





Włocławek, 24.05.2021 r.

Egzemplarz nr 1, 2, 3, 4

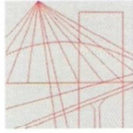
Przebudowa drogi gminnej Kozjaty - Hulanka		
Lokalizacja:	Województwo kujawsko - pomorskie, powiat radziejowski, j. ewid. 041107_ Topólka, obwód 0012 Kozjaty: dz. 351/1, 96	
Inwestor:	 Gmina Topólka	
Kategoria obiektu:	Kategoria XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe Kategoria IV - elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych	
Zawartość:	Projekt Zagospodarowania Terenu	
Branża:	Drogowa	
Kody CPV:	45100000-8 - Przygotowanie terenu pod budowę 45233220-7 - Roboty w zakresie nawierzchni dróg	
Biuro projektowe:	 Usługi Drogowe	Usługi Drogowe Sergiusz Makowski ul. Wiejska 89 87-800 Włocławek tel. 785 46 12 73 e-mail.: uslugi.drogowe@gmail.com www.facebook.com/uslugi.drogowe
Oświadczenie Projektanta:	Oświadczam, że projekt został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej - wymóg art. 34 ust. 3d pkt 3 ustawy z dnia 19 września 2020 r. - Prawo Budowlane - (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r. poz. 1333 z późn. zm.)	
Projektant:		



1. Spis treści	str. 2
2. Uprawnienia projektanta	str. 3
3. Opis techniczny	str. 6
4. Załączniki	str. 13
5. Część rysunkowa	str. 26
<ul style="list-style-type: none">- Plan orientacyjny- Projekt Zagospodarowania Terenu- Typowe Przekroje konstrukcyjne	



Uprawnienia projektanta.



KUJAWSKO
POMORSKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

OKRĘGOWA KOMISJA KWALIFIKACYJNA

Sygn. akt: KUPOIIB/KK-0054-0028/12
KUPOIIB/KK-0055-0042/12

Bydgoszcz, dnia 19 grudnia 2012 r.

DECYZJA

Na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 15 grudnia 2000 r. o samorządach zawodowych architektów, inżynierów budownictwa oraz urbanistów (*Dz. U. z 2001 r. Nr 5, poz. 42, z późn. zm.*), art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2 i ust. 2, art. 14 ust. 1 pkt 2a i ust. 3 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (*Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późn. zm.*) oraz § 11 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (*Dz. U. z 2006 r. Nr 83, poz. 578, z późn. zm.*) w związku z art. 104 Kodeksu postępowania administracyjnego (*Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.*)

**Okręgowa Komisja Kwalifikacyjna
nada je**

Panu Sergiuszowi Michałowi Makowskiemu
magistrowi inżynierowi o kierunku budownictwo
urodzonemu dnia 29 września 1985 r. w Grudziądzu

UPRAWNIENIA BUDOWLANE

numer ewidencyjny KUP/0134/PWOD/12

**do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 K.p.a. odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Zakres nadanych uprawnień budowlanych wskazano na odwrocie decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy odwołanie do Krajowej Komisji Kwalifikacyjnej Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa w Warszawie, za pośrednictwem Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej KUPOIIB w Bydgoszczy w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej

mgr inż. Jacek Kołodziej

inż. Wojciech Klatecki

inż. Franciszek Szypliński



Otrzymują:

1. Pan Sergiusz Michał Makowski
ul. Kaliska 83/63
87-800 Włocławek
2. Okręgowa Rada Izby
3. Główny Inspektor
Nadzoru Budowlanego
4. a/a





Szczegółowy zakres uprawnień budowlanych

Na podstawie art. 12 ust. 1 pkt 1 i 2 i art. 13 ust. 3 i 4 ustawy Prawo budowlane, **Pan Sergiusz Michał Makowski** jest upoważniony w specjalności **drogowej** do:

- 1) projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno – budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - 2) kierowania budową lub innymi robotami budowlanymi,
 - 3) kierowania wytwarzaniem konstrukcyjnych elementów budowlanych oraz nadzoru i kontroli technicznej wytwarzania tych elementów,
 - 4) wykonywania nadzoru inwestorskiego,
 - 5) sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń.**

Zgodnie z § 15 i § 18 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane uprawniają również do:

- 1) sporządzania projektów zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej,
- 2) projektowania obiektu budowlanego i kierowania robotami budowlanymi związanymi z obiektem budowlanym, takim jak:
 - a) droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - b) droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust.

**Skład Orzekający
Okręgowej Komisji Kwalifikacyjnej**

mgr inż. Jacek Kołodziej

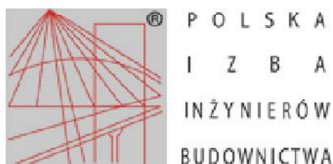
inż. Wojciech Klatecki

inż. Franciszek Szypliński





Zaświadczenie o członkostwie projektanta w Izbie Inżynierów Budownictwa.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

KUP-JGM-C42-4DF *

Pan Sergiusz Makowski o numerze ewidencyjnym KUP/BD/0016/13
adres zamieszkania ul. Wiejska 89, 87-800 Włocławek
jest członkiem Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada
wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne do dnia 2022-03-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2021-03-02 roku przez:

Renata Staszak, Przewodniczący Rady Kujawsko-Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

(Zgodnie art. 5 ust 2 ustawy z dnia 18 września 2001 r. o podpisie elektronicznym (Dz. U. 2001 Nr 130 poz. 1450) dane w postaci elektronicznej opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu są równoważne pod względem skutków prawnych dokumentom opatrzonym podpisami własnoręcznymi.)

* Weryfikację poprawności danych w niniejszym zaświadczeniu można sprawdzić za pomocą numeru weryfikacyjnego zaświadczenia na stronie Polskiej Izby Inżynierów Budownictwa www.pilb.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



OPIŚ TECHNICZNY



OPIS TECHNICZNY

do Projektu Zagospodarowania Terenu na:

Przebudowy drogi gminnej Kozjały - Hulanka

1. PODSTAWA OPRACOWANIA

- Mapa do celów projektowych w skali 1:500
- Uzgodnienia z Inwestorem
- Rozpoznanie trasy projektowanego odcinka w terenie przez projektanta
- Ustawa Prawo Budowlane (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 1333 z późniejszymi zmianami)
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o Drogach Publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2020 r., poz. 470, 471)
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 29 stycznia 2016 r. Poz. 124)
- Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach RGiP.6220.12.2020.KB.5 wydana przez Wójta Gminy Topólka

2. PRZEDMIOT I ZAKRES OPRACOWANIA

Przedmiotem opracowania jest Projekt Zagospodarowania Terenu na remont dróg gminnych w miejscowości Benice.

Zakres opracowania obejmuje:

- Ścięcie poboczy gruntowych,
- Wykonanie poszerzeń istniejącej nawierzchni,
- Profilowanie istniejącej nawierzchni jezdni,
- Wbudowanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni jezdni i zjazdów,
- Wbudowanie umocnionych poboczy.



3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU

3.1 Stan istniejący

W istniejącym stanie droga posiada nawierzchnię z kruszywa łamanego w stanie zadowalającym. Istniejący przebieg drogi częściowo nie pokrywa się z pasem drogowym. Wymaga to wykonania dodatkowych poszerzeń istniejącej nawierzchni.

Obecnie pobocza są przerośnięte przydrożną roślinnością. Uniemożliwia to swobodny spływ wód deszczowych i opadowych.

3.2 Lokalizacja inwestycji - obszar oddziaływania inwestycji

Inwestycja zlokalizowana jest w m. Kozjaty, gm. Topólka. Obszar oddziaływania inwestycji zgodnie z art. 28 ust.2 Ustawy Prawo Budowlane stanowią działki wymienione na str. 1. niniejszego opracowania.

inwestycja nie jest zlokalizowana na terenach objętych ochroną przyrody, jednakże należy dołożyć wszelkich starań, aby w trakcie wykonywania robót ingerencja w środowisko naturalne była jak najbardziej ograniczona. Przedsięwzięcie zakwalifikowano zgodnie 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. 2016 r. poz. 71) jako drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km innej niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 (...). Prace należy prowadzić zgodnie z wytycznymi zawartymi w Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Na terenie inwestycji nie obowiązuje Miejscowy Plan Zagospodarowania Terenu. Inwestycja jedynie graniczy z uchwalonym planem. Omawiana inwestycja nie znajduje się na terenach objętych ochroną konserwatorską. W przypadku odkrycia w trakcie trwających robót przedmiotów, co do których istnieje przypuszczenie, że są zabytkami, należy zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2020 r., poz. 282) zawiadomić Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Toruniu lub Wójta Gminy Topólka po wcześniejszym wstrzymaniu robót budowlanych.



3.3 Istniejące uzbrojenie

W obrębie inwestycji nie występuje uzbrojenie terenu kolidujące z inwestycją.

4. ROZWIĄZANIA PROJEKTOWE

Projektuje się drogę o nawierzchni bitumicznej przystosowanej do przeniesienia obciążenia ruchem KR1. Szerokość nawierzchni wynosi 3,50 m . Dodatkowo projektuje się mijanki, w obrębie których szerokość jezdni wynosić będzie 5,0m. Mijanki należy wykonać na długości 25 m, a przejście pomiędzy różnymi szerokościami należy zrealizować za pomocą skosów 2:1.

Należy wykonać obustronne pobocza gruntowe umocnione kruszywem. Technologia robót zakłada w pierwszym momencie poszerzenie istniejącej nawierzchni tłuczniowej tak, aby jej szerokość wynosiła min. 5,0m. Następnie za pomocą rozkładarki należy wykonać podbudowę zasadniczą na szerokości 5,0m i grub. 15 cm po zagęszczeniu, na którą ułożone zostaną dwie warstwy bitumiczne. Następnie należy uzupełnić kruszywo na poboczach.

Projekt zakłada wykonanie zjazdów. W miejscach występowania zjazdów do gospodarstw należy wykonać zjazdy o nawierzchni bitumicznej, natomiast zjazdy na pola o nawierzchni tłuczniowej.

4.1 Charakterystyka projektowanej drogi:

- Kategoria drogi: gminna,
- Klasa drogi: odpowiadająca Dojazdowej (D)
- Kategoria ruchu: KR1,
- Prędkość projektowa: 40 km/h,
- Łączna długość dróg – 1 554 m,
- Szerokość nawierzchni drogi: 3,50 m (5,00m w obrębie mijanki)
- Szerokość pasa ruchu: 3,50 m
- Przekrój jezdni: 1x1 z mijankami
- Rodzaj nawierzchni – bitumiczna,



- Rodzaj poboczy: gruntowe o szerokości 0,75m

4.2 Projektowane konstrukcje:

- Konstrukcja nawierzchni jezdni i zjazdów bitumicznych:

- Nawierzchnia, B.A. AC11S 50/70 – 4 cm,
- Warstwa wiążąca, B.A. AC11W 50/70 – 5 cm,
- Podbudowa zasadnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3, 0/31,5 – 15 cm,
- Sprofilowana zagęszczona istniejąca nawierzchnia tłuczniowa.

- Konstrukcja nawierzchni jezdni w miejscu poszerzeń:

- Nawierzchnia, B.A. AC11S 50/70 – 4 cm,
- Warstwa wiążąca, B.A. AC11W 50/70 – 5 cm,
- Podbudowa zasadnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3, 0/31,5 – 15 cm,
- Podbudowa pomocnicza, mieszanka niezwiązana z kruszywem C90/3, 0/31,5 – 10 cm,
- Odhumusowane sprofilowane i zagęszczone podłoże gruntowe.

4.3 Odwodnienie :

Odwodnienie jezdni zrealizowane jest powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległy teren.

4.4 Zadrzewienie :

Na terenie planowanej inwestycji nie występuje zadrzewienie kolidujące z inwestycją.

4.5 Szkody górnicze:

Omawiana inwestycja nie jest zlokalizowana w obszarze występowania szkód górniczych.



4.6 Zestawienie charakterystycznych ilości

- ✓ Długość drogi – 1554 mb
- ✓ Powierzchnia drogi – 5 590 m²

5. Informacja BIOZ.

Szczegółowy zakres zamierzenia budowlanego i kolejność ich wykonania przedstawia przedmiar robót.

Na omawianym odcinku roboty prowadzone będą:

- „pod ruchem”, tj. odcinek drogi nie będzie wyłączony z ruchu kołowego.

Główne zagrożenia występujące podczas realizacji robót to:

- Roboty przygotowawcze
- roboty rozbiórkowe – rozebranie istniejącego przepustu
- Roboty nawierzchniowe i konstrukcyjne
- Wbudowanie warstw konstrukcyjnych nawierzchni.
- Transport technologiczny pionowy i poziomy

W celu likwidacji zagrożeń wynikających z prowadzenia robót należy:

1. stosować sprzęt ochrony osobistej
2. wygrodzić strefy bezpiecznej pracy sprzętu mechanicznego
3. wprowadzić czasową organizację ruchu drogowego – na podstawie zatwierdzonego projektu,
4. zakazany jest transport materiałów nad stanowiskami roboczymi
5. należy dbać o stan nawierzchni dróg
6. stosować tylko sprzęt właściwy do transportu

Podstawowe obowiązki pracowników w zakresie BHP

1. przystąpienie do pracy w pełni zdrowia, w odzieży ochronnej
2. znajomość przepisów i zasad bezpiecznej pracy na budowie, rodzaju wykonanej pracy



3. właściwa organizacja, zabezpieczania oraz utrzymania ładu i porządku na stanowisku pracy
4. znajomość zasad i warunków bezpiecznej pracy z użyciem maszyn, urządzeń technicznych, sprzętu i narzędzi
5. dbałość o stan techniczny narzędzi, kabli i urządzeń elektrycznych
6. znajomość telefonów alarmowych
7. utrzymanie w czystości pomieszczeń socjalno-bytowych.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23.06.03 w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia (DZ. U. Nr 120 z 2003r. , poz. 1126) w ramach planowanej inwestycji nie przewiduje się roboty budowlane, których charakter, organizacji lub miejsce wykonywania stwarzają ryzyko powstania zagrożenia bezpieczeństwa i zdrowia ludzi. W związku z powyższym **konieczne jest opracowanie planu BIOZ.**

8. Ogólne wytyczne inwestycji

Wytyczenie robót należy powierzyć uprawnionemu geodecie. W obrębie istniejącego uzbrojenia podziemnego roboty ziemne należy wykonywać ręcznie wykonując przekopy próbne. W czasie realizacji robót należy dokonać odbiorów częściowych robót ulegających zakryciu z wpisem do dziennika budowy. Po zakończeniu robót zlecić należy wykonanie geodezyjnej inwentaryzacji powykonawczej. Materiały użyte na budowie winny posiadać świadectwo jakości oraz atest zdrowotny. Wszystkie roboty muszą być wykonywane przez pracowników posiadających odpowiednie kwalifikacje pod stałym nadzorem osoby posiadającej uprawnienia budowlane. O ewentualnym zamiarze dokonania istotnych zmian w projekcie, oraz w przypadkach opisanych w opisie technicznym powinien zostać powiadomiony projektant. Jakość robót musi odpowiadać wymaganiom zawartym w opracowaniu „Warunki techniczne wykonania i odbioru robót budowlano-montażowych”. W czasie prowadzenia prac budowlanych obowiązuje przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy.

Opracował:



ZAŁĄCZNIKI



**WÓJT GMINY
TOPÓŁKA**
87-875 Topólka

RGiP.6220.12.2020.KB.5

Topólka dn. 02.02.2021 r.
**Wójt Gminy Topólka potwierdza,
że niniejsza decyzja jest ostateczna.**
Topólka dn. 05.03.2021
podpis osoby powołanej
KIEROWNIK
Ref. Rozwoju Gminy, Oświaty i Promocji
Andrzej Jartynowski

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie: art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 oraz art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (Dz. U. z 2020 r., poz. 283 ze zm.), a także na podstawie § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. *w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), oraz zgodnie z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (tj. Dz. U. 2020 poz. 256 ze zm.), po rozpatrzeniu wniosku Gminy Topólka, złożonego w dniu 22.09.2020 r.

orzekam

I. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej Kozjaty - Hulanka, na odcinku ca 1600 mb, położonej w m. Kozjaty gm. Topólka, na nieruchomości oznaczonej: nr ewidencyjnymi 351/1 i 96 w obrębie geodezyjnym Kozjaty gm. Topólka”.

II. Określić warunki i wymagania dotyczące planowanego przedsięwzięcia w następującym zakresie:

1. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:
 - 1.1. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6⁰⁰-22⁰⁰, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 - 1.2. Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.
 - 1.3. Celem zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.



- 1.4. Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
- 1.5. Miejsca postoju lub ewentualnego tankowania i wykonywania awaryjnych napraw maszyn, budowlanych i sprzętu transportowego oraz magazynowania substancji chemicznych, paliw, odpadów bądź innych materiałów mogących negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne, zorganizować na terenie utwardzonym i posiadającym uszczelnioną powierzchnię, zabezpieczonym przed możliwością zanieczyszczenia gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych.
- 1.6. Nie organizować baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac:
 - 1.6.1. w pobliżu terenów chronionych akustycznie,
 - 1.6.2. w pobliżu drzew, zachowując wolną strefę wokół pni równą co najmniej obrysowi koron drzew,
 - 1.6.3. w sąsiedztwie cieków i zbiorników wodnych zachowując strefę buforu o szerokości minimalnej 10 m od linii brzegowej.
- 1.7. Na etapie realizacji prac zapewnić prowadzenie stałej kontroli terenu zajęcia w zakresie występowania zwierząt (co najmniej raz w ciągu doby), a w przypadku ich potwierdzenia, osobniki odłowić i przenieść do siedlisk zapewniających ich bezpieczne bytowanie poza zasięgiem oddziaływania.
- 1.8. Prace budowlane prowadzone w okresie od 1 marca do 31 maja objąć nadzorem przyrodniczym. W ramach prowadzonego dozoru, specjalista będzie identyfikował zagrożenia dla zwierząt oraz wprowadzał adekwatne rozwiązania, np. ogrodzenia zabezpieczające przed przedostawaniem się płazów (oraz innych małych zwierząt) na teren budowy, odławianie uwięzionych osobników i przenoszenie ich poza obręb prac na obszary umożliwiające dalszą wędrówkę.
- 1.9. Wody opadowe i roztopowe odprowadzać powierzchniowo do gruntu w obrębie drogi
2. W trakcie realizacji bądź likwidacji planowane przedsięwzięcie wyposażać w przenośne toalety, a wytworzone ścieki socjalno-bytowe dostarczać do oczyszczalni ścieków.

III. Ustalić charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku nr 1 do niniejszej decyzji jako jej integralną część.

UZASADNIENIE

W dniu 22.09.2020 r. Gmina Topólka wystąpiła do Wójta Gminy Topólka z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na *Przebudowie drogi gminnej Kozjaty - Hulanka, na odcinku ca 1600 mb, położonej w m. Kozjaty gm. Topólka*, na nieruchomości oznaczonej: nr ewidencyjnymi 351/1 i 96 w obrębie geodezyjnym Kozjaty gm. Topólka.

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 283 ze zm. zwanej dalej ustawą uouioś), stwierdzono, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Topólka.



Na podstawie złożonego wniosku, a w szczególności zgodnie z treścią dołączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie polegać będzie na *Przebudowie drogi gminnej Kozjaty - Hulanka, na odcinku ca 1600 mb, położonej w m. Kozjaty gm. Topólka*. Wobec powyższego stwierdzono, że wnioskowane przedsięwzięcie zostało wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 września 2019r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1839). Zgodnie z treścią art. 71 ust. 2 uouioś przedsięwzięcie wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z powyższym Wójt Gminy Topólka pismem znak: RGIP.6220.12.2020.KB.1 z dnia 28.09.2020 r. zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia informując o możliwości zapoznania się osobiście lub przez pełnomocnika z aktami sprawy. Z uwagi na liczbę stron postępowania przekraczającą 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 uouioś o czynnościach postępowania strony zawiadomiono przez obwieszczenie.

W toku prowadzonego postępowania, na podstawie art. 64 ust. 1 i 3 ww. ustawy, pismem znak RGIP.6220.12.2020.KB.3 z dnia 28.09.2020 r. Wójt Gminy Topólka wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radziejowie, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, co do zakresu raportu o oddziaływaniu na środowisko wnioskowanego przedsięwzięcia. W powyższym piśmie skierowanym do organów opiniujących organ wskazał, że na terenie planowanego przedsięwzięcia nie obowiązuje miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

Pismem znak WA.ZZŚ.7.4360.5.6.2020.AB z dnia 05.10.2020 (data wpływu do tegoż urzędu dnia 09.10.2020 r.) Dyrektor Zarządu Zlewni we Włocławku zawiadomił o przekazaniu sprawy o uzgodnienie realizacji przedsięwzięcia zgodnie z właściwością tj. do Dyrektora Zarządu Zlewni w Inowrocławiu.

Pismem znak WOO.4220.1006.2020.JM z dnia 14.10.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wezwał inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia. Na niniejsze wezwanie Gmina odpowiedziała pismem znak RGIP.6220.12.2020.AJ.1 z dnia 10.11.2020 r.

W dniu 21.10.2020 r. do tegoż organu wpłynęła opinia sanitarna Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radziejowie znak: N.NZ-40-5-7-2/20 z dnia 14.10.2020 r., w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Pismem znak BD.ZZŚ.1.435.377.2020.GW.DG z dnia 23.10.2020 (data wpływu do tegoż urzędu dnia 26.10.2020 r.) Dyrektor Zarządu Zlewni w Inowrocławiu wezwał inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia. Na niniejsze wezwanie Gmina odpowiedziała pismem znak RGIP.6220.12.2020.AJ.2 z dnia 10.11.2020 r.

Pismem znak WOO.4220.1006.2020.JM.2 z dnia 26.11.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy ponownie wezwał inwestora do uzupełnienia Karty informacyjnej przedsięwzięcia. Na niniejsze wezwanie Gmina odpowiedziała pismem znak RGIP.6220.12.2020.AJ.2 z dnia 10.12.2020 r.

Pismem znak BD.ZZŚ.1.435.377.2020.GW.DG z dnia 27.11.2020 (data wpływu do tegoż urzędu dnia 02.12.2020 r.) Dyrektor Zarządu Zlewni w Inowrocławiu wyraził opinię, w której nie stwierdzono potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.



Postanowieniem znak WOO.4220.1006.2020.JM.3 z dnia 29.12.2020 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem zamierzenia do konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uwzględniono łącznie następujące uwarunkowania wymienione w art. 63 ust. 1 ustawy:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia:

a) Skala przedsięwzięcia i wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Zgodni § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. inwestycja kwalifikowana jest jako: 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.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie drogi gminnej Kozjaty gm. Topółka – Hulanka gm. Izbica Kuj., na odcinku ca 1600 mb, ze zjazdami na posesje i na pola, polegająca na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego, wykonanie nawierzchni poprzez wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 11 W i wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S, wykonanie zjazdów bitumicznych na posesje i zjazdów polnych z kruszywa łamanego, oraz na regulacji poboczy. Szerokość jezdni – 3,50m, szerokość poboczy 2 x 0,75m.

Rodzaj technologii:

Konstrukcja nawierzchni jezdni projektowana jest w następujący sposób:

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm gr. ok 15 cm, z uwzględnieniem istniejącej warstwy kruszywa stanowiącej ulepszenie drogi gruntowej,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W, grubości 6 cm,
- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, grubości 4 cm,

Średnie natężenie ruchu na godzinę – na podstawie badania natężenia ruchu przeprowadzonego w dniu 22.10.2020r., w godz. od 6⁰⁰ do 18⁰⁰:

- pojazdy lekkie – 6 poj./ godz.
- pojazdy ciężkie – 1,2 poj./godz.

Prace realizowane będą w terenie, dla którego nie ma opracowanego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego natomiast Studium uwarunkowań i zagospodarowania przestrzennego dla gminy Topółka przewiduje ww. teren jako drogi.

Obecnie jest to pas drogowy szerokości 6,0 m, jezdni szerokości 3,50 m, o nawierzchni gruntowej ulepszonej tłuczniem wapiennym, mocno zniszczonej, nierównej, z licznymi wybojami. Wzdłuż drogi nie występują rowy odwadniające, nie ma też żadnych przepustów pod drogą.

b) powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:



Charakter planowanej inwestycji nie stanowi przesłanek do kumulowania się oddziaływań z innymi przedsięwzięciami.

Nie przewiduje się innych tego typu inwestycji w tym samym obszarze i obszarze sąsiadującym, przewidzianych do realizacji w tym samym czasie. Nie wydano również decyzji o warunkach zabudowy czy decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego dla tego typu zadań w obszarze inwestycji i obszarze sąsiadującym.

c) różnorodność biologiczna, wykorzystanie zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip wraz z uzupełnieniami ustalono, że realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko i bioróżnorodność. Na analizowanym terenie nie występują mosty krajobrazowe, przejścia dolne bądź górne nad szlakami komunikacyjnymi czy tereny czynnej ochrony płazów bądź gadów.

Kierując się charakterem planowanego przedsięwzięcia należy uznać, że jego realizacja i eksploatacja nie będzie miała wpływu na najbliższej usytuowane obszary NATURA 2000 oraz nie będzie miała wpływu na pozostałe obszary i formy ochrony przyrody wymienione w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody;

Teren inwestycji jest położony w dalszym sąsiedztwie rzeki Noteć (ok. 1500m), jednakże przebudowa drogi odbędzie się na gruntach już przekształconych przez człowieka, w bezpośrednim sąsiedztwie pól uprawnych.

Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii:

W celu stabilizacji podbudowy ok 30-40 m³ wody.

Energia elektryczna – prąd – nie dotyczy.

Olej napędowy – do środków transportu i maszyn budowlanych – 4,5 t.

d) Emisje i występowanie innych uciążliwości:

- Źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza

Oddziaływanie inwestycji na stan czystości powietrza podczas prac inwestycyjnych będzie związane z poruszaniem się pojazdów mechanicznych (głównie samochodów ciężarowych i maszyn drogowych) wykorzystywanych podczas prac budowlanych. Wystąpi zatem emisja zanieczyszczeń do powietrza w związku ze spalaniem paliw oraz zwiększenie zapylenia. Należy przyjąć, że wykorzystywane pojazdy będą dopuszczone do ruchu, a zatem będą spełniać wymagania w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w wydalanych spalinach. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i będzie dotyczyć tylko i wyłącznie etapu realizacji inwestycji (do czasu zakończenia prac budowlanych). Nie przewiduje się ponadnormatywnego wykorzystania maszyn i urządzeń emitujących spaliny..

W fazie eksploatacji zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są:

- tlenki azotu z dominacją dwutlenku azotu (NO₂), powstające podczas spalania paliw w silnikach,

- tlenki siarki z przewagą dwutlenku siarki (SO₂) powstające podczas spalania oleju napędowego.

Ponieważ na wielkość emisji tego rodzaju zanieczyszczeń wpływ ma nie tylko stan techniczny drogi, ale i stan techniczny pojazdów, rodzaj paliwa itp. – parametry emisji są trudne do oszacowania. W związku z poprawą stanu technicznego odcinka drogi poprawi się płynność jazdy, w związku z czym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza na etapie eksploatacji.



- Źródła emisji hałasu

W fazie budowy uciążliwość hałasu będzie odczuwalna zwłaszcza w strefie, która znajduje się bezpośrednio przy projektowanej drodze. Źródłem hałasu i drgań jest sprzęt (głównie samochody ciężarowe i maszyny drogowe) wykorzystywany w czasie realizacji inwestycji. Prace będą prowadzone tylko w porze dziennej (od godz. 6.00 do godziny 22.00). W rejonie bezpośrednio przeprowadzanej budowy mogą wystąpić krótkotrwałe nasilenia hałasu związane z pracą maszyn drogowych. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i krótkotrwały do czasu zakończenia prac budowlanych.

Po zakończeniu prac droga będzie oddziaływała na klimat akustyczny okolicy. Na planowanym odcinku drogi obowiązują normy określone dla terenów zabudowy zagrodowej:

- pora dnia – przedział czasu odniesienia równy 16 godzinom - 60 dB(A)
- pora nocy – przedział czasu odniesienia równy 8 godzinom - 50 dB(A)

Poza terenami zabudowy mieszkaniowej i innymi przeznaczonymi na stały pobyt ludzi obowiązujące przepisy nie nakładają ograniczeń dotyczących emisji hałasu.

Hałas drogowy na etapie eksploatacji drogi po zakończeniu inwestycji może być mniejszy, niż w chwili obecnej, ze względu na poprawę jej stanu technicznego, jednak jest on zależny od natężenia ruchu i stanu technicznego pojazdów użytkujących drogę.

- Źródła zanieczyszczeń gruntu, wód powierzchniowych i podziemnych

Wykonanie inwestycji będzie wymagało prac ziemnych na głębokości znacznie powyżej zalegania wód gruntowych. Nie wiąże się z koniecznością odwadniania wykopów bądź odsączania urobku.

- Źródła powstawania ścieków

Zaplecze budowy będzie wyposażone w system odbioru i odprowadzania ścieków bytowych w postaci montażu przenośnych toalet, ścieki socjalno-bytowe z terenów bazy budującej instalację będą odbierane przez firmy zajmujące się wywozem nieczystości płynnych.

e) ocenienie w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Budowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, 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 t.j.). Podczas realizacji i eksploatacji nie będą wykorzystywane substancje niebezpieczne mogące spowodować zagrożenia dla zdrowia i środowiska. Z uwagi na zastosowane technologie nie wystąpi ryzyko katastrofy naturalnej. Zastosowane zostaną materiały budowlane odporne na czynniki atmosferyczne a miejsce realizacji przedsięwzięcia zlokalizowane jest poza obszarami podwyższonego ryzyka.

f) przewidywane ilości i rodzaj wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko, w przypadkach gdy planuje się ich powstanie:

Przewiduje się, że w fazie realizacji powstawać będą odpady z następujących prac:

- robót ziemnych;
- ułożenia nawierzchni drogi.

Nie przewiduje się powstawania odpadów z usuwania fragmentów nawierzchni z istniejącej jezdni, z racji wykonania wzmocnienia nawierzchni z wykorzystaniem materiału z istniejącej konstrukcji drogi.



Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17 włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- 17 01 81 – odpady z remontów i przebudowy dróg;
- 17 03 02 – asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01;
- 17 04 05 – żelazo i stal;
- 17 05 04 – gleba i ziemia, inne niż wymienione w 17 05 03.

Zgodnie z art. 18 ust. 1 Ustawy o odpadach (Dz. U. z 2020r., poz. 797) odpady te będą w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Wszystkie odpady będą podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nie nadające się do powtórnego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta – okresowo magazynowana). Odpady nie nadające się do odzyskania będą wywiezione na wysypisko. Ponadto, przewiduje się, iż na zapleczu budowy też będą powstawały odpady, jak np: nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne - opakowania po napojach, artykułach spożywczych itp. (kod 20 03 01). Odpady komunalne odbierane będą sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnej umowy. Odpady opakowaniowe (m.in. różnego rodzaju pojemniki) powstałe na etapie realizacji będą zagospodarowane zgodnie z Ustawą z dnia 13 czerwca 2013r. o gospodarce opakowaniami i odpadami opakowaniowymi (Dz.U. z 2020r. poz. 1114).

Faza eksploatacji

Powstawać tutaj będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Na etapie eksploatacji mogą powstawać:

- 02 01 03 - odpadowa masa roślinna;
- 15 02 03 - sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 – wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze;
- 16 81 01* - odpady wykazujące własności niebezpieczne -powstać w wyniku ewentualnych wypadków drogowych;
- 16 81 02 - odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych –inne niż wymienione w 16 81 01;
- 20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Biorąc pod uwagę rodzaj i skalę inwestycji nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu oraz przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach chronionych akustycznie. W związku z powyższym nie wskazuje się zagrożeń wynikających z tytułu funkcjonowania inwestycji dla zdrowia ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

a) obszary wodno-błotne oraz obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek;

Na terenie projektowanego zadania nie występują: obszary wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych w tym siedliska łęgowe oraz ujścia rzek.



b) obszary wybrzeży i środowiska morskie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami wybrzeży i nie dotyczy środowiska morskiego.

c) obszary górskie i leśne:

Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami góorskimi i leśnymi.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych:

Bezpośrednio na terenie inwestycji nie występują strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych.

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana będzie poza granicami obszarów objętych ochroną na mocy ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55). W ramach przedmiotowej inwestycji nie jest planowana wycinka drzew i krzewów.

f) obszary, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istniejące prawdopodobieństwo ich przekroczenia:

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarze, na którym standardy jakości środowiska zostały przekroczone, takich jak obszary industrialne z rozwijającym się przemysłem ciężkim, powodujące znaczny wzrost emisji gazów, pyłów czy metali ciężkich oraz obszary o przekroczonych standardach jakości wód podziemnych i powierzchniowych.

g) obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

W najbliższym otoczeniu inwestycji nie znajdują się obszary i obiekty podlegające ochronie dziedzictwa kulturowego.

h) gęstość zaludnienia:

Na obszarze planowanej inwestycji nie występują obszary o znacznej gęstości zaludnienia. Gęstość zaludnienia gminy wiejskiej Topólka wynosi 48 osób/km².

i) obszary przylegające do jezior:

Przedsięwzięcie nie będzie realizowane na obszarze przylegającym do jezior.

j) uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

W miejscu realizacji inwestycji oraz w jego pobliżu nie występują uzdrowiska ani obszary ochrony uzdrowiskowej.

k) wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza głównymi zbiornikami wód podziemnych.

Przedmiotowa inwestycja usytuowana jest w obszarze dorzecza Wisły i Odry, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 t.j.), a także z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. z 2016 r., poz. 1968 t.j.) Zamierzenie znajduje się w obszarach jednolitych części wód podziemnych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLGW200047, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów



i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 85), stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych,

- PLGW600062, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Stan ilościowy tej JCWPd oceniono jako dobry, a chemiczny jako słaby. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu chemicznego wód podziemnych.

Inwestycja znajduje się w obszarach jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW20001727853299 - Struga, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych,

- PLRW6000171881189 - Noteć do Dopływu z jez. Lubotyń, zaliczonym do regionu wodnego Warty. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i chemicznego wód powierzchniowych.

3. Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do warunkowań wymienionych w pkt 1 i 2, wynikające z:

a) zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności, na którą przedsięwzięcie może oddziaływać.

Pod względem administracyjnym inwestycja położona jest na terenie sołectwa Kozjaty gmina Topółka województwo kujawsko-pomorskie. Planowana do przebudowy droga położona jest wyłącznie na obszarze rolniczej przestrzeni produkcyjnej z terenami wykorzystywanymi pod prowadzenie upraw rolnych (użytki rolne) z rozproszoną zabudową zagrodową i mieszkaniową jednorodzinną, z najbliższymi zabudowaniami mieszkalnymi w ramach zabudowy zagrodowej oddalonymi w odległości przeważnie od kilku do kilkudziesięciu metrów od pasa drogowego. Zamierzenie w łazie realizacji może oddziaływać na kilkadziesiąt osób zamieszkujących ww. obszar oraz na osoby korzystające z drogi. Przebudowana droga wykorzystywana będzie przede wszystkim na potrzeby dojazdu do posesji zlokalizowanych wzdłuż drogi, pól uprawnych oraz do posesji zlokalizowanych wzdłuż dróg dojazdowych, dochodzących do przedmiotowej drogi, a także w celu przejazdu pomiędzy miejscowościami, które łączy ciąg drogowy.

b) transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

Ze względu na lokalny charakter inwestycji nie przewiduje się transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze.

c) charakteru wielkości i złożoności oddziaływania, z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej oraz przewidywanego momentu rozpoczęcia oddziaływania.

Informacje zawarte w kip stwierdzają brak możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości, intensywności lub złożoności. Realizacja zadania dotyczy terenu już przekształconego w wyniku działalności człowieka. Emisja zanieczyszczeń związanych z przeprowadzeniem przedsięwzięcia zamknie się w obrębie terenu inwestycji i obszarów bezpośrednio do niego przyległych zatem oddziaływanie będzie występowało na ograniczonej przestrzeni, będzie tymczasowe i ustanie całkowicie w momencie zakończenia inwestycji.



W trakcie eksploatacji drogi wielkość oddziaływania na środowisko będzie zależeć przede wszystkim od organizacji i natężenia ruchu w związku z funkcjonowaniem drogi. Dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanych paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat co oznacza, że planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko.

d) prawdopodobieństwa oddziaływania.

Informacje zawarte w klp potwierdzają wystąpienia oddziaływań na etapie realizacji przedsięwzięcia. Bezpośrednie oddziaływania będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego otoczenia inwestycji.

e) czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania.

Na etapie realizacji zadania, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Natomiast materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu. Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

Oddziaływania powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe i odwracalne. Nie będą one powodowały przekroczenia obowiązujących standardów środowiska.

f) powiązania z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowanie się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg, przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zakres i skala planowanej inwestycji nie powoduje ryzyka skumulowania oddziaływań. Na etapie realizacji zostanie ona wykonana etapami i prowadzona przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa oraz minimalizacji uciążliwości. Oddziaływania skumulowane planowanego przedsięwzięcia dotyczą głównie emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu do środowiska. Wszelkie oddziaływania będą mieścić się w granicach norm określonych prawem. Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

g) możliwość ograniczenia oddziaływania.

Oddziaływania będą miały charakter miejscowy krótkotrwały i odwracalny. Teren nie wymaga konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (t. j. Dz. U. z 2020 r., poz. 256 ze zm.), Wójt Gminy Topólka zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji



obwieszczeniem znak RGIP.6220.12.2020.KB.4 z dnia 31.12.2020 r. poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebrany w toku postępowania materiałem dowodowym. W toku postępowania żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

Stosownie do art. 74 ust.3 pkt 1 ustawy o oś oraz art. 49 Kpa strony były zawiadamiane o czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez obwieszczenia. Obwieszczenia wywieszone były w Urzędzie Gminy Topólka, na tablicy ogłoszeń sołectwa Kozjátły oraz zamieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej Gminy Topólka.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę kryteriów planowanego przedsięwzięcia w zakresie, o którym mowa w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 283 ze zm.), dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Radziejowie oraz Dyrektora Zarządu Zlewni we Włocławku organu uznał, że po zrealizowaniu przez Inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska i nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko.

Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w osnowie.

POUCZENIE

1. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego we Włocławku za pośrednictwem Wójty Gminy Topólka w terminie 14 dni od daty doręczenia.
2. 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.



Z up. WÓJTA
KIEROWNIK
Ref. Rozwoju Gospodarczego i Promocji
Andrzej Jarzynowski

Otrzymują:

1. Gmina Topólka, Topólka 22, 87-875 Topólka
2. Strony postępowania – zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2020 roku, poz. 283 ze zm.);
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy;
4. Dyrektor Zarządu Zlewni we Włocławku;
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Radziejowie;
6. a/a.

(adresy stron w aktach sprawy)



**WÓJT GMINY
TOPÓŁKA
87-875 Topółka**

Załącznik Nr 1
do decyzji z dnia 02.02.2021r.
RGiP.6220.11.2019.KB.7

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Polegającego na „Przebudowie drogi gminnej Kozjaty - Hulanka, na odcinku ca 1600 mb., położonej w m. Kozjaty gm. Topółka, na nieruchomości oznaczonej: nr ewidencyjnymi 351/1 i 96 w obrębie geodezyjnym Kozjaty gm. Topółka”.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie drogi gminnej Kozjaty gm. Topółka – Hulanka gm. Izbica Kuj., na odcinku ca 1600 mb, ze zjazdami na posesje i na pola, polegająca na wykonaniu podbudowy z kruszywa łamanego, wykonanie nawierzchni poprzez wykonanie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego AC 11 W i wykonanie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego AC 11 S, wykonanie zjazdów bitumicznych na posesje i zjazdów polnych z kruszywa łamanego, oraz na regulacji poboczy. Szerokość jezdni – 3,50m, szerokość poboczy 2 x 0,75m.

Rodzaj technologii:

Konstrukcja nawierzchni jezdni projektowana jest w następujący sposób:

- podbudowa z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0-31,5 mm gr. ok 15 cm, z uwzględnieniem istniejącej warstwy kruszywa stanowiącej ulepszenie drogi gruntowej,
 - warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC 11 W, grubości 6 cm,
 - warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 11 S, grubości 4 cm,
- Średnie natężenie ruchu na godzinę – na podstawie badania natężenia ruchu przeprowadzonego w dniu 22.10.2020r., w godz. od 6⁰⁰ do 18⁰⁰:
- pojazdy lekkie – 6 poj./ godz.
 - pojazdy ciężkie – 1,2 poj./godz.

Obecnie jest to pas drogowy szerokości 6,0 m, jezdni szerokości 3,50 m, o nawierzchni gruntowej ulepszonej tłuczniem wapiennym, mocno zniszczonej, nierównej, z licznymi wybojami. Wzdłuż drogi nie występują rowy odwadniające, nie ma też żadnych przepustów pod drogą.

Z up. WÓJTA
KIEROWNIK
Ref. Rozwoju Gospodarczego i Promocji
Andrzej Jarzynowski



CZĘŚĆ RYSUNKOWA