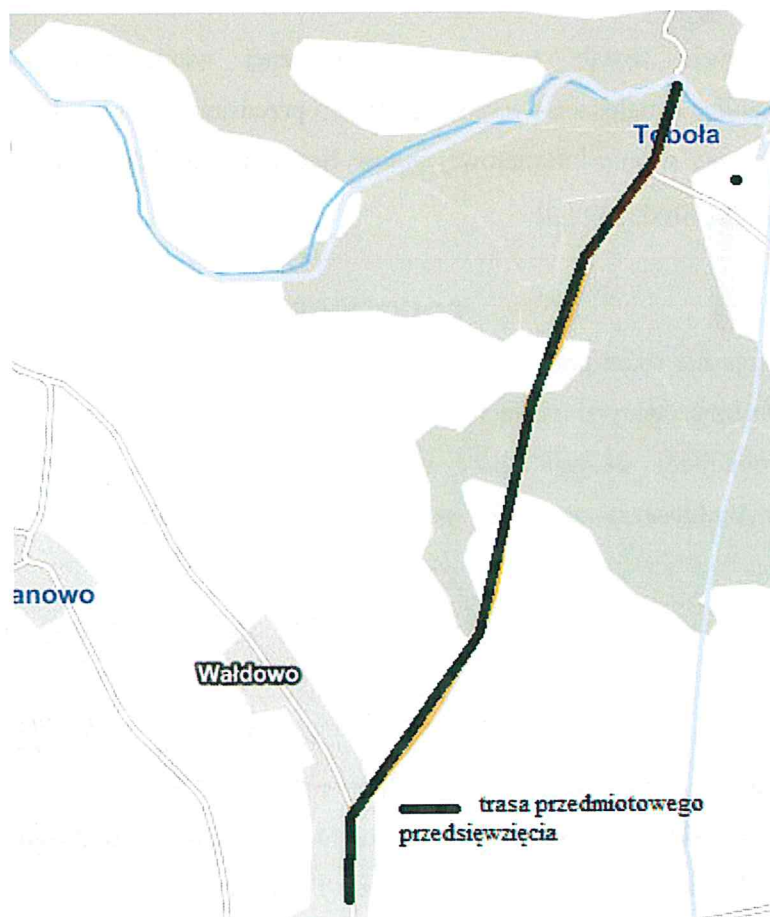
Załącznik Nr 1 : Charakterystyka przedsięwzięcia - zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

I. Wnioskodawca:

Gmina Sępólno Krajeńskie, ul. T. Kościuszki 11, 89-400 Sępólno Kraj.

RODZAJ, SKALA I USYTUAOWANIE PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego jest Długość planowanej przebudowy: *od km 0+000,00 do km 3+051,70* (3,05170 km). Droga publiczna kategorii gminnej na analizowanym obszarze przebiega na terenie niezabudowanym, wiejskim zlokalizowanym w obrębie geodezyjnym Kawle i Wiśniewa, gmina Sępólno Krajeńskie. Teren inwestycji zlokalizowany na terenie Krajeńskiego Parku Krajobrazowego.



Źródło: <http://mapy.mojregion.info/geoportal>

Realizacja w/w zamierzenia planowana jest na dz. o n – rach ewid.: 254/1, 349/3, 649, 349/1 województwo kujawsko - pomorskie, powiat sępoleński, gmina Sępólno Krajeńskie, jednostka ewidencyjna Sępólno Krajeńskie, obręb ewidencyjny Wałdowo, województwo kujawsko - pomorskie,

powiat sępoleński, gmina Sępólno Krajeńskie, jednostka ewidencyjna Sępólno Krajeńskie, obręb ewidencyjny Wałdowo. Jako, że zakres planowanego przedsięwzięcia łączy w sposób trwały wymienione odcinki drogowe w jeden zintegrowany układ, to sumaryczna długość przedstawianych w niniejszym opracowaniu do przebudowy ciągów komunikacyjnych równa jest ok. 3,05170 km. W/w przebudowa realizowana będzie w zakresie branży drogowej.

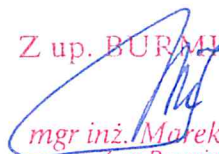
Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowym sposobie ich wykorzystywania i pokrycie nieruchomości szatą roślinną

Długość przedsięwzięcia objętego niniejszym opracowaniem to ok. 3,05170 km. Ciąg komunikacyjny przedstawiony do przebudowy legitymuje się aktualnie następującym stanem zagospodarowania zasadniczego: nawierzchnia gruntowa ulepszona kruszywem wapiennym o zmiennej grubości (5-15 cm), bez obustronnych chodników, bez infrastruktury towarzyszącej tj. kanalizacji deszczowej, oświetlenia ulicznego, pobocze stanowi pas roślinności przydrożnej, którą stanowią zakrzaczenia i zachwaszczenia oraz drzewa przydrożne. Ważnym aspektem niniejszego przedsięwzięcia jest fakt, że nie obejmuje ono wycinki istniejącego drzewostanu.

Ciąg komunikacyjny, o którym mowa powyżej znajduje się w bardzo złym stanie technicznym i jest trudno przejezdny, szczególnie w okresach wiosennych roztopów, jak i każdorazowo po intensywnych opadach atmosferycznych. Ponadto zagospodarowanie pasa drogowego pozostawia wiele do życzenia, na co wpływ mają przede wszystkim: nieregularność szerokości jezdni oraz źle funkcjonujące odwodnienie powierzchniowe, czego przyczyną są: źle ukształtowana niweleta drogi, zdewastowane i zarośnięte rowy przydrożne oraz bardzo zawyżone pobocza, które w skrajnych przypadkach są jedynie szczątkowe.

Pobocza gruntowe ze względu na swoją szczątkowość, nieregularność i generalne zawyżenie nie spełniają przypisanej im funkcji. Na całej długości rozpatrywanego odcinka drogi występują ubytki i deformacje istniejącej nawierzchni.

Będący przedmiotem niniejszego opracowania ciąg komunikacyjny jest niedostosowany do wymogów technicznych stawianych tego rodzaju budowlom. Powoduje to przede wszystkim utrudnienia w ich użytkowaniu i wprowadza dodatkowo zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego. Rodzaj i stan nawierzchni generują znaczne uciążliwości eksploatacyjne, w tym ujemnie wpływają na trwałość techniczną wszelkich pojazdów korzystających z tych dróg. Ponadto – w związku z użytkowaniem przez wszelkiego rodzaju pojazdy w tym samochody osobowe oraz maszyny i sprzęt rolniczy – w zależności od aury, wzbijają się w powietrze ogromne ilości pyłu i kurzu lub też tworzy się, a ponadto wzrasta natężenie hałasu i potęgają się wibracje, które przenoszą się na przyległe otoczenie.

Z up. BURMISTRZA

mgr inż. Marek Zińko
Z-ca Burmistrza

