



WÓJT GMINY SKRWILNO

Powiat rypiński, woj. kujawsko-pomorskie,
87-510 SKRWILNO, ul. Rypińska 7, tel. 54 270 00 70, fax. 54 270 02 14
e-mail: gmina@skrwilno.pl www.bip.skrwilno.pl

Skrwilno, dnia 17 czerwca 2020 roku

RI.6220.2.2020.AS

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Na podstawie art. 71 ust. 1 i 2, art. 72 ust. 1, art. 73 ust. 1, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 79 ust. 1, art. 82, art. 85 ust. 1 i 2 pkt. 2 oraz ust. 3 i art. 86 w związku z art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.), oraz art. 80 i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.), a także w § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) - po rozpatrzeniu wniosku złożonego przez **Zarząd Dróg Powiatowych w Rypinie** o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na: **„Przebudowa drogi powiatowej nr 2221C Puszcza Miejska – Skrwilno w miejscowości Skudzawy.”** po dokonaniu uzgodnień z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska i Polskim Gospodarstwem Wodnym „Wody Polskie” oraz po zwróceniu się o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego

Ustalam

środowiskowe uwarunkowania realizacji wyżej wymienionego przedsięwzięcia w następujący sposób:

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa drogi powiatowej nr 2221C relacji Puszcza Miejska–Skrwilno w miejscowości Skudzawy. Przebudowa zostanie przeprowadzona na odcinku od około km 2+570,00 do około km 4+120,00 o całkowitej długości około 1500,00 m. Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gminy Skrwilno, w miejscowości Skudzawy, powiat rypiński, województwo kujawsko-pomorskie.

Planowane przedsięwzięcie usytuowane będzie w miejscowości Skudzawy, w zachodniej części gminy Skrwilno. Inwestycja nie będzie wykraczała poza obecny pas drogowy i będzie realizowana na działkach ewidencyjnych: 93/4, 361/1, 362/1, 363/1, 364/3, 365/1, 203/1, 202/1, 720/1, 93/5, 831/1, 723/1, 902/1, 724/1, 725/1, 726/3, 727/1, 728/1, 732/1, 733/5, 834/2, 805/1, 830/1, 831/2, 829/1, 827/1, 825/2, 912/1, 733/6, 735/2, 818/1 i 736/1 obręb Skudzawy, jednostka ewidencyjna Skrwilno. Wszystkie działki, na których realizowane będzie przedsięwzięcie mają uregulowany status prawny i należą do Inwestora.

Planowany do przebudowy odcinek drogi, w granicach działek wchodzących w skład obecnego pasa drogowego, na którym planuje się rozbudowę drogi, zajmie powierzchnię do około 20000 m². Odcinek przewidziany do rozbudowy położony jest na terenach użytkowanych głównie rolniczo. Wzdłuż drogi zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa z budynkami

mieszkalnymi i gospodarczymi. Tereny w otoczeniu drogi użytkowane są na potrzeby prowadzonych w sąsiedztwie gospodarstw rolnych (użytki rolne). Końcowy odcinek drogi do przebudowy, o długości około 100 m, prowadzi przez teren leśny. Droga należy do kategorii dróg powiatowych, klasy Z (zbiorcza), posiada statut drogi publicznej i oznaczona jest nr 2221C.

Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest objęty ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenie uciążliwości dla terenów sąsiednich:

a) W trakcie realizacji przedsięwzięcia:

- 1) Uwzględnić postanowienia zawarte w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z 2016 r., poz. 124)
- 2) Prace polegające na wykonaniu robót budowlanych należy prowadzić w sposób bezpieczny dla środowiska gruntowo-wodnego, tj. wszelkie prace należy wykonywać przy wykorzystaniu sprawnego sprzętu i urządzeń, teren prac budowlanych należy zabezpieczyć w środki neutralizujące ewentualne wycieki substancji niebezpiecznych do środowiska (zapewnić dostępność sorbentów). Monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii. Zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
- 3) Zastosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 4) Materiały pyłące oraz masy bitumiczne transportować samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
- 5) Prace budowlane przy użyciu ciężkiego sprzętu należy prowadzić w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00, w celu wyeliminowania możliwych uciążliwości, ze strony nadmiernego hałasu oraz emisji pyłów.
- 6) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną powierzchnię, z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych.
- 7) Każdorazowo przed podjęciem prac, w tym wykopów, dokonać kontroli obecności zwierząt w zasięgu planowanych robót. W przypadku ich stwierdzenia, poszczególne osobniki odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska odpowiedniego dla danego gatunku lub siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki.
- 8) Zabezpieczyć drzewa i krzewy pozostające w zasięgu oddziaływania inwestycji przed możliwością mechanicznego uszkodzenia pni i bryły korzeniowej oraz przesuszaniem systemu korzeniowego.
- 9) Odpady powstałe z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz odpady komunalne, należy na czas prowadzenia ww. prac magazynować w sposób selektywny, w szczelnych pojemnikach, w miejscu przystosowanym do ich gromadzenia i zabezpieczonych przed dostępem osób niepowołanych, na podłożu zabezpieczonym przed możliwością przenikania w szczególności substancji niebezpiecznych o konsystencji płynnej do gruntu, a następnie przekazać firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarki odpadami.
- 10) Zastosować wyroby budowlane dopuszczone do obrotu i powszechnego stosowania w budownictwie: tj. wyroby właściwie oznaczone, dla których wydano certyfikat na znak bezpieczeństwa lub dokonano oceny zgodności lub deklaracji zgodności z Polską Normą lub aprobatą techniczną w odniesieniu do wyrobów nieobjętych certyfikatem bezpieczeństwa.
- 11) Przebudowę drogi powiatowej wykonać zgodnie z projektem budowlanym z zastosowaniem szczególnych zabezpieczeń technicznych i technologicznych.

12) Ustala się konieczność dotrzymania standardów jakościowych środowiska, a w szczególności dopuszczalne poziomy hałasu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112) dla terenów zabudowy mieszkaniowej zagrodowej i jednorodzinnej.

b) W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia:

1) Po wykonaniu przebudowy wprowadzić odpowiednią organizację ruchu, tak aby ruch pojazdów mógł odbywać się w sposób powodujący jak najmniejszą emisję substancji zanieczyszczających do powietrza, w tym gazów cieplarnianych.

2) Wykonanie nowej, równiej twardej nawierzchni i podwyższenie w ten sposób parametrów technicznych i eksploatacyjnych przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu komunikacyjnego w stosunku do stanu przed przeprowadzoną budową drogi.

3) Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych odbywać się będzie przy pomocy odpowiednio wykonanych spadków poprzecznych i podłużnych, umożliwiających spływ wód w kierunku poboczy i lokalnie występujących rowów przydrożnych. Pobocza gruntowe zostaną wyprofilowane, uzupełnione, poszerzone i zagęszczone. Rowy przydrożne zostaną odtworzone (odmulone, oczyszczone), w razie potrzeby wykonane zostaną nowe odcinku rowu, a w miejscu gdzie szerokość pasa drogowego nie pozwala na wykonanie rowów powstaną 4 studnie chłonne.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym

1) Zabezpieczenie terenów bezpośrednio przylegających do projektowanej przebudowy drogi powiatowej.

2) Zastosowanie rozwiązań w zakresie gospodarowania wodami opadowymi i roztopowymi oraz zastosowanie rozwiązań w zakresie gospodarowania odpadami, aby w pełni chronić grunt oraz wody powierzchniowe i podziemne przed zanieczyszczeniem.

3) Zastosowanie rozwiązań, które chronić będą w sposób wystarczający powietrze przed zanieczyszczeniami oraz będą wpływać na łagodzenie zmian klimatu.

4) Zastosowanie dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, w celu dotrzymania standardów jakości środowiska.

IV. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Planowane przedsięwzięcie nie należy do przedsięwzięć stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 roku w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, które znajdują się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnych awarii przemysłowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 138).

Dla projektowanego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania oraz określenie granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobu korzystania z nich w przypadku, o którym mowa w art. 135 ust. 1 ustawy Prawo Ochrony Środowiska.

V. W odniesieniu do planowanego przedsięwzięcia nie należy przeprowadzać oceny oddziaływania na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o pozwoleniu na budowę.

UZASADNIENIE

Postępowanie administracyjne prowadzone było w sprawie wydania decyzji określającej środowiskowe uwarunkowania na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowa drogi powiatowej nr 2221C Puszcza Miejska – Skrwilno w miejscowości Skudzawy.”

Postępowanie administracyjne zostało wszczęte w dniu 11 maja 2020 roku na wniosek złożony przez Zarząd Dróg Powiatowych w Ryplinie.

Dane o wniosku zostały zamieszczone na stronie internetowej Urzędu Gminy w Skrwilnie: www.bip.skrwilno.pl - karty informacyjne sios, a także podane do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy w Skrwilnie. Tutejszy organ przeprowadził procedurę informowania mieszkańców gminy o możliwości zapoznania się z materiałami dotyczącymi planowanego przedsięwzięcia oraz o możliwości wnoszenia wniosków i uwag.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.) realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko jest dopuszczalna wyłącznie po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji przedsięwzięcia.

Wnioskowana inwestycja jest przedsięwzięciem wymienionym § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) w związku, z czym, planowane przedsięwzięcie należy do grupy przedsięwzięć, dla których może być wymagane przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 i 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ prowadzący postępowanie pismem z dnia 11 maja 2020 roku wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, do Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie” oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego o uzgodnienie/wyrażenie stanowiska (opinii) w przedmiocie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Ryplinie w piśmie znak N.NZ-40-4-5/20 l.dz. 3479/20 z dnia 18 maja 2020 r. (wpływ do tut. organu: 19.05.2020 r.) wyraził opinię, że dla powyższego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy opinią z dnia 27 maja 2020 r. (wpływ do tut. Organu: 27.05.2020 r.) wyraził stanowisko, że dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko (znak: WOO.4240.465.2020.JM).

Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” z siedzibą w Warszawie zawiadomieniem znak WA.RZŚ.435.5.355.2020.BW z dnia 27 maja 2020 r. (wpływ do tut. organu: 28.05.2020 r.) przekazało według właściwości wystąpienie tut. Organu o uzgodnienie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia do Zarządu Zlewni we Włocławku.

Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” Zarząd Zlewni we Włocławku nie wyraził opinii w terminie określonym w art. 64 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 z późn. zm.). Niewydanie opinii we wskazanym terminie traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Celem planowanej inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. W obecnym stanie droga, na całym odcinku przewidzianym do przebudowy, o nawierzchni bitumicznej, posiada szerokość około 5 m. Droga częściowo pozbawiona jest pobocza, brak chodników, oświetlenia drogowego, kanalizacji deszczowej, wyznaczonych przejść dla pieszych, oznakowania pionowego i poziomego. Rowy odwadniające występują miejscowo na kilku odcinkach, pozostałe są w zarysie lub zasypane. Droga posiada zawyżone skrajnie oraz liczne ubytki w nawierzchni. W ciągu

drogi zlokalizowane są gruntowe i utwardzone zjazdy do budynków mieszkalnych i gospodarczych oraz na użytki rolne.

W ramach przedsięwzięcia droga zostanie poszerzona do szerokości 5,5 m, zostanie wykonana nowa nawierzchnia bitumiczna oraz pobocza drogowe, wyeliminowane zostaną przeszkody drogowe w postaci ubytków w nawierzchni, wybrzuszeń, zagłębień, kałuż i innych, ograniczone zostaną sytuacje hamowania, manewrowania oraz rozpędzania pojazdów związane z obecnym stanem drogi.

Przebudowywany odcinek drogi, na całej długości, będzie pokrywał się z obecnym jej przebiegiem. Nastąpi jego poszerzenie do szerokości 5,5 m na odcinkach prostych. Początek i koniec odcinka, zostanie dowiązany sytuacyjnie do stanu istniejącego. Niweletę modernizowanego odcinka drogi projektuje się dostosować do istniejących pochyłych podłużnych, uwzględniając wykonanie warstwy wyrównawczej i ścieralnej nawierzchni jezdni.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 t.j.). Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 85), stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001728889 - Rypienica do dopł. z jez. Długiego z jez. Długim, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

Przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływać na parametry wód w zakresie wszystkich elementów jakości wód powierzchniowych i podziemnych. Nie zajdą jakiejkolwiek zmiany charakterystyki fizycznej części wód, nie będą miały miejsca przekształcenia morfologii cieków i zbiorników wodnych oraz powiązane z nimi zmiany parametrów fizykochemicznych. Przedsięwzięcie nie będzie skutkowało pogorszeniem warunków siedliskowych rzek i zbiorników wodnych.

Planowane przedsięwzięcie, zlokalizowane będzie poza obszarami podlegającymi ochronie w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 z późn. zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej Obszarami Natura 2000. Najbliżej położone obszary podlegające ochronie to:

- Obszar chronionego krajobrazu „Źródła Skrwy”, znajdujący się w odległości około 80 m w kierunku północno-wschodnim od miejsca, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.
- Rezerwat Okalewo, znajdujący się w odległości około 7,7 km w kierunku północno-zachodnim od miejsca realizacji planowanego przedsięwzięcia.
- Obszar Natura 2000 - Mszar PŁOCICZNO, znajduje się w kierunku północno-wschodnim, w odległości około 14,5 km od miejsca, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.
- Rzeka Rypienica w kierunku północnym w odległości około 1 km, od miejsca, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.
- Rzeka Skrwa w kierunku wschodnim w odległości około 2,5 km, od miejsca, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.
- Jezioro Urszulewskie w kierunku południowym w odległości około 2,5 km, od miejsca, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.

- Jezioro Szczutowskie w kierunku południowym w odległości około 7 km, od miejsca, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.
- Jezioro Skrwilno w kierunku wschodnim w odległości około 6 km, od miejsca, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.

Najbliższe ujęcie wody, zbiorowego zaopatrzenia ludności usytuowane jest w miejscowości Skrwilno w odległości około 5,3 km w kierunku wschodnim od miejsca, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie.

Realizacja zamierzenia nie wymaga naruszenia naturalnych siedlisk przyrodniczych, ich przekształcenia, usunięcia drzew i krzewów oraz zajęcia siedlisk wrażliwych będących potencjalnym miejscem występowania gatunków chronionych. Różnorodność biologiczna winna być zachowana.

W związku z powyższym stwierdza się, że realizacja analizowanej inwestycji z uwagi na jej charakter, skalę i lokalizację nie będzie wiązać się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody, w tym na obszary Natura 2000. Realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych.

Biorąc pod uwagę położenie geograficzne nie stwierdza się negatywnego wpływu i występowania transgranicznego oddziaływania analizowanego zadania na środowisko.

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. W wyniku przeprowadzonej analizy przedłożonej przez wnioskodawcę dokumentacji, pod kątem wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na środowisko, stwierdzono, iż w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którym krzyżuje się przedmiotowa droga w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem nie dojdzie do przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu oraz dopuszczalnych poziomów hałasu.

Realizacja inwestycji nie zmieni istniejącego zagospodarowania i użytkowania terenu oraz nie wpłynie na ograniczenie sposobu zagospodarowania terenów sąsiednich. Analizowany odcinek drogi powiatowej nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym.

Po zrealizowaniu przedsięwzięcia nie zakłada się zmian struktury rodzajowej ruchu, ani znaczącego wzrostu natężenia ruchu drogowego. W związku z powyższym, nie wystąpi ponadnormatywne oddziaływanie na klimat akustyczny po zrealizowaniu zamierzenia. Realizacja inwestycji wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, poprawę warunków życia mieszkańców i środowisko naturalne. Zastosowane rozwiązania mają na celu poprawę warunków życia mieszkańców poprzez rozwiązanie problemów związanych nie tylko z dojazdem, ale również przemieszczaniu się po tej części powiatu.

Uwzględniając przedstawione w załączonej dokumentacji zabezpieczenia, zaplanowane na etapie realizacji, jak i eksploatacji projektu, nie przewiduje się wpływu przedsięwzięcia na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych oraz gleby.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska przed prawdopodobieństwem zaistnienia negatywnego oddziaływania inwestycji zarówno na etapie jej wykonawstwa, jak i eksploatacji oraz ze względu na skalę planowanego przedsięwzięcia stwierdzam, że nie powinno ono negatywnie oddziaływać na środowisko i w związku z tym odstępuje się od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

W postępowaniu w sprawie wydania decyzji środowiskowych uwarunkowaniach wzięto pod uwagę następujące dowody:

- Kartę informacyjną przedsięwzięcia,
- Stanowiska organów uzgadniających i opiniujących.

Przy dokonaniu szczegółowej analizy organ badał, czy posiada wystarczające informacje, na temat planowanej inwestycji i stwierdził, iż:

✓ skala i umieszczenie przedsięwzięcia nie powoduje negatywnego oddziaływania na środowisko,

- ✓ na przewidywanym do zajęcia pod lokalizację przedsięwzięcia obszarze, nie występują obszary wodno-błotne, obszary wybrzeży i środowiska morskie, górskie lub leśne, dobra mineralne, pomniki przyrody podlegające ochronie, jak również złoża surowców,
- ✓ opisane technologie wykonania robót nie wpłyną negatywnie na środowisko,
- ✓ realizacja inwestycji nie będzie wymagała użycia dużej ilości surowców mineralnych, paliw oraz energii i nie spowoduje naruszenia głównych elementów środowiska,
- ✓ na terenie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowskiej,
- ✓ przedstawione formy zabezpieczeń i rozwiązań chroniących środowisko są wystarczające,
- ✓ w trakcie prowadzonego postępowania nie wpłynęły żadne zażalenia ani uwagi dotyczące inwestycji.

Podsumowując na podstawie zgromadzonych danych stwierdzić należało, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą znaczących oddziaływań na środowisko. Główne uciążliwości na etapie realizacji przedsięwzięcia takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza będą mieć charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Oddziaływanie to nie wpłynie na pogorszenie zdrowia ludzi oraz stanu środowiska przyrodniczego.

W tym stanie rzeczy należało orzec jak na wstępie.

Niniejsza decyzja została podana do publicznej wiadomości przez umieszczenie na stronie Biuletynu Informacji Publicznej Gminy Skrwilno: www.bip.skrwilno.pl – Rejestr informacji o środowisku oraz wywieszona na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Skrwilnie, ul. Rypińska 7.

Pouczenie:

Powyższą decyzję należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę, o której mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 powołanej na wstępie ustawy lub zgłoszenia budowy lub wykonania robót budowlanych, o którym mowa w art. 72 ust. 1a powołanej na wstępie ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku, za pośrednictwem Wójta Gminy Skrwilno w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Zgodnie z przepisami ustawy o opłacie skarbowej z dnia 16 listopada 2006 roku (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1000 z późn. zm.) wnioskodawcę jako jednostkę samorządu terytorialnego zwolniono od opłaty skarbowej.



WÓJT
mgr inż. Dariusz Kolczyński

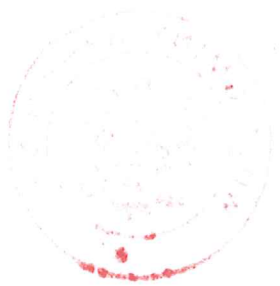
Załącznik: Nr 1 – Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują – Strony postępowania wg rozdziałnika (za zwrotnym potwierdzeniem odbioru)

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszcy
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne „Wody Polskie” w Warszawie
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rypinie

1897
Hofmann, Johann



Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa drogi powiatowej nr 2221C relacji Puszcza Miejska – Skrwilno w miejscowości Skudzawy. Przebudowa zostanie przeprowadzona na odcinku od około km 2+570,00 do około km 4+120,00 o całkowitej długości około 1500,00 m. Przedsięwzięcie realizowane będzie na terenie gminy Skrwilno, w miejscowości Skudzawy, powiat rypiński, województwo kujawsko-pomorskie.

Przedsięwzięcie ma charakter inwestycji liniowej w zakresie drogownictwa. Inwestycja nie będzie wykraczała poza obecny pas drogowy o szerokości około od 8 do 15 m i będzie realizowana na działkach ewidencyjnych będących własnością Inwestora.

Odcinek przewidziany do rozbudowy ma długość około 1500,00 m i położony jest na terenach użytkowanych głównie rolniczo. Wzdłuż drogi zlokalizowana jest rozproszona zabudowa zagrodowa z budynkami mieszkalnymi i gospodarczymi. Wschodni, końcowy odcinek planowanej do przebudowy drogi (około 100 m) przebiega przez tereny leśne. Droga należy do kategorii dróg powiatowych, klasy Z (zbiorcza), posiada statut drogi publicznej i oznaczona jest nr 2221C.

Droga, na całym odcinku przewidzianym pod przebudowę, posiada nawierzchnię bitumiczna o szerokości do około 5 m. Nawierzchnia jest w złym stanie. Występują liczne ubytki w nawierzchni, spękania, garby, co powoduje tworzenie się rozlewisk wody. Pobocza są w części nieutwardzone (zarośnięte roślinnością trawiastą i niską), rowy odwadniające są w części zasypiane i zarośnięte, nie spełniają funkcji odwadniającej. Wody opadowe i roztopowe z powierzchni drogowych odprowadzane są na tereny sąsiednich działek na zasadzie rozsączenia lub tworzą rozlewiska na drodze. Brak chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych, balustrad i barier ochronnych. Brak oznakowania pionowego i poziomego oraz oświetlenia drogowego.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje:

- poszerzenie szerokość jezdni do min. 5,5 m,
- wykonanie poboczy gruntowych o szerokości min. 1,0 m,
- wykonanie nawierzchni jezdni z 2 warstw betonu bitumicznego (wyrównawcza i ścieralna),
- utwardzenie poboczy gruntowych kruszywem łamanym,
- budowa chodników,
- budowa i przebudowa zjazdów z drogi w ilości około 60 sztuk,
- przebudowa skrzyżowań z innymi drogami publicznymi,
- odtworzenie istniejących rowów odwadniających,
- remont przepustu pod drogą,
- wykonanie oznakowania pionowego i poziomego,
- wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (w tym oznakowania aktywnego przejścia dla pieszych),
- doświetlenie przejścia dla pieszych w postaci oświetlenia hybrydowego LED,
- budowa kanału technologicznego.

Odcinek drogi przewidziany do rozbudowy położony jest w całości w terenie rolniczym z rozproszoną zabudową zagrodową, głównie w początkowym odcinku drogi, gdzie występuje większe skupisko budynków mieszkalnych – centrum miejscowości Skudzawy (zabudowa wolnostojąca jednorodzinna, w większości dwukondygnacyjna). Tereny w otoczeniu drogi użytkowane są na potrzeby prowadzonych w sąsiedztwie gospodarstw rolnych (użytki rolne). Końcowy odcinek drogi do przebudowy, o długości około 100 m, prowadzi przez teren leśny. Na całej długości odcinka drogi, przewidzianego do rozbudowy, brak jest zakładów przemysłowych, sporadycznie występuje zakład usługowy, brak terenów podmokłych, cieków i zbiorników wodnych. W bezpośrednim otoczeniu drogi nie odnotowano studni głębinowych i ujęć wód podziemnych.

Przedsięwzięcie nie będzie negatywnie wpływało na parametry wód w zakresie wszystkich elementów jakości wód powierzchniowych i podziemnych. Nie zajdą jakiegokolwiek zmiany charakterystyki fizycznej części wód, nie będą miały miejsca przekształcenia morfologii cieków i zbiorników wodnych oraz powiązane z nimi zmiany parametrów fizykochemicznych. Przedsięwzięcie nie będzie skutkowało pogorszeniem warunków siedliskowych rzek i zbiorników wodnych.

Teren planowanego przedsięwzięcia w pasie przeznaczonym pod poszerzenie drogi, wykonanie poboczy, odtworzenie rowów odwadniających drogowym i budowę chodnika częściowo jest pokryty szatą roślinną, którą stanowi tutaj zieleń niska (roślinność trawiasta, sporadycznie krzewy). W pasie drogowym oraz na terenie sąsiednich nieruchomości rosną pojedyncze drzewa, brak większych skupisk oraz szpalerów drzew (w końcowym odcinku występuje szpaler 15 drzew). Na trasie przebiegu rozbudowy drogi nie występuje kolizja z zielenią wysoką – z rosnącymi na poboczach drzewami. Droga nie przebiega przez tereny leśne oraz tereny prawnie chronione na podstawie przepisów o ochronie przyrody. Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z wyłączeniem powierzchni biologicznie czynnej. Wielkość tej powierzchni wyniesie około 40000 m². Będą to powierzchnie poboczy, skarp rowów odwadniających i chodnika porośnięte głównie roślinnością trawiastą.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia zaplecze budowlane zostanie zorganizowane w następujący sposób:

- zostaną wyznaczone miejsca postoju sprzętu i maszyn budowlanych wraz ze strefą tankowania,
- obszar bazy ograniczony będzie do koniecznych rozmiarów,
- teren będzie utrzymywany w należyтым porządku,
- zaplecze nie będzie zlokalizowane na gruntach o płytkim zaleganiu wód gruntowych, a więc nie będzie mogło być zorganizowane na gruntach podmokłych, łąkowych, bagiennych, z podłożem organicznym itp. oraz powinna być zorganizowana w odpowiednich, bezpiecznych odległościach od tych obszarów oraz w odpowiednich, bezpiecznych odległościach od cieków wodnych i zbiorników wodnych,
- zaplecze budowlane wyposażone będzie w urządzenia i środki do neutralizacji i usuwania ewentualnych wycieków paliw, olejów i innych płynów eksploatacyjnych (np. zestawy sorbentów, pojemniki na wykorzystany sorbentu, czyściwa, środki myjące itp.),
- na terenie bazy nie będzie prowadzony serwis, konserwacja i naprawa sprzętu, maszyn i taboru samochodowego. Prace takie ograniczone będą na miejscu jedynie do koniecznych i drobnych napraw. Serwis, konserwacja i naprawa sprzętu, maszyn i taboru

samochodowego będzie prowadzona wyłącznie w warsztatach naprawczych w ramach prowadzonej przez wykonawcę stałej bazy (siedziby) lub w zakładach zewnętrznych,

- czynności związane z tankowaniem paliwa do sprzętu budowlanego i maszyn budowlanych, prowadzone będą wyłącznie w strefie tankowania, która będzie zabezpieczona możliwością przedostania się substancji ropopochodnych do gruntu oraz do wód, np. poprzez tankowanie na szczelnej posadzce lub wyłożenie mat sorpcyjnych,
- na terenie zaplecza budowlanego nie będą magazynowane większe ilości paliwa, a jedynie takie ilości, które zapewnią bieżącą pracę sprzętu i maszyn budowlanych,
- paliwo magazynowane będzie wyłącznie w szczelnych pojemnikach w miejscach do tego przystosowanych.

Przewidywane rodzaje zanieczyszczeń wprowadzanych do środowiska i oddziaływań przedsięwzięcia:

- **ścieki socjalno-bytowe,**

Na etapie realizacji przedsięwzięcia źródłem ścieków socjalno-bytowych będzie zaplecze sanitarne bazy drogowo-budowlanej. Powstaną tutaj ścieki bytowe w ilości około 1 m³/dobę w zależności od ilości osób zatrudnionych przy pracach. Baza zostanie wyposażona w mobilne kabiny sanitarne oraz przenośne toalety. Ścieki z kabin gromadzone będą w zbiorniku natomiast z toalet w kabinach. Urządzenia serwisowane będą przez zewnętrzną firmę, która zajmie się utylizacją ścieków. Nie przewiduje się powstania ścieków technologicznych. Maszyny i pojazdy nie będą myte na terenie bazy. Na etapie eksploatacji nie powstaną ścieki socjalno-bytowe i technologiczne.

- **wody opadowe i roztopowe,**

Ścieki opadowe i roztopowe powstaną zarówno na etapie realizacji i eksploatacji. Wody kierowane będą do chłonnych i odparowywanych rowów odwadniających oraz do studni chłonnych w miejscowości Skudzawy. Ilość ścieków opadowych i roztopowych zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji będzie identyczna.

- **gazy i pyły do powietrza,**

Eksploatacja dróg powoduje emisję substancji w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów. Zgodnie z danymi bazy Corinair, inwentaryzującej dane o emisji substancji do powietrza, do substancji emitowanych w wyniku spalania paliw w silnikach samochodowych należy zaliczyć:

- tlenek węgla,
- tlenki azotu,
- niemetanowe lotne związki organiczne (NMVOC),
- metan,
- pył PM10,
- dwutlenek węgla.

Oddziaływanie w trakcie realizacji będzie miało charakter okresowy, nieciągły, zmienny i w dużej mierze zależy od czasu, w jakim będą prowadzone prace budowlane. Powodować będą emisję niezorganizowaną pyłów do powietrza. Obok emisji pyłów wystąpi również emisja gazów pochodzących ze spalania paliw w silnikach pojazdów i maszyn roboczych.

- **hałas do środowiska,**

Na etapie realizacji w trakcie prac budowlanych stosowane będą maszyny, pojazdy i urządzenia emitujące hałas. Czas pracy wyniesie 8 h/dobę w godzinach 7:00 – 15:00. Na etapie eksploatacji, po zakończeniu przebudowy drogi, hałas będzie pochodził tylko i wyłącznie ze źródeł jakimi są pojazdy poruszające się po drodze. Nie będą prowadzone prace budowlane.

- **odpady,**

Ilości powstających odpadów na etapie realizacji nie będą znaczące ze względu na maksymalne ich wykorzystywanie, oszczędność surowców i niewielkiej ilości pracowników budowlanych. Szacuje się ich ilość na około 111,42 Mg i będą to odpady inne niż niebezpieczne. Na etapie realizacji przedsięwzięcia nie występuje możliwość zanieczyszczenia wód oraz gruntu. Z miejsc prowadzonych prac odpady będą codziennie usuwane do pojemników zlokalizowanych na terenie zaplecza budowlanego, gdzie będą składowane w sposób selektywny. Odpady nie będą mieszane. Po zgromadzeniu odpowiedniej partii do transportu, zostaną przekazane do odbiorcy odpadów. Wszystkie odpady zostaną zagospodarowane przez uprawniony podmiot zajmujący się gospodarowaniem odpadami. Odpady takie jak papier, szkło, plastiki itp. zostaną skierowane do recyklingu.

W trakcie normalnego użytkowania drogi odpady nie powstawać. W sytuacjach awaryjnych, kolizji lub wypadku z udziałem pojazdów mogą powstać odpady niebezpieczne i inne niż niebezpieczne. W każdym z tych przypadków na miejsce zdarzenia wzywane są odpowiednie i przeszkolone służby (np. straż pożarna, pomoc drogowa, zarządca drogi) mające za zadanie neutralizację, zbiórkę i wywóz powstałych odpadów. Zarządca drogi, zgodnie ze sztuką budowlaną, wiedzą i aktualnie obowiązującymi przepisami zabezpiecza nawierzchnię drogi przed ewentualnym przedostaniem się do gleby, wód powierzchniowych i gruntowych powstających odpadów. Ilość odpadów jest trudna do oszacowania i zależy ona od rodzaju i ilości przewożonego przez pojazdy ładunku, masy własnej pojazdów oraz rodzaju zdarzenia.

- **wibracje,**

Na etapie realizacji wibracje mogą być powodowane przez maszyny i urządzenia (oddziaływanie krótkoterminowe). Natomiast na etapie eksploatacji pochodzą one z ruchu ciężkich pojazdów poruszających się zmodernizowaną drogą (autobusy, ciężarówki). Nie powinny być odczuwalne przez mieszkańców okolicznych terenów ze względu na ograniczenie prędkości oraz nową równą nawierzchnię drogi.

- **oddziaływanie na klimat.**

Planowane przedsięwzięcia, ze względu na swój zakres, nie będzie oddziaływać na klimat. Emisje gazów cieplarnianych będą pomijalnie małe (dwutlenek węgla) lub też nie wystąpią (metan, freony, podtlenek azotu, halon, gazy przemysłowe, ozon).

WÓJT
mgr inż. Dariusz Kolczyński