

RLP.6220.17.2021

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2), art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 1 pkt 4), art. 84 ust. 1, ust. 1a i ust. 2, 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 247, ze zm., zwanej dalej ustawą oos), zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62) w związku z § 3 ust. 2 pkt 2) rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Iława, ul. gen. W. Andersa 2a, 14-200 Iława, w imieniu której działa pełnomocnik - Pan Jakub Krzysztofiak, prowadzący działalność gospodarczą pod firmą: Biuro Ekspertów Budownictwa Sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 32, 14-200 Iława z dnia 10 września 2021 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej Tynwałd – Frednowy do drogi Wilczany”. Inwestycja będzie realizowana na działce nr 73, 110/1, 269 i 270 w obrębie Tynwałd oraz na działce nr 55 w obrębie Wilczany, gm. Iława, działając w oparciu o:

- opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie z dnia 23 września 2021 r., znak: WOOS.4220.570.2021.JC,
- opinię sanitarną Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Iławie z dnia 20 września 2021 r. znak: ZNS.4083.64.2021,
- opinię Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Toruniu z dnia 23 września 2021 r., znak: GD.ZZŚ.5.435.520.2021.WL

orzekam

1. stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej Tynwałd – Frednowy do drogi Wilczany”. Inwestycja będzie realizowana na działce nr 73, 110/1, 269 i 270 w obrębie Tynwałd oraz na działce nr 55 w obrębie Wilczany, gm. Iława, powiat iławski, woj. warmińsko-mazurskie.

2. na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia wskazuję na konieczność podjęcia następujących działań:

1. Na terenie robót używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku konserwacji i awarii sprzętu.
2. Zabiegi związane z konserwacją, naprawami i postojami maszyn i urządzeń należy wykonywać w miejscach do tego odpowiednio przystosowanych, o podłożu zabezpieczonym przed przedostaniem się do gruntu i wód podziemnych zanieczyszczeń.
3. W celu neutralizacji wycieków substancji chemicznych i ropopochodnych należy na bieżąco usuwać je z wykorzystaniem sorbentów, których odpowiednia ilość powinna być stale zagwarantowana na terenie prowadzonych robót.

4. Wytworzone odpady należy posegregować i gromadzić w kontenerach (pojemnikach) do czasu ich zapelnienia, następnie przekazać uprawnionym odbiorcom. Kontenery (pojemniki) zabezpieczyć przed opadami atmosferycznymi.

5. Miejsca skrzyżowań drogi z wodami powierzchniowymi zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń mogących zablokować przepływ lub doprowadzić do skażenia wody.

Uzasadnienie

Gmina Iława z siedzibą przy ul. gen. W. Andersa 2a, 14-200 Iława, w imieniu której działa pełnomocnik - Pan Jakub Krzysztofiak, prowadzący działalność gospodarczą pod firmą: Biuro Ekspertów Budownictwa Sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 32, 14-200 Iława wystąpiła do Wójta Gminy Iława z wnioskiem z dnia 10 września 2021 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej Tynwałd – Frednowy do drogi Wilczany”. Inwestycja będzie realizowana na działce nr 73, 110/1, 269 i 270 w obrębie Tynwałd oraz na działce nr 55 w obrębie Wilczany, gm. Iława, powiecie iławskim, woj. warmińsko-mazurskim. Inwestorem jest Gmina Iława.

Przedsięwzięcie polegające na przebudowie drogi gminnej, należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa 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. 2019 r. poz. 1839) - *drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody*). Stosownie do § 3 ust. 2 pkt 2 ww. rozporządzenia, do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zalicza się również przedsięwzięcia *polegające na rozbudowie, przebudowie lub montażu realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia wymienionego w ust. 1, z wyłączeniem przypadków, w których ulegająca zmianie lub powstająca w wyniku rozbudowy, przebudowy lub montażu część realizowanego lub zrealizowanego przedsięwzięcia nie osiąga progów określonych w ust. 1, o ile zostały one określone*. W przedmiotowej sprawie przebudowa dotyczy odcinka drogi o długości osiągającej próg 1 km, określony w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2) ustawy o oś realizacji planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, do wydania której organem właściwym w myśl art. 75 ust. 1 pkt 4) ww. ustawy jest wójt, burmistrz, prezydent miasta, a w tej konkretnej sprawie Wójt Gminy Iława.

Stosownie do art. 64 ust. 1 pkt 1) 2) i 4) ustawy o oś, Wójt Gminy Iława wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Iławie oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Toruniu pismem z dnia 13 września 2021 r. o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i określenia ewentualnego zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko, załączając:

- kopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,
- kartę informacyjną przedsięwzięcia,
- oświadczenie, o którym mowa w art. 64 ust. 2a ustawy o oś.

Dysponując kompletnym wnioskiem tut. organ obwieszczeniem z dnia 13 września 2021 r. powiadomił strony niniejszego postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiotowej sprawie i wystąpieniu do organów opiniujących. Zgodnie z zapisami art. 74 ust. 3 ustawy o oś, jeżeli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub innego postępowania dotyczącego tej decyzji przekracza 10 (jak ma to

miejsce w niniejszym postępowaniu) do zawiadamiania stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej, stosuje się art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Obwieszczenie informujące o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do organów opiniujących umieszczono na tablicy ogłoszeń tutejszego Urzędu, w BIP na stronie Urzędu Gminy w Iławie, na tablicy ogłoszeń w sołectwie Tynwałd oraz na terenie, na którym planowana jest realizacja ww. inwestycji. W wyznaczonym terminie osoby zainteresowane mogły zapoznać się z dokumentacją sprawy oraz wnieść ewentualne uwagi dotyczące tego postępowania. We wskazanym 14 – dniowym terminie nie wpłynęły do Urzędu Gminy w Iławie żadne uwagi ani wnioski.

Opisany powyżej sposób publicznego zawiadamiania stron o kolejnych czynnościach tut. organu, podejmowanych w ramach niniejszego postępowania, stosowano w trakcie całego dalszego postępowania administracyjnego.

Informacja o przedsięwzięciu została umieszczona w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Iławie w opinii sanitarnej z dnia 20 września 2021 r. znak: ZNS.4083.64.2021 stwierdził, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Olsztynie w postanowieniu z dnia 23 września 2020 r., znak: WOOŚ.4220.570.2021.JC także stwierdził, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu w opinii z dnia 23 września 2021 r., znak:GD.ZZŚ.5.435.520.2021.WL stwierdziło, że dla planowanego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednak wskazało na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach kilku warunków i wymagań niezbędnych do zastosowania na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, związanych głównie ze sposobem organizacji zaplecza budowy, aby zapobiec zanieczyszczeniu środowiska gruntowo-wodnego, które ujęte w ust. 2 sentencji niniejszej decyzji.

W trakcie prowadzonego postępowania administracyjnego żadna ze stron postępowania nie złożyła w Urzędzie Gminy w Iławie żadnych uwag lub wniosków dot. realizacji planowanego przedsięwzięcia.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Wójt Gminy Iława obwieszczeniem z dnia 14 października 2021 r. poinformował strony postępowania o zakończeniu tego postępowania administracyjnego i o możliwości wypowiedzenia się w wyznaczonym terminie co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań – zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Jednolity tekst: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, ze zm.). Żadna ze stron postępowania nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień wynikających z art. 10 § 1 ww. ustawy.

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie odcinka drogi gminnej Tynwałd-Frednowy do drogi Wilczany (obecnie o nawierzchni gruntowej) o długości ok. 1,38 km (wraz ze skrzyżowaniami). Inwestycja będzie realizowana na działce nr 73, 110/1, 269 i 270 w obrębie Tynwałd oraz na działce nr 55 w obrębie Wilczany, gm. Iława, powiecie iławskim, woj. warmińsko-mazurskim.

Planowana inwestycja przebiega w części przez tereny częściowo zabudowane - miejscowości Tynwałd, a także przez tereny niezabudowane (odcinki poza miejscowością) w kierunku Wilczan. W obszarze zabudowy dominują budynki z zabudową jednorodzinną, zagrodową, gospodarstwa rolne. Teren w otoczeniu drogi to głównie użytki rolne oraz nieużytki. W celu doprowadzenia istniejącej drogi gruntowej do wymaganych parametrów projektuje się:

- 1) przebudowę drogi na odcinku ok. 1380 m,
- 2) wykonanie jezdni o nawierzchni z betonu asfaltowego i szerokości 4,50 m,
- 3) przebudowę zjazdów na posesje o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- 4) przebudowę poboczy gruntowych umocnionych kruszywem stabilizowanym mechanicznie o szerokości 0,50 m,
- 5) remont przepustu pod drogą,
- 6) remont przepustów pod zjazdami,

- 7) odtworzenie istniejących rowów drogowych poprzez ich oczyszczenie/odmulenie,
- 8) wykonanie oznakowania pionowego,
- 9) przebudowę kolizji z sieciami energetycznymi i teletechnicznymi,
- 10) budowę kanału technologicznego.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym, w postaci mobilnych barakowozów i sanitariatów i przemieszczane będzie wraz z postępem robót budowlanych, z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej przed hałasem. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się w zarejestrowanych bazach paliwowych lub na stacjach paliw. Nie przewiduje się składowania materiałów na terenie budowy, ponieważ potrzebne materiały dostarczane będą na bieżąco i bezpośrednio wbudowywane. Stosowany sprzęt będzie podlegał stałej konserwacji na terenie głównej bazy wykonawcy poza budową. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana przepracowanych olejów i smarów wykonywane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych.

Na etapie realizacji prac budowlanych, bezpośrednio na placu budowy oraz w jego sąsiedztwie, nastąpi wzrost emisji hałasu i zanieczyszczeń gazowych powodowanej przez maszyny i pojazdy pracujące na budowie (pojazdy dostarczające materiały budowlane i transportujące masy ziemne). W celu ograniczenia uciążliwości, czas prowadzonych prac budowlanych będzie ograniczony do pory dnia (godz.7-18), przy racjonalnym wykorzystaniu tylko niezbędnej ilości maszyn (maksymalnie 8), a transport materiałów sypkich będzie się odbywał pojazdami do tego przystosowanymi, z przykrywanymi plandekami skrzyniami ładunkowymi. Ponadto na placu budowy wprowadzona zostanie zasada ograniczenia prędkości ruchu pojazdów oraz zapewnienia efektywnych dojazdów na teren budowy. Stosowany sprzęt będzie posiadać odpowiednie zabezpieczenia przed emisją nadmiaru spalin. Wzrost emisji pyłów różnej granulacji będzie miał miejsce przy przemieszczaniu mas ziemi pozyskanych podczas korytowania. Materiały budowlane nie będą składowane, tylko bezpośrednio wbudowane. Wzrost emisji węglowodorów i substancji złośliwych, nastąpi na etapie kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchnię drogi, jednak oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie miało charakter chwilowy i odwracalny.

W fazie eksploatacji drogi podstawowymi zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są: tlenki azotu powstające podczas spalania paliw w silnikach oraz opary ołowiu, tlenki siarki, powstające podczas spalania oleju napędowego. Jednak przebudowa nawierzchni drogi przyczyni się do poprawy płynności jazdy, w związku z czym nie zwiększy się poziom hałasu i emisja zanieczyszczeń powstających podczas eksploatacji drogi w stosunku do stanu istniejącego i nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

Inwestycja przebiega przez tereny zarówno zabudowane, jak i niezabudowane. Jakość nowej nawierzchni wpłynie na ograniczenie emisji hałasu drogowego i eksploatacja drogi nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania, nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalnego hałasu w środowisku.

Wykonanie nowej nawierzchni drogi spowoduje zmniejszenie emisji pyłu w trakcie jej eksploatacji oraz, z uwagi na usprawnienie ruchu pojazdów, przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych oraz ich konserwacja i naprawa odbywać się będzie poza terenem inwestycji, w miejscach do tego przeznaczonych. Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych z silników pojazdów podjęte zostaną działania polegające na: usunięciu źródła wycieku, zebraniu substancji ropopochodnych przy użyciu sorbentów oraz oddaniu odpadu do unieszkodliwienia. Wykopy na terenie budowy będą wykonywane na głębokość: ok. 0,2-0,4 m (korytowanie pod konstrukcje jezdni) i ok. 0,5-0,8 m (dotyczy rowów drogowych, usunięcia kolizji sieci podziemnych) i nie będą wymagały odwodnienia.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione i obsiane trawą wysoko koszoną zapewniającą odpowiednią filtrację. Pod drogą występują również przepusty kamienne, które są w dobrym stanie i nie wymagają ingerencji budowlanej. Utrzymany zostanie

dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych, tzn. w kierunku istniejących cieków wodnych, z którymi rowy znajdujące się przy drodze są połączone.

Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji będą segregowane, a następnie na bieżąco przekazywane specjalistycznym firmom do odzysku lub unieszkodliwiania. Po zakończeniu danego etapu budowy, teren zostanie uprzątnięty.

Podczas eksploatacji drogi przewiduje się powstawanie nieznacznych ilości typowych odpadów ulicznych i z pielęgnacji zieleni, odpadów elektrycznych i elektronicznych oraz innych powstających podczas prac związanych z konserwacją elementów dróg, które będą usuwane w trakcie bieżącej konserwacji przez służby administratora drogi.

Nie przewiduje się również by zanieczyszczenia powstające podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mogły istotnie wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu. Eksploatacja drogi po przebudowie przyczyni się do poprawy warunków klimatycznych sąsiadującego z drogą obszaru. Ruch pojazdów po drodze będzie bardziej płynny, a ulepszona nawierzchnia jezdni ograniczy hałas, unoszenie pyłu, kurzu, zmniejszy się ilość spalin, a co za tym idzie zmniejszeniu ulegnie emisja gazów cieplarnianych. Na przedmiotowym odcinku drogi nie będzie dokonywana wycinka drzew. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. 2016 r. poz. 1911). W okresie budowy nie przewiduje się większych zagrożeń dla środowiska gruntowo-wodnego. Dobry stan techniczny oraz prawidłowa eksploatacja pojazdów samochodowych obsługujących budowę oraz maszyn budowlanych pozwoli na właściwe zabezpieczenie gruntu i wód przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi. Ze względu na niewielki ruch pojazdów przemieszczających się po przedmiotowej drodze w wodach opadowych spływających z nawierzchni drogowych nie przewiduje się ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń.

Przebudowa i użytkowanie przedmiotowej drogi nie będzie się wiązało z ryzykiem awarii lub katastrofy naturalnej. Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt będą posiadały atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu oraz będą podlegały stałej konserwacji na terenie bazy wykonawcy. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka poważnej awarii i katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy *Prawo budowlane*.

Odcinek planowanej inwestycji położony jest w obszarze *Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego* i stanowi granicę Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Iławskiego część A i B. Istniejące na ww. formach ochrony zakazy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest przebudowa przedmiotowej drogi. Najbliżej położonymi od inwestycji obszarami Natura 2000 (w odległości ok. 2 km) są Ostoja Iławska PLH280053 i Lasy Iławskie PLH280005. Biorąc pod uwagę zakres, wielkość i skalę przedsięwzięcia oraz fakt, że obecnie teren inwestycji jest użytkowany jako droga, stwierdzić należy, iż nie jest prawdopodobne wystąpienie znacząco negatywnych oddziaływań na obszary chronione leżące w jej pobliżu, w tym również obszary Natura 2000 i ich przedmioty ochrony.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze korytarza ekologicznego Lasy Iławskie GKPn-13. Ze względu na skalę prac budowlanych oraz niewielkie natężenie ruchu na przebudowywanej drodze, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstania bariery dla migracji zwierząt. Analizowana droga istnieje od wielu lat, a kolizje z udziałem zwierząt dzikich nie zdarzają się. Na terenie projektowanej drogi zarządca drogi nie ustawił znaków „dzikie zwierzęta”, które ostrzegają kierowców o ewentualnym niebezpieczeństwie.

Jednakże, w razie konieczności (stwierdzenia na terenie budowy wzmożonej migracji płazów), wykopy i rowy zostaną zabezpieczone przed możliwością wpadania do nich zwierząt, w szczególności płazów (za pomocą tymczasowych płotków, siatek lub folii). W przypadku zastosowania siatek oczka powinny mieć średnicę nie większą niż 0,5 cm. Wygrozdzenie o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnią terenu powinno być zaopatrzone w przewieszkę

o dł. 10 cm skierowaną na zewnątrz terenu budowy a zakopane na głębokość co najmniej 10 cm. Przy braku możliwości zabezpieczenia terenu budowy dokonywane będą systematyczne przeglądy takich miejsc z ewentualnym odłowem uwięzionych zwierząt.

W związku z planowaną inwestycją nie jest planowa wycinka drzew rosnących w pasie drogowym. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną odpowiednio zabezpieczone, np. poprzez zastosowanie osłon zabezpieczających przed uszkodzeniami mechanicznymi (w szczególności chroniące system korzeniowy i pnie). Wykopy w obrębie systemu korzeniowego drzew (zasięg korony w rzucie pionowym plus 1 m) będą wykonywane ręcznie, ostrożnie, unikając przecinania grubszych korzeni. Uszkodzone korzenie zostaną przycięte ostrym narzędziem prostopadle do długości korzenia i zabezpieczone preparatem impregnującym. Odsłonięte korzenie będą zawinięte i zabezpieczone przed wysychaniem przez obłożenie torfem i jutą oraz polewane wodą. W zasięgu koron drzew nie będzie stosowany sprzęt mogący zagęścić grunt, jak również nie będą składowane materiały budowlane, ziemia i środki toksyczne.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży, obszarach górskich, wodno-błotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym w obszarach ujść rzek, a także w strefach ochronnych ujęć wód oraz obszarach chronionych zbiorników wód śródlądowych. Na terenie inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Przedsięwzięcie nie leży w obszarach przylegających do jezior ani w obszarach ochrony uzdrowiskowej i obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Obszary leśne przylegają do odcinka drogi na długości ok. 600 m po obu stronach drogi, jednak realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała wycinki drzew, ani ingerencji w tereny leśne. Inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi, gdzie nie występują chronione siedliska fauny i flory. Inwestycja nie wpłynie na różnorodność biologiczną, w tym na liczebność i kondycję populacji gatunków. Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę już istniejącej drogi gminnej, a więc wszelkie prace wykonywane będą w terenie wcześniej przekształconym przez człowieka i poddawany silnej antropopresji. Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny (bez ryzyka transgranicznych oddziaływań) i nie spowodują istotnych zmian w środowisku.

Analizując warianty realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, należy stwierdzić, że wybrany do realizacji wariant będzie najmniej niekorzystnie oddziaływał na środowisko, zarówno w czasie realizacji inwestycji, jak i eksploatacji. Realizacja tego wariantu poprawi bezpieczeństwo ruchu pieszych i pojazdów, zmniejszy się emisja spalin, pyłów do powietrza oraz hałasu.

Biorąc pod uwagę opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Olsztynie, Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Iławie i Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarządu Zlewni w Toruniu, kartę informacyjną przedsięwzięcia, fakt nie wniesienia przez żadną ze stron uwag i wniosków oraz po przeanalizowaniu uwarunkowań zakreślonych w art. 63 ustawy o oś, a w szczególności rodzaju, charakteru, usytuowania przedsięwzięcia oraz skali możliwego oddziaływania przedsięwzięcia, Wójt Gminy Iława nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej.

W związku z powyższym, postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie


Wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 72 ust. 1, oraz zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1a 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 (tekst

jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 247, ze zm.). Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem ust. 4 i 4b ww. ustawy. Do zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stosuje się odpowiednio przepisy o wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Elblągu. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Wójta Gminy Iława w terminie 14 dni od dnia doręczenia 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, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

Jeżeli niniejsza decyzja została wydana z naruszeniem przepisów postępowania, a konieczny do wyjaśnienia zakres sprawy ma istotny wpływ na jej rozstrzygnięcie, na zgodny wniosek wszystkich stron zawarty w odwołaniu, organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy. Organ odwoławczy przeprowadza postępowanie wyjaśniające także wówczas, gdy jedna ze stron zawarła w odwołaniu wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy, a pozostałe strony wyraziły na to zgodę w terminie czternastu dni od dnia doręczenia im zawiadomienia o wniesieniu odwołania, zawierającego wniosek o przeprowadzenie przez organ odwoławczy postępowania wyjaśniającego w zakresie niezbędnym do rozstrzygnięcia sprawy.

W Z WÓJTA

ZASTĘPCA WOJTA
mgr Andrzej Brach

Załączniki:

- Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust 2 ustawy ooś.

Otrzymują:

1. Pan Jakub Krzysztofiak – pełnomocnik
2. Gmina Iława, ul. gen. W. Andersa 2a, 14-200 Iława
3. Pozostałe strony postępowania za pomocą obwieszczenia - zgodnie z art. 49 Kpa, w zw. z art. 74 ust. 3 ustawy ooś
4. aa

Do wiadomości:

1. Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Olsztynie, ul. Dworcowa 60, 10-437 Olsztyn
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Iławie, ul. Sienkiewicza 10, 14-200 Iława
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Toruniu, ul. Popiełuszki 3, 87-100 Toruń

Oplatę skarbową w wysokości 205,- zł pobrano na podstawie cz. I. kol. 2 pkt 45 tabeli stanowiącej załącznik do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1923).

Charakterystyka przedsięwzięcia
zgodnie z art. 84 ust. 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
(jednolity tekst: Dz. U. z 2021 r., poz. 247, ze zm.)

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na przebudowie odcinka drogi gminnej Tynwałd-Frednowy do drogi Wilczany (obecnie o nawierzchni gruntowej) o długości ok. 1,38 km (wraz ze skrzyżowaniami). Inwestycja będzie realizowana na działce nr 73, 110/1, 269 i 270 w obrębie Tynwałd oraz na działce nr 55 w obrębie Wilczany, gm. Iława, powiecie iławskim, woj. warmińsko-mazurskim.

Planowana inwestycja przebiega w części przez tereny częściowo zabudowane - miejscowości Tynwałd, a także przez tereny niezabudowane (odcinki poza miejscowością) w kierunku Wilczan. W obszarze zabudowy dominują budynki z zabudową jednorodzinną, zagrodową, gospodarstwa rolne. Teren w otoczeniu drogi to głównie użytki rolne oraz nieużytki. W celu doprowadzenia istniejącej drogi gruntowej do wymaganych parametrów projektuje się:

- 1) przebudowę drogi na odcinku ok. 1380 m,
- 2) wykonanie jezdni o nawierzchni z betonu asfaltowego i szerokości 4,50 m,
- 3) przebudowę zjazdów na posesje o nawierzchni z betonu asfaltowego,
- 4) przebudowę poboczy gruntowych umocnionych kruszywem stabilizowanym mechanicznie o szerokości 0,50 m,
- 5) remont przepustu pod drogą,
- 6) remont przepustów pod zjazdami,
- 7) odtworzenie istniejących rowów drogowych poprzez ich oczyszczenie/odmulenie,
- 8) wykonanie oznakowania pionowego,
- 9) przebudowę kolizji z sieciami energetycznymi i teletechnicznymi,
- 10) budowę kanału technologicznego.

W związku z realizacją przedsięwzięcia nie zmieni się struktura ruchu.

Zaplecze budowy zlokalizowane będzie w pasie drogowym, w postaci mobilnych barakozów i sanitariatów i przemieszczane będzie wraz z postępem robót budowlanych, z zachowaniem odpowiednich odległości od zabudowy chronionej przed hałasem. Tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych odbywać będzie się w zarejestrowanych bazach paliwowych lub na stacjach paliw. Nie przewiduje się składowania materiałów na terenie budowy, ponieważ potrzebne materiały dostarczane będą na bieżąco i bezpośrednio wbudowywane. Stosowany sprzęt będzie podlegał stałej konserwacji na terenie głównej bazy wykonawcy poza budową. Przeglądy maszyn budowlanych, wymiana przepracowanych olejów i smarów wykonywane będą w autoryzowanych stacjach diagnostycznych.

Na etapie realizacji prac budowlanych, bezpośrednio na placu budowy oraz w jego sąsiedztwie, nastąpi wzrost emisji hałasu i zanieczyszczeń gazowych powodowanej przez maszyny i pojazdy pracujące na budowie (pojazdy dostarczające materiały budowlane i transportujące masy ziemne). W celu ograniczenia uciążliwości, czas prowadzonych prac budowlanych będzie ograniczony do pory dnia (godz.7-18), przy racjonalnym wykorzystaniu tylko niezbędnej ilości maszyn (maksymalnie 8), a transport materiałów sypkich będzie się odbywał pojazdami do tego przystosowanymi, z przykrywanymi plandekami skrzyniami ładunkowymi. Ponadto na placu budowy wprowadzona zostanie zasada ograniczenia prędkości ruchu pojazdów oraz zapewnienia efektywnych dojazdów na teren budowy. Stosowany sprzęt będzie posiadać odpowiednie zabezpieczenia przed emisją nadmiaru spalin. Wzrost emisji pyłów różnej granulacji będzie miał

miejsce przy przemieszczaniu mas ziemi pozyskanych podczas korytowania. Materiały budowlane nie będą składowane, tylko bezpośrednio wbudowane. Wzrost emisji węglowodorów i substancji złośliwych, nastąpi na etapie kładzenia gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchnię drogi, jednak oddziaływanie na etapie prac budowlanych będzie miało charakter chwilowy i odwracalny.

W fazie eksploatacji drogi podstawowymi zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są: tlenki azotu powstające podczas spalania paliw w silnikach oraz opary ołowiu, tlenki siarki, powstające podczas spalania oleju napędowego. Jednak przebudowa nawierzchni drogi przyczyni się do poprawy płynności jazdy, w związku z czym nie zwiększy się poziom hałasu i emisja zanieczyszczeń powstających podczas eksploatacji drogi w stosunku do stanu istniejącego i nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza.

Inwestycja przebiega przez tereny zarówno zabudowane, jak i niezabudowane. Jakość nowej nawierzchni wpłynie na ograniczenie emisji hałasu drogowego i eksploatacja drogi nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania, nie zostaną przekroczone wartości dopuszczalnego hałasu w środowisku.

Wykonanie nowej nawierzchni drogi spowoduje zmniejszenie emisji pyłu w trakcie jej eksploatacji oraz, z uwagi na usprawnienie ruchu pojazdów, przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu.

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego, tankowanie pojazdów i maszyn budowlanych oraz ich konserwacja i naprawa odbywać się będzie poza terenem inwestycji, w miejscach do tego przeznaczonych. Na wypadek wycieku substancji ropopochodnych z silników pojazdów podjęte zostaną działania polegające na: usunięciu źródła wycieku, zebraniu substancji ropopochodnych przy użyciu sorbentów oraz oddaniu odpadu do unieszkodliwienia. Wykopy na terenie budowy będą wykonywane na głębokość: ok. 0,2-0,4 m (korytowanie pod konstrukcje jezdni) i ok. 0,5-0,8 m (dotyczy rowów drogowych, usunięcia kolizji sieci podziemnych) i nie będą wymagały odwodnienia.

Wody opadowe z powierzchni drogi odprowadzane będą do istniejących rowów drogowych odwadniających, które podczas realizacji inwestycji zostaną odnowione i obsiane trawą wysoko koszoną zapewniającą odpowiednią filtrację. Pod drogą występują również przepusty kamienne, które są w dobrym stanie i nie wymagają ingerencji budowlanej. Utrzymany zostanie dotychczasowy kierunek odprowadzenia wód opadowych, tzn. w kierunku istniejących cieków wodnych, z którymi rowy znajdujące się przy drodze są połączone.

Wszystkie odpady powstałe w trakcie realizacji inwestycji będą segregowane, a następnie na bieżąco przekazywane specjalistycznym firmom do odzysku lub unieszkodliwienia. Po zakończeniu danego etapu budowy, teren zostanie uprzątnięty.

Podczas eksploatacji drogi przewiduje się powstawanie nieznacznych ilości typowych odpadów ulicznych i z pielęgnacji zieleni, odpadów elektrycznych i elektronicznych oraz innych powstających podczas prac związanych z konserwacją elementów dróg, które będą usuwane w trakcie bieżącej konserwacji przez służby administratora drogi.

Nie przewiduje się również by zanieczyszczenia powstające podczas realizacji i eksploatacji planowanego przedsięwzięcia mogły istotnie wpłynąć na ogólny poziom zanieczyszczenia powietrza, a tym samym na zmiany klimatu oraz zwiększenie wrażliwości elementów środowiska na zmiany klimatu. Eksploatacja drogi po przebudowie przyczyni się do poprawy warunków klimatycznych sąsiadującego z drogą obszaru. Ruch pojazdów po drodze będzie bardziej płynny, a ulepszona nawierzchnia jezdni ograniczy hałas, unoszenie pyłu, kurzu, zmniejszy się ilość spalin, a co za tym idzie zmniejszeniu ulegnie emisja gazów cieplarnianych. Na przedmiotowym odcinku drogi nie będzie dokonywana wycinka drzew. Planowana inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na klimat i jego zmiany. Inwestycja jest niewielka i wpływ na mikroklimat i klimat na poziomie globalnym będzie niezauważalny.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz. U. 2016 r. poz. 1911). W okresie budowy nie przewiduje się większych zagrożeń dla środowiska gruntowo-wodnego. Dobry stan techniczny oraz prawidłowa eksploatacja pojazdów samochodowych obsługujących budowę oraz maszyn

budowlanych pozwoli na właściwe zabezpieczenie gruntu i wód przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi. Ze względu na niewielki ruch pojazdów przemieszczających się po przedmiotowej drodze w wodach opadowych spływających z nawierzchni drogowych nie przewiduje się ponadnormatywnych stężeń zanieczyszczeń.

Przebudowa i użytkowanie przedmiotowej drogi nie będzie się wiązało z ryzykiem awarii lub katastrofy naturalnej. Zastosowane w procesie budowy materiały i sprzęt będą posiadały atesty i dokumenty dopuszczające do ruchu oraz będą podlegały stałej konserwacji na terenie bazy wykonawcy. Także projektowany zakres robót budowlanych nie stwarza ryzyka poważnej awarii i katastrofy budowlanej w rozumieniu ustawy *Prawo budowlane*.

Odcinek planowanej inwestycji położony jest w obszarze *Parku Krajobrazowego Pojezierza Iławskiego* i stanowi granicę Obszaru Chronionego Krajobrazu Pojezierza Iławskiego część A i B. Istniejące na ww. formach ochrony zakazy realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, jakim jest przebudowa przedmiotowej drogi. Najbliżej położonymi od inwestycji obszarami Natura 2000 (w odległości ok. 2 km) są Ostoja Iławska PLH280053 i Lasy Iławskie PLH280005. Biorąc pod uwagę zakres, wielkość i skalę przedsięwzięcia oraz fakt, że obecnie teren inwestycji jest użytkowany jako droga, stwierdzić należy, iż nie jest prawdopodobne wystąpienie znacząco negatywnych oddziaływań na obszary chronione leżące w jej pobliżu, w tym również obszary Natura 2000 i ich przedmioty ochrony.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w obszarze korytarza ekologicznego Lasy Iławskie GKPn-13. Ze względu na skalę prac budowlanych oraz niewielkie natężenie ruchu na przebudowywanej drodze, zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstania bariery dla migracji zwierząt. Analizowana droga istnieje od wielu lat, a kolizje z udziałem zwierząt dzikich nie zdarzają się. Na terenie projektowanej drogi zarządca drogi nie ustawił znaków „dzikie zwierzęta”, które ostrzegają kierowców o ewentualnym niebezpieczeństwie.

Jednakże, w razie konieczności (stwierdzenia na terenie budowy wzmożonej migracji płazów), wykopy i rowy zostaną zabezpieczone przed możliwością wpadania do nich zwierząt, w szczególności płazów (za pomocą tymczasowych płotków, siatek lub folii). W przypadku zastosowania siatek oczka powinny mieć średnicę nie większą niż 0,5 cm. Wygrodenie o wysokości co najmniej 50 cm nad powierzchnię terenu powinno być zaopatrzone w przewieszkę o dł. 10 cm skierowaną na zewnątrz terenu budowy a zakopane na głębokość co najmniej 10 cm. Przy braku możliwości zabezpieczenia terenu budowy dokonywane będą systematyczne przeglądy takich miejsc z ewentualnym odłowem uwięzionych zwierząt.

W związku z planowaną inwestycją nie jest planowa wycinka drzew rosnących w pasie drogowym. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki, zostaną odpowiednio zabezpieczone, np. poprzez zastosowanie osłon zabezpieczających przed uszkodzeniami mechanicznymi (w szczególności chroniące system korzeniowy i pnie). Wykopy w obrębie systemu korzeniowego drzew (zasięg korony w rzucie pionowym plus 1 m) będą wykonywane ręcznie, ostrożnie, unikając przecinania grubszych korzeni. Uszkodzone korzenie zostaną przycięte ostrym narzędziem prostopadle do długości korzenia i zabezpieczone preparatem impregnującym. Odslonięte korzenie będą zawinięte i zabezpieczone przed wysychaniem przez obłożenie torfem i jutą oraz polewane wodą. W zasięgu koron drzew nie będzie stosowany sprzęt mogący zagęścić grunt, jak również nie będą składowane materiały budowlane, ziemia i środki toksyczne.

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży, obszarach górskich, wodno-błotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym w obszarach ujść rzek, a także w strefach ochronnych ujęć wód oraz obszarach chronionych zbiorników wód śródlądowych. Na terenie inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Przedsięwzięcie nie leży w obszarach przylegających do jezior ani w obszarach ochrony uzdrowiskowej i obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia. Obszary leśne przylegają do odcinka drogi na długości ok. 600 m po obu stronach drogi, jednak realizacja przedsięwzięcia nie będzie wymagała wycinki drzew, ani ingerencji w tereny leśne. Inwestycja przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi, gdzie nie występują chronione siedliska fauny

i flory. Inwestycja nie wpłynie na różnorodność biologiczną, w tym na liczebność i kondycję populacji gatunków. Planowane przedsięwzięcie nie ma powiązań z innymi przedsięwzięciami na obszarze, na który będzie oddziaływać i nie przewiduje się skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę już istniejącej drogi gminnej, a więc wszelkie prace wykonywane będą w terenie wcześniej przekształconym przez człowieka i poddawany silnej antropopresji. Z uwagi na rodzaj i skalę przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny (bez ryzyka transgranicznych oddziaływań) i nie spowodują istotnych zmian w środowisku.

WZWOJTA

ZASTĘPCA WÓJTA
mgr Andrzej Brach