

Okonek, dnia 23 grudnia 2020 r.

ITRIŚ.6220.13.2020

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256 ze zm.) i art. 71 ust. 1 i ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 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 ze zm.), a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) po rozpatrzeniu wniosku złożonego dnia 27 października 2020 r. przez Inwestora Powiat Złotowski, Al. Piasta 32, 77-400 Złotów w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn.: **„przebudowa drogi powiatowej 1010P – ul. Kolejowa w Okonku, na odcinku o długości 2150 m, w powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim”**, po zaciągnięciu opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Złotowie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile

orzekam

- I. stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia inwestycyjnego polegającego na przebudowie drogi powiatowej 1010P – ul. Kolejowa w Okonku, na odcinku o długości 2150 m, w powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim,
- II. **określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:**
 1. Prace wykonawcze związane z realizacją przedsięwzięcia, w rejonie terenów wymagających ochrony przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
 2. Utwardzić teren postoju maszyn oraz miejsca magazynowania substancji niebezpiecznych, w tym paliw.
 3. Plac budowy wyposażać w sorbenty.
 4. Miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew.
 5. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów,
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu,
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesuszaniem i przemarzaniem,

- nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
6. Nie wycinać drzew i krzewów w związku z realizacją przedsięwzięcia.
 7. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.
 8. Prace budowlane należy prowadzić w sposób eliminujący zanieczyszczenia gleb i wód gruntowych. W przypadku ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych zanieczyszczone miejsce należy jak najszybciej oczyścić przy użyciu sorbentów substancji ropopochodnych.
 9. W trakcie realizacji przedsięwzięcia zaopatrzyć w bezodpływowe kabiny sanitarne (posiadające szczelne zbiorniki na ścieki socjalno-bytowe). Zgromadzone ścieki dostarczać do oczyszczalni ścieków.
 10. Postój pojazdów i maszyn budowlanych oraz magazynowanie niezbędnych materiałów realizować w obrębie powierzchni utwardzonych.
 11. Odpady powstające w trakcie prac budowlanych należy magazynować selektywnie w wyznaczonych miejscach. Wyodrębnione i zorganizowane miejsce na gromadzenie odpadów niebezpiecznych musi być zlokalizowane na nieprzepuszczalnym podłożu, zabezpieczonym przed wpływem czynników atmosferycznych, zapobiegającym możliwości przedostania się do środowiska gruntowo-wodnego zanieczyszczonych substancji.

III. ustalić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku do niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jako jej integralną część.

UZASADNIENIE

W dniu 27 października 2020 r. do Burmistrza Okonka wpłynął od Inwestora Powiat Złotowski, Al. Piasta 32, 77-400 Złotów wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej 1010P – ul. Kolejowa w Okonku, na odcinku o długości 2150 m, w powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.

W analizowanej sprawie bierze udział powyżej 10 stron postępowania i na podstawie art. 74 ust. 3 uouioś ma zastosowanie art. 49 KPA. Burmistrz Okonka obwieszczeniem z dnia 3 listopada 2020 r. poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi powiatowej 1010P – ul. Kolejowa w Okonku, na odcinku o długości 2150 m, w powiecie złotowskim, województwie wielkopolskim.

W toku postępowania administracyjnego na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 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 ze zm.) organ prowadzący postępowanie zwrócił się o opinię, co do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Złotowie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Pile. Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), zatem obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być

wymagany.

Obwieszczeniem z dnia 3 listopada 2020 r. został wydłużony termin załatwienia sprawy do dnia 31 grudnia 2020 r. z powodu konieczności uzyskania opinii Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Pile, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Złotowie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenia ewentualnego zakresu raportu dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W dniu 12 listopada 2020 r. uzyskano opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Złotowie z dnia 10 listopada 2020 r. znak: ON.NS.9011.2.47.2020. kwalifikującą przedmiotowe przedsięwzięcie jako nie wymagające przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Postanowieniem z dnia 19 listopada 2020 r. znak: WOO-II.4220.184.2020.DZ.1 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Pile w opinii z dnia 30 listopada 2020 r. znak: BD.ZZŚ.2.435.372.2020.AK (data wpływu do Urzędu Miejskiego w Okonku 3 grudnia 2020 r.) odstąpił również od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy ooś przeanalizowano: rodzaj, cechy i skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu, zakres robót związanych z jego realizacją, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwość ograniczenia oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania, powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nowej nawierzchni drogi powiatowej nr 1010P – ulicy Kolejowej w Okonku, na odcinku o długości 2150 m. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie warstwa ścieralna o grubości 4 cm i szerokości między od 5,1 m do 6,0 m, z wykorzystaniem mieszanki mineralno – asfaltowej. W ramach przedsięwzięcia istniejące zjazdy zostaną dostosowane do nowych warunków projektowych. Planowana droga charakteryzować się będzie kategorią ruchu Z (zbiorcza) oraz dopuszczalną prędkością 50 km/h.

W nawiązaniu do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. c ustawy ooś ustalono, że realizacja inwestycji wiąże się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów budowlanych i surowców, m.in. mieszanki mineralno-asfaltowej oraz paliw i wody.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, c i d ustawy ooś, na podstawie informacji zawartych w k.i.p. oraz mając na uwadze rodzaj i usytuowanie przedsięwzięcia stwierdzono, że realizacja inwestycji nie będzie negatywnie oddziaływać na: obszary wodno-błotne; inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych; obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

W kontekście planowanego przedsięwzięcia, zapisy art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. b, f oraz j ustawy ooś nie mają zastosowania, gdyż przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie poza obszarami wybrzeży i środowiskiem morskim, poza obszarami, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia oraz poza obszarami uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. i ustawy o oś stwierdzono, że planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie w sąsiedztwie stawów pełniących rolę zbiorników retencyjnych. Z uwagi na skalę, rodzaj przedsięwzięcia oraz fakt realizacji przedsięwzięcia po śladzie istniejącej drogi nie przewiduje się jego znaczącego oddziaływania na przedmiotowe zbiorniki.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy o oś należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem 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). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk. Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Uwzględniając rodzaj skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na postępujące zmiany klimatu na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, w tym konstrukcja drogi oraz zastosowanie materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu. W wyniku realizacji planowanej inwestycji poprawie ulegnie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. b ustawy o oś należy stwierdzić, że z uwagi na lokalizację przedsięwzięcia w znacznej odległości od granicy państwa należy wykluczyć jego ewentualne transgraniczne oddziaływanie na poszczególne elementy przyrodnicze.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e ustawy o oś stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c, d i g ustawy o oś stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie nałożono warunek, aby prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne jako uciążliwe.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem emisji hałasu do środowiska będzie ruch pojazdów poruszających się po drodze. Zgodnie z treścią k.i.p. natężenie ruchu pojazdów na omawianej drodze wynosi 982 pojazdy na dobę. W związku z planowanym przedsięwzięciem, nie należy spodziewać się znaczącego zwiększenia ruchu pojazdów. Stwierdzono zatem, że na etapie eksploatacji, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu, droga nie będzie źródłem znaczących uciążliwości akustycznych. Należy zatem uznać, że w kontekście realizacji inwestycji dotrzymane zostaną akustyczne standardy jakości środowiska określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b oraz pkt 3 lit. f ustawy o oś, po zapoznaniu się z treścią k.i.p. oraz istniejącymi w rejonie zainwestowania uwarunkowaniami przestrzennymi

ustalono, że w obszarze realizacji i oddziaływania przedsięwzięcia brak jest istniejących lub planowanych przedsięwzięć, z którymi przedmiotowe przedsięwzięcie mogłoby oddziaływać znacząco w sposób skumulowany.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d i g ustawy o oś stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Emisje te będą miały charakter miejscowy oraz okresowy i ustaną po zakończeniu prac budowlanych. Mając na uwadze rodzaj planowanego przedsięwzięcia oraz funkcję jaką droga pełni w istniejącym układzie komunikacyjnym stwierdzono, że na etapie eksploatacji nie będzie ona istotnym źródłem emisji substancji do powietrza. W związku z powyższym stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia nie przyczyni się do znaczącego pogorszenia jakości powietrza w rejonie zainwestowania w porównaniu do stanu istniejącego.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f ustawy o oś ustalono, że gospodarowanie odpadami w trakcie realizacji i eksploatacji przedmiotowego przedsięwzięcia odbywać się będzie na zasadach określonych w aktualnie obowiązujących przepisach szczegółowych. Na etapie prac wykonawczych źródłem powstawania odpadów będą roboty ziemne oraz funkcjonowanie tymczasowego zaplecza budowy. Zgodnie z treścią k.i.p. na etapie budowy będą powstawać odpady takie jak: asfalt i inne niewykorzystane mieszanki bitumiczne w ilości poniżej 1 Mg. W ramach realizacji inwestycji mogą powstawać również odpady opakowaniowe. Zgodnie z treścią k.i.p. odpady powstałe podczas prac budowlanych będą magazynowane w przygotowanych miejscach, zabezpieczonych przed wpływem wiatru, w miarę możliwości ponownie wykorzystane, bądź wywiezione przez uprawnionych odbiorców.

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. Zgodnie z treścią k.i.p. wykonawca zapewni stałą dostępność sorbentów służących do usuwania ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych na placu budowy. Postój pojazdów i maszyn budowlanych oraz magazynowanie niezbędnych materiałów będzie odbywać się w obrębie powierzchni utwardzonej. Zaplecze budowy zaopatrzone zostanie w przenośne sanitariaty dla osób pracujących podczas budowy drogi, obsługiwane przez uprawniony podmiot.

W odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. g ustawy o oś ustalono, że przedsięwzięcie będzie realizowane po śladzie istniejącej drogi. W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia stwierdzono, że inwestycja nie będzie stanowić dominanty krajobrazowej, a co za tym idzie, nie wpłynie znacząco negatywnie na walory krajobrazowe i sposób odbioru krajobrazu w rejonie zainwestowania, w porównaniu do stanu istniejącego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ustawy o oś, na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 z późn. zm.). Planowane przedsięwzięcie położone jest w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru chronionego krajobrazu Pojezierze Wałeckie i Dolina Gwdy, który nie posiada zakazów. Najbliższym obszarem Natura 2000, zlokalizowanym w odległości ok. 3 km od przedsięwzięcia jest obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Poligon w Okonku PLH300021. Zgodnie z opracowaną przez Zakład Badania Ssaków Polskiej Akademii Nauk w Białowieży siecią korytarzy ekologicznych, inwestycja będzie prowadzona częściowo na terenie korytarza ekologicznego Pojezierze Drawskie i Połczyńskie GKPN-21 (Projekt korytarzy ekologicznych łączących Europejską Sieć Natura 2000 w Polsce. Zakład Badania Ssaków PAN, Białowieża 2011).

Wnioskodawca zadeklarował, że nie będzie dokonywał wycinki istniejących drzew co oznacza, że realizacja przedsięwzięcia może być dokonana bez ich usuwania. Uwzględniając powyższe i mając na uwadze ich ważną rolę zarówno dla lokalnego ekosystemu i klimatu, jak i z uwagi na wartości kulturowe i krajobrazowe nałożono warunek nie dokonywania wycinki w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

W celu ochrony drzew znajdujących się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przed mechanicznymi uszkodzeniami, czy naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

Ze względu na to, że realizacja przedsięwzięcia może wymagać prac ziemnych, które mogą wpływać negatywnie na zwierzęta nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia, a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidację zagłębień.

Mając na względzie lokalizację planowanego przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, w istniejącym pasie drogowym oraz realizację przedsięwzięcia, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, która jest rozumiana jako liczebność i kondycja populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedlisk. Realizacja planowanej inwestycji nie będzie wpływała na obszary chronione, zwłaszcza na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, ani pogorszenia integralności tych obszarów lub powiązania z innymi. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie znacząco negatywnie na korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 ustawy o ocenie oddziaływania na środowisko przeanalizowano charakter, zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność, możliwości ograniczenia oddziaływania, a także możliwość powiązań z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska i nie będzie ono transgranicznie oddziaływać na środowisko.

W związku z realizacją inwestycji nie planuje się wykonywania poszerzeń drogi oraz zajmowania powierzchni dotychczas nieprzeznaczonych. Inwestycja nie będzie związana z koniecznością wykonywania głębokich wykopów – planuje się wyłącznie ułożenie nowej nawierzchni w obrębie istniejącego pasa drogowego. Nie planuje się prowadzenia prac rozbiórkowych dotyczących istniejącej nawierzchni. Wzdłuż przedmiotowej drogi nie znajdują się mosty ani przepusty drogowe wymagające przebudowy. Dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowania drogi, jej pobocza będą poddawane regularnej konserwacji. Prace związane z inwestycją prowadzone będą przy zastosowaniu tradycyjnych technologii i sprzętu budowlanego tj. koparki, równiarki, rozkładarki mieszanek bitumicznych oraz walców drogowych. Realizacja inwestycji wymagać będzie dostaw niezbędnych materiałów i kruszyw, które dowożone będą bezpośrednio na teren budowy. Wody opadowe z nowo wykonanej jezdni będą odprowadzane powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych do rowów przydrożnych. Nie planuje się realizacji infrastruktury odwadniającej tj. kanalizacji deszczowej. Nie nastąpi również ingerencja w istniejącą sieć rowów melioracyjnych. Wykonanie nowej nawierzchni drogi usprawni przejazd, przez co zmniejszy się ilość zanieczyszczeń spływających do gruntu wraz z wodami

opadowymi i roztopowymi, związanych ze ścieraniem ogumienia samochodowego oraz nawierzchni asfaltowej.

Najbliższy zbiornik wodny znajduje się w odległości około 15 m od inwestycji (w kierunku południowym). Najbliższy ciek przepływa w odległości około 300 m od inwestycji (w kierunku północnym).

W trakcie planowanej inwestycji powstawać będą ścieki socjalno-bytowe, które gromadzone będą w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, a następnie będą wywożone przez podmioty posiadające stosowne zezwolenia w tym zakresie. Do realizacji robót budowlanych wykorzystywane będą wyłącznie materiały posiadające aprobaty techniczne i certyfikaty zgodności dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Postój pojazdów i maszyn budowlanych oraz magazynowanie niezbędnych materiałów odbywać się będzie w obrębie istniejącej powierzchni utwardzonej. Ponadto plac budowy zaopatrzonej zostanie w sorbenty służące do usuwania ewentualnych wycieków substancji niebezpiecznych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze dorzecza Odry, w obrębie JCWP PLRW6000181886549 Czarna, która posiada status naturalnej części wód. Jej aktualny stan został oceniony jako dobry, a ocenę ryzyka określono jako niezagrażoną nieosiągnięciem celów środowiskowych. Stan chemiczny i potencjał ekologiczny wód powierzchniowych określano jako dobry. Przedmiotowe zamierzenie zostanie usytuowane na obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonych numerem PLGW600026. Stan chemiczny i ilościowy wód podziemnych dla tego obszaru oceniono jako dobry. Ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych dla tej JCW zostało określone jako niezagrażone.

Przedsięwzięcie nie będzie położone na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, ani na terenach chronionych w myśl art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 z późn. zm).

W związku z powyższym orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Pile za pośrednictwem Burmistrza Okonka w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Na podstawie art. 127 a k.p.a. 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. W przypadku nie wniesienia odwołania decyzja po upływie 14 dni od daty jej doręczenia staje się ostateczna.

W załączeniu: Charakterystyka przedsięwzięcia.

BURMISTRZ OKONKA

Andrzej Jasilek

Otrzymują:

1. Inwestor: Powiat Złotowski, Al. Piasta 32, 77-400 Złotów; Powiatowy Zarząd Dróg w Złotowie, ul. Za Dworcem 3a, 77-400 Złotów.
2. Strony postępowania w trybie art. 49 kpa.
3. a/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu.
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Złotowie.
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Pile.

Podano do publicznej wiadomości poprzez zamieszczenie na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Okonku oraz na stronie internetowej BIP Okonek.

Sporządziła:

Agnieszka Kisiel
tel. 67 266 09 57

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.

„Przebudowa drogi powiatowej 1010P – ul. Kolejowa w Okonku, na odcinku o długości 2150 m, w powiecie zlotowskim, województwie wielkopolskim”

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie nowej nawierzchni drogi powiatowej nr 1010P – ulicy Kolejowej w Okonku, na odcinku o długości 2150 m. W ramach przedsięwzięcia wykonana zostanie warstwa ścieralna o grubości 4 cm i szerokości między od 5,1 m do 6,0 m, z wykorzystaniem mieszanki mineralno – asfaltowej. W ramach przedsięwzięcia istniejące zjazdy zostaną dostosowane do nowych warunków projektowych. Planowana droga charakteryzować się będzie kategorią ruchu Z (zbiorcza) oraz dopuszczalną prędkością 50 km/h.

Projekt obejmuje:

Zakres rzeczowy

W wyniku realizacji inwestycji przewiduje się:

1. wykonanie warstwy ścieralnej o grubości 4 cm, w obrębie całego projektowanego pasa drogowego, tj. na długości 2150 m i szerokości między 5,1 i 6,0 m, z wykorzystaniem mieszanki mineralno-asfaltowej po zagęszczeniu,
2. dostosowanie istniejących zjazdów do nowych warunków projektowych drogi.

Cały zakres prac planuje się wykonać mechanicznie, przy wykorzystaniu maszyn drogowych: koparek, równiarek, rozkładarki mieszanek bitumicznych oraz walców drogowych. W/w maszyny będą wchodzić w skład parku maszynowego wykonawcy robót, przy czym zostanie on zobowiązany przez Wnioskodawcę do użytkowania wyłącznie sprawnych technicznie maszyn oraz obsługiwanie ich przez wykwalifikowanych pracowników. Realizacja inwestycji będzie wymagała dostaw niezbędnych materiałów i kruszyw, które będą głównie dowożone bezpośrednio na teren budowy. Prace realizacyjne planuje się prowadzić w porze dziennej, tj. od godziny 6:00 do 22:00, wstępnie oszacowano, że będą one trwać ok. 10 dni.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia ochrona środowiska będzie następować pośrednio poprzez poprawę nawierzchni, co poza zwiększeniem bezpieczeństwa użytkowników drogi, polepszy warunki jezdne, które będą sprzyjały zmniejszeniu emisji zanieczyszczeń oraz hałasu. Zmniejszy się także ilość zanieczyszczeń pochodzących ze ścierania nawierzchni oraz ogumienia pojazdów. Eksploatacja drogi nie będzie wymagać dostaw wody, energii, jak również zużycia surowców bądź paliw. Nie prognozuje się zwiększenia emisji pochodzącej z ruchu drogowego, gdyż nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu. Wykonanie nowej nawierzchni drogi usprawni i upłynni przejazd, co zmniejszy ilość zanieczyszczeń spływających do gruntu wraz z wodami opadowymi i roztopowymi.

