

STAROSTWO POWIATOWE
w ŚWIECIU
KANCELARIA OGÓLNA
wpł. 15. 11. 2016
L2 6891/16
(nr rejestru organu właściwego
do wydania pozwolenia)

AD. 6443.1.22. 2016

p. 5105:7

17. 11. 2016

Świecie, 07.11.2016 r.

(miejscowość i data)

**ZGŁOSZENIE ROBÓT BUDOWLANYCH/BUDOWY* NIE WYMAGAJĄCEJ
POZWOLENIA NA BUDOWĘ**

Starostwo Powiatowe w Świeciu; ul. Gen. Józefa Hallera 9, 86-100 Świecie

(nazwa organu właściwego do wydania pozwolenia)

Gmina Dragacz, Dragacz 7A, 86-134 Dragacz

Inwestor:

(imię i nazwisko lub nazwa oraz adres i numer telefonu)

tel. 52 33 249 69, fax. 52 33 249 74

na podstawie art. 30 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2006 r., Nr 156, poz. 1118 – ze zmianami) zgłasza zamiar przystąpienia do wykonania robót budowlanych/budowy* polegających na:

Przebudowa drogi gminnej nr 0537003 Górna Grupa - Michale

(nazwa i rodzaj/-e obiektu/-ów bądź robót budowlanych)

Zgodnie z załączonym opisem technicznym

Rodzaj, zakres i sposób wykonania robót

Sprawdzono pod względem
formalnym i merytorycznym

Świecie, dn. 22-11-2016

Podpis

Termin rozpoczęcia robót**

1 marca 2017
Michale i Grupa

Na działce położonej w

, przy ulicy

330/1 i 393/1 obręb Grupa, 18/2 obręb Michale

pod nr Nr ewidencyjny gruntu

Do zgłoszenia dołączam*:

- 1) oświadczenie o posiadanym prawie do dysponowania nieruchomością na cele budowlane,
- 2) projekt zagospodarowania działki na mapie sytuacyjno-wysokościowej (do celów opiniodawczych),
- 3) szkice, rysunki
- 4) pozwolenia, uzgodnienia, opinie, oświadczenia
- 5) opis techniczny
- 6)

WÓJT GMINY

mgr Dorota Kuchymon

(podpis inwestora lub osoby przez niego upoważnionej)

* Niepotrzebne skreślić

** Do wykonania robót budowlanych można przystąpić, jeżeli w terminie 30 dni od dnia doręczenia zgłoszenia właściwy organ nie wniesie, w drodze decyzji, sprzeciwu i nie później niż po upływie 2 lat od określonego w zgłoszeniu terminu ich rozpoczęcia art. 30 ust. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. - Prawo budowlane (Dz. U. Z 2003r., Nr 207, poz. 2016 – ze zmianami)

Starosta Świecki nie wnosił

sprzeciwu do niniejszego zgłoszenia

Świecie, dnia

23-11-2016

z up. Starosty Świeckiego
Kierownik
Wydziału Architektury i Budownictwa

inż. Justyna Schmidt

Dragacz, dnia 26.10.2016r.

RGiFE.III.6220.8.2016

DECYZJA

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016r., poz.23 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4, art. 84 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz.353 ze zm.) a także § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku pana Adama Meller, ul. Gen. Józefa Hallera 3/9, 86-100 Świecie, z dnia 8 sierpnia 2016 roku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 0537003C Górna Grupa- Michale”, oraz po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

UZASADNIENIE

W dniu 8 sierpnia 2016 roku (uzupełnienie do karty informacyjnej przedsięwzięcia 13 września 2016 r.) pan Adam Meller, ul. Gen. Józefa Hallera 3/9, 86-100 Świecie zwrócił się do Wójta Gminy Dragacz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 0537003C Górna Grupa- Michale”. Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączona została karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z zapisem na płycie CD, mapa ewidencyjna obejmująca przewidywany teren, na którym nastąpi realizacja przedsięwzięcia wraz z terenem działek sąsiednich, wypis z ewidencji gruntów.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został zamieszczony w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Wójta Gminy Dragacz.

Informację o wszczęciu niniejszego postępowania oraz o zamieszczeniu wniosku w publicznie dostępnym wykazie podano do publicznej wiadomości dnia 12 sierpnia 2016 roku w drodze obwieszczenia Wójta Gminy Dragacz na stronie internetowej BIP Urzędu Gminy Dragacz gm-dragacz.rbip.mojregion.info (zakładka Ochrona środowiska) oraz na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Dragacz oraz w sołectwie Górna Grupa i Michale, ponadto zawiadomiono inwestora i strony postępowania zawiadomieniem z dnia 1 sierpnia 2016 r.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy oś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gminy Dragacz. Przedsięwzięcie położone jest na terenie działek ewidencyjnych nr 18/2 obręb Michale, nr 330/1 i 393/1 obręb Grupa.

Zadanie dotyczy przebudowy istniejącej i utwardzonej drogi gminnej, polegającej na wykonaniu nowej jezdni bitumicznej (w miejscu bardzo zniszczonej jezdni bitumicznej i szutrowej) o szerokości 5,0 m i wykonaniu obustronnych poboczy (opasek) z kruszywa. Długość odcinka drogi gminnej przewidzianej do przebudowy wynosi 2,45 km.

Na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 cyt. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. niniejsza inwestycja zaliczona została do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 wyżej cytowanej ustawy Wójt Gminy Dragacz pismem z dnia 10

sierpnia 2016 r. wystąpił z prośbą o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko do: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu w ustawowym terminie nie zajął stanowiska w ww. sprawie, natomiast Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem z dnia 29 sierpnia 2016 r. (data wpływu 1 września 2016 r.) wezwał do przekazania wyjaśnień informacji zawartych w karcie, które wpłynęły do Urzędu Gminy 13 września 2016 r. Ponownym pismem (data wpływu 30 września 2016 r.) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wyraził opinię o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Odstąpienie od konieczności przeprowadzenia oceny poprzedzone zostało dokładną analizą przesłanek wynikających z art. 63 ust. 1 cyt. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Budowę drogi zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- długość odcinka ok 2,45 km,
- klasa drogi D (dojazdowa),
- kategoria ruchu – KR 1,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość jezdni 5,0 m.

Planuje się wykonanie następujących prac:

- rozbiórkę elementów drogi (rozbiórka około 300 metrowego odcinka nawierzchni bitumicznej),
- wyrównanie istniejącej podbudowy z nawierzchni szutrowej,
- wykonanie nowej konstrukcji w miejscu nawierzchni bitumicznej,
- regulację infrastruktury podziemnej (regulacja wysokościowa),
- ułożenie warstwy wiążącej,
- ułożenie warstwy ścieralnej,
- wykonanie konstrukcji i nawierzchni zjazdów,
- wykonanie poboczy,
- montaż barier ochronnych,
- montaż oznakowania pionowego,
- wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

Obecnie na odcinku około 300 m droga posiada nawierzchnię bitumiczną pełną wybojów i przełomów na warstwie kruszywa. Na pozostałym odcinku droga ma nawierzchnię szutrową. Obecna szerokość jezdni wynosi 4,5 m.

Omawiana droga stanowi połączenie miejscowości Górna Grupa, Grupa i Michale. Głównym jej zadaniem jest obsługa komunikacyjna pól uprawnych zlokalizowanych przy drodze oraz okolicznych zabudowanych posesji.

Realizacja inwestycji przyczyni się do upłynnienia ruchu samochodowego, rowerowego oraz pieszego. Spowoduje to podniesienie bezpieczeństwa i zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia kolizji drogowych. Modernizacja drogi usprawni układ komunikacyjny w tym rejonie gminy.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych.

Istniejąca trasa spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny. Przebudowa ciągu komunikacyjnego ma na celu poprawę jego stanu technicznego.

W wyniku przeprowadzonych prac poprawi się:

- płynność ruchu, co wpłynie na zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz emisji hałasu,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego, przyczyniając się do zmniejszenia ilości wypadków i kolizji, a tym samym ograniczenia możliwości występowania zdarzeń mogących powodować przedostawanie się do środowiska niebezpiecznych substancji.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy. W czasie przebudowy drogi nie będą powstawały ścieki technologiczne,

a jedynie niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych. Potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy zostaną zabezpieczone z wykorzystaniem urządzeń przewoźnych. Opróżnianiem ich i przekazywaniem do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków zajmie się specjalistyczna firma posiadająca stosowne zezwolenie.

Wszystkie roboty drogowe zostaną wykonane mechanicznie, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu (bez wycieków paliwa i olejów), posiadającego ważne świadectwa dopuszczenia do ruchu i eksploatacji.

Czynnikami mogącym niekorzystnie wpływać na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia będzie hałas i vibracje spowodowane pracą sprzętu mechanicznego. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a ponadto prace zamierza się prowadzić w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰). Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

Powstające podczas robót odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj.: gromadzone selektywnie, z placu budowy niezwłocznie usuwane, w pierwszej kolejności przekazywane do odzysku, a następnie do unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowanie lub unieszkodliwienie.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie ciągu komunikacyjnego do obecnych wymogów.

Eksploatacja drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków technologicznych, ani socjalno-bytowych. Źródłami zanieczyszczeń w tej fazie będą spływy powierzchniowe pochodzące z nawierzchni.

Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu i składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

Eksploatacja drogi będzie źródłem emisji wód deszczowych i roztopowych w wyniku jej odwadniania. Projekt przewiduje odprowadzenie tych wód opadowych z nawierzchni drogi powierzchniowo do rowów przydrożnych. Wody opadowe odprowadzone zostaną poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych projektowanej drogi.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w granicach Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego oraz poza innymi obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Na terenie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego obowiązują uwarunkowania, w tym zakazy określone rozporządzeniem Nr 20/2005 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. w sprawie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.- Pom. Nr 108, poz. 1874 ze zm.).

Jednocześnie zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt. 4 ustawy o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651), zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Celem inwestycji jest poprawa warunków lokalnego ruchu i dojazdu do użytków rolnych poprzez wzmocnienie nawierzchni drogowej.

Realizacja planowanego zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogowego, przebiegającego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wolnostojącej i terenów rolnych, w tym użytków łąkowych w dolinie rzeki Mątwy.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji ustalono brak wąskich korytarzy migracji płazów, w tym związanych z silnie obecnie porośniętymi rowami melioracyjnymi. Z uwagi na obecność siedlisk łąkowych oraz brak wyraźnych barier dla wędrówki płazów ustalono, że migracja odbywa się szerokim frontem w dolinie rzeki Mąrawy. Uwzględniając niski poziom przewidywanego natężenia ruchu drogowego (droga o ruchu lokalnym) oraz brak wąskich szlaków migracji płazów ustalono, że realizacja przedsięwzięcia nie wymaga dostosowania obecnych przepustów drogowych do potrzeb związanych z migracją płazów.

Jednocześnie kierując się zasadą przezorności ustalono działania minimalizujące, polegające na oczyszczeniu przepustów i rowów w obrębie najścia (na długości 5-6 m) oraz prowadzenie systematycznego wykaszania rowów w miejscu najść na przepusty w okresie eksploatacji drogi.

Dla wyeliminowania zagrożenia śmiertelności płazów w czasie prowadzonych prac zapewni się utrzymanie nawierzchni drogowej w sposób wykluczający możliwość powstawania zastoisk wody, a w razie potrzeby wprowadzenie wygrodzeń tymczasowych wzdłuż przebudowywanej drogi.

Dla ograniczenia zagrożenia śmiertelności zwierząt średnich, potencjalnie mogących przekraczać pas drogowy zaplanowano oznakować drogę znakami ostrzegawczymi o możliwości występowania dzikich zwierząt oraz ograniczyć dopuszczalną prędkość jazdy do 60 km/h.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew przydrożnych, naruszenia obszarów leśnych lub terenów podmokłych.

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

Zamierzenie nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.). Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138), stwarzałyby ww. ryzyko.

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

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

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

1. powódź - zniszczenie lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków drogi,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały - deformacja nawierzchni.

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

W kontekście przystosowania zamierzenia do postępujących zmian klimatu Inwestor zaplanował użycie, do przebudowy ww. drogi oraz towarzyszącej infrastruktury, rodzajów materiałów odpornych na wysokie i niskie temperatury.

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

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania. Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy teren usytuowany jest w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, nie sposób więc przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi realizowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy maszyn w jednakowym czasie. W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oraz dostępnymi materiałami mapowymi, realizacja inwestycji, nie wiąże się z niszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, a także naruszeniem ciągłości oraz integralności obszarów Natura 2000.

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

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

W związku z powyższym dnia 3 października 2016 roku Wójt Gminy Dragacz wydał postanowienie znak sprawy: RGiFE.III.6220.8.2016 o odstąpieniu od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Informacja o wydaniu postanowienia w formie obwieszczenia Wójta Gminy Dragacz została zamieszczona na stronie internetowej Biuletynu Informacji Publicznej Urzędu Gminy Dragacz gm-dragacz.rbip.mojregion.info (zakładka Ochrona środowiska), na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy Dragacz, w sołectwie Górna Grupa i Michale.

W związku z odstąpieniem od przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie był wymagany udział społeczeństwa w powyższym postępowaniu.

Ze względu na rodzaj i skalę planowanego przedsięwzięcia oraz opisane w karcie informacyjnej rozwiązania chroniące środowisko nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na poszczególne elementy środowiska.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

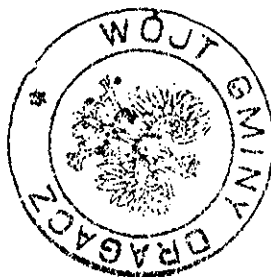
POUCZENIE

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 353 ze zm.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 – 22 i w art. 72 ust. 1a ww. ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy za pośrednictwem Wójta Gminy Dragacz w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Załączniki:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko.



WÓJT GMINY
mgr Dorota Kreczmon

Otrzymują:

1. Adam Meller, ul. Gen. Józefa Hallera 3/9, 86-100 Świecie,
2. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Sądowa 5, 86-100 Świecie.

RGiFE.III.6220.8.2016

Załącznik Nr 1

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie z art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz. 353 ze zm.).

Zadanie dotyczy przebudowy istniejącej i utwardzonej drogi gminnej, polegającej na wykonaniu nowej jezdni bitumicznej (w miejscu bardzo zniszczonej jezdni bitumicznej i szutrowej) o szerokości 5,0 m i wykonaniu obustronnych poboczy (opasek) z kruszywa. Długość odcinka drogi gminnej przewidzianej do przebudowy wynosi 2,45 km.

Omawiana droga stanowi połączenie miejscowości Górna Grupa, Grupa i Michale. Głównym jej zadaniem jest obsługa komunikacyjna pól uprawnych zlokalizowanych przy drodze oraz okolicznych zabudowanych posesji.

Planuje się wykonanie następujących prac:

- rozbiórkę elementów drogi (rozbiórka około 300 metrowego odcinka nawierzchni bitumicznej),
- wyrównanie istniejącej podbudowy z nawierzchni szutrowej,
- wykonanie nowej konstrukcji w miejscu nawierzchni bitumicznej,
- regulację infrastruktury podziemnej (regulacja wysokościowa),
- ułożenie warstwy wiążącej,
- ułożenie warstwy ścieralnej,
- wykonanie konstrukcji i nawierzchni zjazdów,
- wykonanie poboczy,
- montaż barier ochronnych,
- montaż oznakowania pionowego,
- wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy. W czasie przebudowy drogi nie będą powstawały ścieki technologiczne, a jedynie niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych. Potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy zostaną zabezpieczone z wykorzystaniem urządzeń przewoźnych. Opróżnianiem ich i przekazywaniem do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków zajmie się specjalistyczna firma posiadająca stosowne zezwolenie.

Wszystkie roboty drogowe zostaną wykonane mechanicznie, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu (bez wycieków paliwa i olejów), posiadającego ważne świadectwa dopuszczenia do ruchu i eksploatacji.

Czynnikami mogącym niekorzystnie wpływać na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia będzie hałas i wibracje spowodowane pracą sprzętu mechanicznego. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a ponadto prace zamierza się prowadzić w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰). Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu i składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

Z uwagi na obecność siedlisk łąkowych oraz brak wyraźnych barier dla wędrówki płazów ustalono, że migracja odbywa się szerokim frontem w dolinie rzeki Mąrawy. Uwzględniając niski poziom przewidywanego natężenia ruchu drogowego (droga o ruchu lokalnym) oraz brak wąskich szlaków migracji płazów ustalono, że realizacja przedsięwzięcia nie wymaga dostosowania obecnych przepustów drogowych do potrzeb związanych z migracją płazów.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016r. poz. 23) w związku z art. 63 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353) oraz § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2016 r. poz. 71), po rozpatrzeniu wniosku pana Adama Meller, ul. Gen. Józefa Hallera 3/9, 86-100 Świecie, z dnia 8 sierpnia 2016 roku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 053703C Górna Grupa- Michale” po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu

postanawiam

nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 053703C Górna Grupa- Michale”.

UZASADNIENIE

W dniu 8 sierpnia 2016 roku (uzupełnienie do karty informacyjnej przedsięwzięcia 13 września 2016 r.) pan Adam Meller, ul. Gen. Józefa Hallera 3/9, 86-100 Świecie zwrócił się do Wójta Gminy Dragacz z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr 053703C Górna Grupa- Michale”. Do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach załączona została karta informacyjna przedsięwzięcia wraz z zapisem na płycie CD, mapa ewidencyjna obejmująca przewidywany teren, na którym nastąpi realizacja przedsięwzięcia wraz z terenem działek sąsiednich, wypis z ewidencji gruntów.

Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach został zamieszczony w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez Wójta Gminy Dragacz.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gminy Dragacz. Przedsięwzięcie położone jest na terenie działek ewidencyjnych nr 18/2 obręb Michale, nr 330/1 i 393/1 obręb Grupa. Zadanie dotyczy przebudowy istniejącej i utwardzonej drogi gminnej, polegającej na wykonaniu nowej jezdni bitumicznej (w miejscu bardzo zniszczonej jezdni bitumicznej i szutrowej) o szerokości 5,0 m i wykonaniu obustronnych poboczy (opasek) z kruszywa. Długość odcinka drogi gminnej przewidzianej do przebudowy wynosi 2,45 km.

Wnioskowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego.

Stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt. 60 cyt. Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami

objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt. 1 - 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 cyt. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji, usytuowanie przedsięwzięcia, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę jego oddziaływania.

Obecnie na odcinku około 300 m droga posiada nawierzchnię bitumiczną pełną wybojów i przełomów na warstwie kruszywa. Na pozostałym odcinku droga ma nawierzchnię szutrową. Obecna szerokość jezdni wynosi 4,5 m.

Omawiana droga stanowi połączenie miejscowości Górna Grupa, Grupa i Michale. Głównym jej zadaniem jest obsługa komunikacyjna pól uprawnych zlokalizowanych przy drodze oraz okolicznych zabudowanych posesji.

Budowę drogi zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- długość odcinka ok 2,45 km,
 - klasa drogi D (dojazdowa),
 - kategoria ruchu – KR 1,
 - prędkość projektowa 30 km/h,
 - szerokość jezdni 5,0 m.
- Planuje się wykonanie następujących prac:
- rozbiórkę elementów drogi (rozbiórka około 300 metrowego odcinka nawierzchni bitumicznej),
 - wyrównanie istniejącej podbudowy z nawierzchni szutrowej,
 - wykonanie nowej konstrukcji w miejscu nawierzchni bitumicznej,
 - regulację infrastruktury podziemnej (regulacja wysokościowa),
 - ułożenie warstwy wiążącej,
 - ułożenie warstwy ścieralnej,
 - wykonanie konstrukcji i nawierzchni zjazdów,
 - wykonanie poboczy,
 - montaż barier ochronnych,
 - montaż oznakowania pionowego,
 - wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

Realizacja inwestycji przyczyni się do upłynnienia ruchu samochodowego, rowerowego oraz pieszego. Spowoduje to podniesienie bezpieczeństwa i zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia kolizji drogowych. Modernizacja drogi usprawni układ komunikacyjny w tym rejonie gminy.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych.

Istniejąca trasa spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny. Przebudowa ciągu komunikacyjnego ma na celu poprawę jego stanu technicznego.

W wyniku przeprowadzonych prac poprawi się:

- płynność ruchu, co wpłynie na zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz emisji hałasu,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego, przyczyniając się do zmniejszenia ilości wypadków i kolizji, a tym samym ograniczenia możliwości występowania zdarzeń mogących powodować przedostawanie się do środowiska niebezpiecznych substancji.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy. W czasie przebudowy drogi nie będą powstawały ścieki technologiczne, a jedynie niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych. Potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy zostaną zabezpieczone z wykorzystaniem urządzeń przewoźnych. Opróżnianiem ich i przekazywaniem do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków zajmie się specjalistyczna firma posiadająca stosowne zezwolenie.

Wszystkie roboty drogowe zostaną wykonane mechanicznie, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu (bez wycieków paliwa i olejów), posiadającego ważne świadectwa dopuszczenia do ruchu i eksploatacji.

Czynnikami mogącym niekorzystnie wpływać na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia będzie hałas i wibracje spowodowane pracą sprzętu mechanicznego. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a ponadto prace zamierza się prowadzić w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰). Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

Powstające podczas robót odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj.: gromadzone selektywnie, z placu budowy niezwłocznie usuwane, w pierwszej kolejności przekazywane do odzysku, a następnie do unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowanie lub unieszkodliwienie.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie ciągu komunikacyjnego do obecnych wymogów.

Eksploatacja drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków technologicznych, ani socjalno-bytowych. Źródłami zanieczyszczeń w tej fazie będą spływy powierzchniowe pochodzące z nawierzchni.

Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu i składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

Eksploatacja drogi będzie źródłem emisji wód deszczowych i roztopowych w wyniku jej odwadniania. Projekt przewiduje odprowadzenie tych wód opadowych z nawierzchni drogi powierzchniowo do rowów przydrożnych. Wody opadowe odprowadzone zostaną poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych projektowanej drogi.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w granicach Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego oraz poza innymi obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Na terenie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego obowiązują uwarunkowania, w tym zakazy określone rozporządzeniem Nr 20/2005 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. w sprawie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego (Dz.Urz.Woj. Kuj.-Pom. Nr 108, poz. 1874, ze zm.).

Jednocześnie zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt. 4 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Celem inwestycji jest poprawa warunków lokalnego ruchu i dojazdu do użytków rolnych poprzez wzmocnienie nawierzchni drogowej.

Realizacja planowanego zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogowego, przebiegającego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wolnostojącej i terenów rolnych, w tym użytków łkowych w dolinie rzeki Mątwy.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji ustalono brak wąskich korytarzy migracji płazów, w tym związanych z silnie obecnie porośniętymi rowami melioracyjnymi. Z uwagi na obecność siedlisk łkowych oraz brak wyraźnych barier dla wędrówki płazów ustalono, że migracja odbywa się szerokim frontem w dolinie rzeki Mątwy. Uwzględniając niski poziom przewidywanego natężenia ruchu drogowego (droga o ruchu lokalnym) oraz brak wąskich szlaków migracji płazów ustalono, że realizacja przedsięwzięcia nie wymaga dostosowania obecnych przepustów drogowych do potrzeb związanych z migracją płazów.

Jednocześnie kierując się zasadą przezorności ustalono działania minimalizujące, polegające na oczyszczeniu przepustów i rowów w obrębie najścia (na długości 5-6 m) oraz prowadzenie systematycznego wykaszania rowów w miejscu najść na przepusty w okresie eksploatacji drogi.

Dla wyeliminowania zagrożenia śmiertelności płazów w czasie prowadzonych prac zapewni się utrzymanie nawierzchni drogowej w sposób wykluczający możliwość powstawania zastoisk wody, a w razie potrzeby wprowadzenie wygradzeń tymczasowych wzdłuż przebudowywanej drogi.

Dla ograniczenia zagrożenia śmiertelności zwierząt średnich, potencjalnie mogących przekraczać pas drogowy zaplanowano oznakować drogę znakami ostrzegawczymi o możliwości występowania dzikich zwierząt oraz ograniczyć dopuszczalną prędkość jazdy do 60 km/h.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew przydrożnych, naruszenia obszarów leśnych lub terenów podmokłych.

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

Zamierzenie nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.). Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138), stwarzałyby ww. ryzyko.

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

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

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

1. powódź - zniszczenie lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków drogi,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały - deformacja nawierzchni.

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

W kontekście przystosowania zamierzenia do postępujących zmian klimatu Inwestor zaplanował użycie, do przebudowy ww. drogi oraz towarzyszącej infrastruktury, rodzajów materiałów odpornych na wysokie i niskie temperatury.

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

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania. Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy teren usytuowany jest w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, nie sposób więc przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi realizowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy maszyn w jednakowym czasie. W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oraz dostępnymi materiałami mapowymi, realizacja inwestycji, nie wiąże się z niszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, a także naruszeniem ciągłości oraz integralności obszarów Natura 2000.

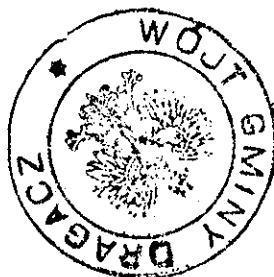
Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.



WÓJT GMINY
mgr Dorota Kreczman

Otrzymują:

1. Pan Adam Meller, ul. Gen. Józefa Hallera 3/9, 86-100 Świecie,
2. a/a.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 63, 85-950 Bydgoszcz,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny, ul. Sądowa 5, 86-100 Świecie.

GMINA DRAGACZ
ZAKŁAD USŁUG KOMUNALNYCH
W DRAGACZU
86-134 DRAGACZ 7A
NIP 559 10 05 404 Tel. 52 33 25 195

Dragacz, dnia 14.11.2016 r.

ZUK.7021.4.25.2016

Adam Meller
ul. Gen. Józefa Hallera 3/9
86-100 Świecie

Zakład Usług Komunalnych w Dragaczu uzgadnia bez zastrzeżeń pod względem kolizji z siecią wod – kan projekt zagospodarowania terenu dla zadania: „Przebudowa drogi gminnej Dolna Grupa – Michale” pod warunkiem:

- w miejscach przejścia istniejących przyłączy wodociągowych pod projektowaną drogą z kruszywa łamanego należy na przyłączach zaprojektować rurę ochronną o średnicy większej od średnicy przyłączy;
- przewidzieć regulacje wjazdów studni kanalizacyjnych w nawierzchni jezdni lub poboczy.

Otrzymują:

1. adresat
2. a/a

DYREKTOR


Sabina Czarniecka

WOJEWÓDZKI URZĄD
OCHRONY ZABYTKÓW W TORUNIU
DELEGATURA W BYDGOSZCZY
85-102 BYDGOSZCZ, ul. Jezuitcka 2
tel./fax 52 322 49 98, 52 322 44 17
NIP 956-16-21-769; REGON 14140468

Bydgoszcz, dnia 24 października 2016r.

WU OZ. DB. ZAR. 5152.17.50.2016.TZ.
op. A – 1080/2016

GMINA DRAGACZ

Dotyczy : opinii do prac ziemnych związanych z przebudową drogi gminnej nr 0537003 Górna Grupa – Michale, na terenie działek o nr ew. 18/2 w obrębie Michale i nr ew. 330/1 i 393/1 w obrębie Grupa w gminie Świecie, zgodnie z lokalizacją przedstawioną na załącznikach graficznych dołączonych do wniosku.

Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu Delegatura w Bydgoszczy opiniuje pozytywnie z następującymi uwagami :

w przypadku odkrycia obiektu zabytkowego wymagane jest:

1. Wstrzymanie wszelkich robót mogących uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot,
2. Zabezpieczenie tego przedmiotu i miejsca jego odkrycia,
3. Niezwłoczne zawiadomienie o tym właściwego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe właściwego wójta (burmistrza, prezydenta miasta).

Podstawa prawna : Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami z dnia 23.VII.2003 roku (Dz. U. z 2014, poz. 1446).

Otrzymuje : Adam Meller, ul. Hallera 3/9, 86-100 Świecie

Kierownik Delegatury

mgr Iwona Brzozowska



Bydgoszcz, dnia 26 września 2016 r.

WOO.4240.717.2016.HR.2

Opinia

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3 i 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), w związku z § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 j.t.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Dragacz z dnia 10 sierpnia 2016 r., znak: RGiFE.III.6220.8.2016 (data wpływu: 16.08.2016 r.), po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzup.: dnia 12 września 2016 r.), złożonego przez Gminę Dragacz,

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej nr 0537003C Górna Grupa - Michale, gm. Dragacz, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Dragacz, pismem z dnia 10 sierpnia 2016 r., znak: RGiFE.III.6220.8.2016 (data wpływu: 16.08.2016 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną (uzup.: dnia 12 września 2016 r.), stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 cyt. rozporządzenia Rady

Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 - 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 cyt. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji, usytuowanie przedsięwzięcia, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę jego oddziaływania.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gminy Dragacz. Przedsięwzięcie położone jest na terenie działek ewidencyjnych nr 18/2 obręb Michale, nr 330/1 i 393/1 obręb Grupa. Zadanie dotyczące przebudowy istniejącej i utwardzonej drogi gminnej, polegającej na wykonaniu nowej jezdni bitumicznej (w miejscu bardzo zniszczonej jezdni bitumicznej i szutrowej) o szerokości 5,0 m i wykonaniu obustronnych poboczy (opasek) z kruszywa. Długość odcinka drogi gminnej przewidzianej do przebudowy wynosi 2,45 km.

Wnioskowane przedsięwzięcie jest inwestycją celu publicznego.

Obecnie na odcinku około 300 m droga posiada nawierzchnię bitumiczną pełną wybojów i przełomów na warstwie kruszywa. Na pozostałym odcinku droga ma nawierzchnię szutrową. Obecna szerokość jezdni wynosi 4,5 m.

Omawiana droga stanowi połączenie miejscowości Górna Grupa, Grupa i Michale. Głównym jej zadaniem jest obsługa komunikacyjna pól uprawnych zlokalizowanych przy drodze oraz okolicznych zabudowanych posesji.

Budowę drogi zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- długość odcinka ok 2,45 km,
- klasa drogi D (dojazdowa),
- kategoria ruchu – KR 1,
- prędkość projektowa 30 km/h,
- szerokość jezdni 5,0 m.

Planuje się wykonanie następujących prac:

- rozbiórkę elementów drogi (rozbiórka około 300 metrowego odcinka nawierzchni bitumicznej),
- wyrównanie istniejącej podbudowy z nawierzchni szutrowej,
- wykonanie nowej konstrukcji w miejscu nawierzchni bitumicznej,
- regulację infrastruktury podziemnej (regulacja wysokościowa),
- ułożenie warstwy wiążącej,
- ułożenie warstwy ścieralnej,
- wykonanie konstrukcji i nawierzchni zjazdów,
- wykonanie poboczy,
- montaż barier ochronnych,
- montaż oznakowania pionowego,
- wykonanie inwentaryzacji powykonawczej.

Realizacja inwestycji przyczyni się do upłynnienia ruchu samochodowego, rowerowego oraz pieszego. Spowoduje to podniesienie bezpieczeństwa i zmniejszenie prawdopodobieństwa wystąpienia kolizji drogowych. Modernizacja drogi usprawni układ komunikacyjny w tym rejonie gminy.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych.

Istniejąca trasa spełnia swoje podstawowe zadanie, a mianowicie obsługuje ruch lokalny. Przebudowa ciągu komunikacyjnego ma na celu poprawę jego stanu technicznego.

W wyniku przeprowadzonych prac poprawi się:

- płynność ruchu, co wpłynie na zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz emisji hałasu,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego, przyczyniając się do zmniejszenia ilości wypadków i kolizji, a tym samym ograniczenia możliwości występowania zdarzeń mogących powodować przedostawanie się do środowiska niebezpiecznych substancji.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy. W czasie przebudowy drogi nie będą powstawały ścieki technologiczne, a jedynie niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych. Potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy zostaną zabezpieczone z wykorzystaniem urządzeń przewoźnych. Opróżnianiem ich i przekazywaniem do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków zajmie się specjalistyczna firma posiadającą stosowne zezwolenie.

Wszystkie roboty drogowe zostaną wykonane mechanicznie, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu (bez wycieków paliwa i olejów), posiadającego ważne świadectwa dopuszczenia do ruchu i eksploatacji.

Czynnikiem mogącym niekorzystnie wpływać na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia będzie hałas i wibracje spowodowane pracą sprzętu mechanicznego. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a ponadto prace zamierza się prowadzić w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰). Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

Powstające podczas robót odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj.: gromadzone selektywnie, z placu budowy niezwłocznie usuwane, w pierwszej kolejności przekazywane do odzysku, a następnie do unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowanie lub unieszkodliwienie.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie ciągu komunikacyjnego do obecnych wymogów.

Eksploatacja drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków technologicznych, ani socjalno-bytowych. Źródłami zanieczyszczeń w tej fazie będą spływy powierzchniowe pochodzące z nawierzchni.

Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu i składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo nie będą zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

Eksploatacja drogi będzie źródłem emisji wód deszczowych i roztopowych w wyniku jej odwadniania. Projekt przewiduje odprowadzenie tych wód opadowych z nawierzchni drogi

powierzchniowo do rowów przydrożnych. Wody opadowe odprowadzone zostaną poprzez nadanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych projektowanej drogi.

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

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w granicach Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego oraz poza innymi obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Na terenie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego obowiązują uwarunkowania, w tym zakazy określone rozporządzeniem Nr 20/2005 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 8 września 2005 r. w sprawie Nadwiślańskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 108, poz. 1874, ze zm.).

Jednocześnie zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 cyt. ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Celem inwestycji jest poprawa warunków lokalnego ruchu i dojazdu do użytków rolnych poprzez wzmocnienie nawierzchni drogowej.

Realizacja planowanego zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogowego, przebiegającego w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wolnostojącej i terenów rolnych, w tym użytków łąkowych w dolinie rzeki Mątawy.

Na podstawie przedłożonej dokumentacji ustalono brak wąskich korytarzy migracji płazów, w tym związanych z silnie obecnie porośniętymi rowami melioracyjnymi. Z uwagi na obecność siedlisk łąkowych oraz brak wyraźnych barier dla wędrówki płazów ustalono, że migracja odbywa się szerokim frontem w dolinie rzeki Mątawy. Uwzględniając niski poziom przewidywanego natężenia ruchu drogowego (droga o ruchu lokalnym) oraz brak wąskich szlaków migracji płazów ustalono, że realizacja przedsięwzięcia nie wymaga dostosowania obecnych przepustów drogowych do potrzeb związanych z migracją płazów.

Jednocześnie kierując się zasadą przezorności ustalono działania minimalizujące, polegające na oczyszczeniu przepustów i rowów w obrębie najścia (na długości 5-6 m) oraz prowadzenie systematycznego wykaszania rowów w miejscu najść na przepusty w okresie eksploatacji drogi.

Dla wyeliminowania zagrożenia śmiertelności płazów w czasie prowadzonych prac zapewni się utrzymanie nawierzchni drogowej w sposób wykluczający możliwość powstawania zastoisk wody, a w razie potrzeby wprowadzenie wygrodzień tymczasowych wzdłuż przebudowywanej drogi.

Dla ograniczenia zagrożenia śmiertelności zwierząt średnich, potencjalnie mogących przekraczać pas drogowy zaplanowano oznakować drogę znakami ostrzegawczymi o możliwości występowania dzikich zwierząt oraz ograniczyć dopuszczalną prędkość jazdy do 60 km/h.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew przydrożnych, naruszenia obszarów leśnych lub terenów podmokłych.

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

Zamierzenie nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r., poz. 672 ze zm.). Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138), stwarzałyby ww. ryzyko.

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

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano

te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

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

1. powódź - zniszczenie lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków drogi,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany - poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały - deformacja nawierzchni.

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

W kontekście przystosowania zamierzenia do postępujących zmian klimatu Inwestor zaplanował użycie, do przebudowy ww. drogi oraz towarzyszącej infrastruktury, rodzajów materiałów odpornych na wysokie i niskie temperatury.

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

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania. Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy teren usytuowany jest w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, nie sposób więc przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi realizowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy maszyn w jednakowym czasie. W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oraz dostępnymi materiałami mapowymi, realizacja inwestycji, nie wiąże się z niszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, a także naruszeniem ciągłości oraz integralności obszarów Natura 2000.

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

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Kamila Sobiś
Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Dragacz, Dragacz 7A, 86-134 Dragacz
2. Pan Adam Meller ul. Gen. Józefa Hallera 3/9, 86-100 Świecie

Sprawę prowadzi: Hanna Różańska, tel.: 52 50-65-666, wew. 6049, e-mail: hrozanska@rdos-bydgoszcz.pl.



Orange Polska S.A.
Domena Hurt
Dostarczanie i Serwis Usług, Ewidencja i Standardy Infrastruktury
Dział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze Bydgoszcz
Adres do korespondencji:
ul. Chodkiewicza 61, 85-667 Bydgoszcz
tel.: 52 375 92 08

Pan Adam Meller
ul. Hallera 3/9
86-100 Świecie

Bydgoszcz, 19 sierpnia 2016r.

Numer pisma: 55375/TODDWBU/U11/2016

Temat: Przebudowa drogi gminnej nr 0537003 - G.Grupa - Michale - dł. 400m.

Szanowny Panie,

informujemy, że uzgadniamy przedstawiony projekt. Przy realizacji procesu budowy wymagane jest spełnienie następujących uwarunkowań, które są integralną częścią uzgodnienia:

1. Wykonawca jest zobowiązany zgłosić do ORANGE POLSKA S.A. prace w strefie sieci telekomunikacyjnej min. na 14 dni przed przystąpieniem do robót, powołując się na numer przedmiotowego pisma. Tryb i zasady zgłoszenia prac oraz wystąpienia o nadzór właścicielski dostępne są na stronie: www.orange.pl/wniosekonadzor. Wykonywanie prac na sieci ORANGE POLSKA S.A. bez zgłoszenia i nadzoru właścicielskiego jest naruszeniem własności ORANGE POLSKA S.A. i będzie zgłaszane organom ścigania. Zgłoszenie/Wniosek o nadzór właścicielski można przesłać ze strony www.orange.pl/wniosekonadzor lub kierować na adres:

ORANGE POLSKA S.A.
Obsługa Techniczna Klienta w Olsztynie
Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury
ul. Chodkiewicza 61
85-667 Bydgoszcz

Powiadomienie powinno zawierać nazwę i adres wykonawcy prac oraz telefon kontaktowy.

2. Roboty budowlano – montażowe w obrębie sieci telekomunikacyjnej wykonywać zgodnie z normami i przepisami obowiązującymi w budownictwie łączności ręcznie i pod nadzorem upoważnionego przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Bydgoszczy;
3. Lokalizację podziemnych urządzeń telekomunikacyjnych w terenie należy potwierdzić za pomocą przekopów kontrolnych, a w przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych urządzeń nienaniesionych na planie należy je zabezpieczyć na koszt inwestora i powiadomić przedstawiciela ORANGE POLSKA S.A. Dostarczanie i Serwis Usług Obsługi Technicznej Klienta w Bydgoszczy oraz inspektora nadzoru. Istniejącą sieć teletechniczną eksploatowaną przez ORANGE POLSKA S.A. oznaczono na załączonych podkładach geodezyjnych symbolem - t ,

Ustala się 2-metrową strefę ochronną z każdej strony naszych urządzeń. W strefie ochronnej prace należy prowadzić ręcznie, ist. kable telekomunikacyjne zabezpieczyć dwudzielną rurą ochronną.

4. W strefie projektowanych wykopów sieć telefoniczną zabezpieczyć przed uszkodzeniem zgodnie z przedstawionym rozwiązaniem technicznym. Dodatkowe szczegóły zabezpieczenia ustalić na roboczo z naszym przedstawicielem. Koszty zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący;
5. W przypadku zmiany rzędnych terenu należy wyregulować poziom ram studni do projektowanej niwelety. Zachować normatywne przykrycie uzbrojenia teletechnicznego. Koszty zabezpieczenia ponosi naruszający stan istniejący;
6. Miejsca zbliżeń i skrzyżowań oraz elementy zanikowe sieci telekomunikacyjnej przed ich zasypaniem podlegają obowiązkowi zgłoszenia pracownikowi sprawującemu w imieniu Orange Polska nadzór nad realizowanymi pracami.
7. Po zakończeniu prac inwestor jest zobowiązany do pisemnego zgłoszenia z 14-dniowym wyprzedzeniem na adres podany w punkcie 1 niniejszego pisma – wykonane zadanie do odbioru technicznego w zakresie miejsc kolizyjnych z sieciami teletechnicznymi oraz otrzymania pisemnej akceptacji w formie protokołu odbioru lub notatki służbowej.
8. W przypadku uszkodzenia lub kradzieży infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań i warunków określonych w niniejszym dokumencie, ORANGE POLSKA S.A., obciąży sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłaconymi bonifikatami i karami wynikającymi z zawartych przez ORANGE POLSKA S.A. umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi.
Łączna wysokość roszczeń ORANGE POLSKA S.A. w stosunku do sprawcy uszkodzenia może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich;
9. Niniejsze uzgodnienie ważne jest jeden rok od daty jego wydania.
10. Istniejące kable telekom. zabezpieczyć dwudzielną rurą ochronną.

Za powyższe uzgodnienie zostanie pobrana opłata wg aktualnego cennika w kwocie 71,00 zł + VAT. Należność należy uregulować w terminie określonym na fakturze VAT, która zostanie przesłana odrębną korespondencją.

ORANGE POLSKA S.A. Wydział Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze otrzymał do celów służbowych plany z przedmiotowego uzgodnienia w wersji papierowej.

Z poważaniem



Tomasz Spręglewski
Starszy Specjalista

ds. Ewidencji i Zarządzania Danymi o Infrastrukturze