

I. Projekt zagospodarowania terenu**II. Projekt architektoniczno – budowlany****III. ZAŁĄCZNIKI PROJEKTU BUDOWLANEGO**

NAZWA ZAMIERZENIA BUDOWLANEGO Budowa drogi gminnej Nr 109271B ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą

INWESTOR Wójt Gminy Nurzec-Stacja
ul. Żerczycka 33
17-330 Nurzec-Stacja

KATEGORIA OBIEKTU BUDOWANEGO IV - elementy dróg publicznych i kolejowych dróg szynowych, jak: skrzyżowania i węzły, wjazdy, zjazdy, przejazdy, perony, rampy
XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe
XXVI - sieci, jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe
XXVIII - drogowe i kolejowe obiekty mostowe, jak: mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele

ADRES OBIEKTU BUDOWANEGO ul. Szkolna
gmina Nurzec-Stacja
powiat siemiatycki
województwo podlaskie

ZESPÓŁ AUTORSKI:

Branża/Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia budowlane	Podpis
DROGOWA	mgr inż. Robert Chocian	PDL/0028/POOD/11 w spec. drogowej	
Projektant Projektant	mgr inż. Adam Kalinowski	PDL/0036/POOD/09 w spec. drogowej	
TELETECH.	mgr inż. Radosław Stadnicki-Kolendo	DTT-TU/02301/02/U w spec. instalacyjnych w telekom. przewod. wraz z infrastrukturą towarzyszącą	
Data opracowania	15 wrzesień 2022		

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

**NAZWA
ZAMIERZENIA
BUDOWLANEGO** Budowa drogi gminnej Nr 109271B ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji
wraz z infrastrukturą

INWESTOR Wójt Gminy Nurzec-Stacja
ul. Żerczycka 33
17-330 Nurzec-Stacja

**ADRES
OBIEKTU
BUDOWANEGO** ul. Szkolna
gmina Nurzec-Stacja
powiat siemiatycki
województwo podlaskie

**ADRES
PROJEKTANTA** Ul. Waszyngtona 24 lok. 197
15 – 274 Białystok

OPRACOWAŁ:

Funkcja	Imię i Nazwisko	Uprawnienia	Podpis
Projektant	mgr inż. Robert Chocian	PDL/0028/POOD/11 w spec. drogowej	

INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA

Zgodnie z Prawem budowlanym kierownik budowy obowiązany jest sporządzić lub zapewnić sporządzenie, gdy istnieje taka konieczność, planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, uwzględniając specyfikę inwestycji i warunki prowadzenia robót budowlanych.

Plan BIOZ należy sporządzić zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem przed rozpoczęciem budowy.

1. Zakres i kolejność wykonywania robót dla zamierzenia budowlanego:

Zakres zamierzenia budowlanego obejmuje budowę dróg w zakresie nawierzchni oraz infrastruktury towarzyszącej.

Zaleca się zachowanie następujących kolejności robót dla zamierzenia budowlanego:

- przygotowanie terenu,
- wytyczenie osi jezdni,
- zlokalizowanie przebiegu uzbrojenia,
- rozbiórka elementów drogowych i sieci,
- budowa projektowanych sieci oraz urządzeń,
- roboty ziemne,
- wykonanie podbudowy,
- ustawienie krawężników i obrzeży,
- wykonanie nawierzchni jezdni, wjazdów i chodników,
- wykonanie oznakowania zgodnie z projektem stałej organizacji ruchu,
- prace porządkowe.

Prace budowlane poszczególnych branż powinny być ze sobą skoordynowane i prowadzone jednocześnie.

2. Wykaz istniejących obiektów budowlanych:

W granicach inwestycji zlokalizowane są obiekty budowlane bezpośrednio związane z funkcjonowaniem dojazdów do posesji (elementy drogowe) jak również inne (uzbrojenie techniczne i ogrodzenia posesji).

3. Elementy zagospodarowania terenu stwarzające zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi:

- ruch pojazdów w pasie drogowym,
- istniejące uzbrojenie terenu,
- sprzęt zmechanizowany używany do wykonywania robót.

4. Przewidywane zagrożenia podczas realizacji robót budowlanych

Zagrożenia mogące wystąpić podczas realizacji robót budowlanych to:

- najechanie przez maszyny budowlane i środki transportu w czasie realizacji inwestycji,
- zasypanie pracowników w wykopie,
- poparzenie mieszaną mineralno-asfaltową,
- porażenie prądem w wyniku uszkodzenia istn. linii elektrycznych w czasie wykonywania wykopów,
- zagrożenia związane z uszkodzeniem istniejącej sieci infrastruktury szczególnie gazociągu,
- wykonywanie prac na wysokości ponad 5m (montaż i demontaż słupów)
- uderzenie przez spadające przedmioty,

Wyżej wymienione zagrożenia mogą wystąpić na terenie objętym robotami budowlanymi podczas całego procesu budowlanego.

5. Instruktaż pracowników przed przystąpieniem do realizacji robót:

Pracownicy przed przystąpieniem do robót winni być przeszkoleni i pouczeni o zagrożeniach wynikających z pracy w pasie drogowym ulicy pod ruchem oraz w sąsiedztwie czynnych urządzeń podziemnych. Powinni posiadać aktualne przeszkolenie BHP we właściwym zakresie robót. Nie wolno dopuścić do pracy pracownika nie posiadającego wymaganych kwalifikacji lub potrzebnych umiejętności do jej wykonania, a także dostatecznej znajomości przepisów oraz zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Pracodawca jest obowiązany zapewnić przeszkolenie pracownika w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy przed dopuszczeniem go do pracy oraz prowadzenie okresowych szkoleń w tym zakresie. Szkolenie wstępne obejmuje: instruktaż ogólny, instruktaż stanowiskowy, szkolenie podstawowe. Odbycie przez pracownika instruktażu ogólnego oraz instruktażu podstawowego powinno być potwierdzone przez pracownika na piśmie i odnotowane w jego aktach osobowych. Szkolenie podstawowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Szkolenie okresowe obowiązuje osoby objęte szkoleniem podstawowym. Pracownicy zatrudnieni na stanowiskach robotniczych przechodzą szkolenie okresowe (w formie instruktażu) nie rzadziej niż raz na 3 lata, a na stanowiskach, na których występują duże zagrożenia wypadkowe – nie rzadziej niż raz w roku. Pracownicy, inne osoby kierujące pracownikami (np. mistrzowie, kierownicy) podlegają szkoleniom nie rzadziej niż co 6 lat. Szkolenie okresowe powinno być zakończone egzaminem sprawdzającym. Sprawą niezwykle ważną jest, aby wszystkie rodzaje szkoleń w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy dla pracodawców i pracowników budowlanych realizowane były według programów dostosowanych pod względem formy i treści do poszczególnych rodzajów szkoleń, specyfiki zagrożeń i uciążliwości na określonym stanowisku czy grupie stanowisk. Niezależnie od ukończonych szkoleń zatrudnieni przy budowie w części wykonywania wykopów, szczególnie operatorzy maszyn budowlanych winni zachować szczególną ostrożność przy robotach ziemnych. Może się bowiem zdarzyć, iż w terenie występują nie zaznaczone na mapie geodezyjnej urządzenia, pomimo jej aktualizacji.

6. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom

Wykonawca robót przed rozpoczęciem robót powinien przejąć od Inwestora plac budowy, zorganizować zaplecze budowy, odpowiadające jego potrzebom, oraz ustanowić Kierownika Budowy. Na zapleczu budowy należy zorganizować punkt pierwszej pomocy sanitarnej. Roboty należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi normami branżowymi i przepisami BHP oraz pod nadzorem właścicieli poszczególnych sieci. Należy zapewnić pracownikom odzież ochronną i sprzęt ochronny osobistej oraz dopilnować aby środki te były stosowane zgodnie z przeznaczeniem. Osobą odpowiedzialną za koordynację prac na budowie, za kontakty z Inwestorem, za organizację dostaw na budowę materiałów i sprzętu oraz za organizację pracy w taki sposób aby była ona bezpieczna jest Kierownik Budowy. Kopia uprawnień Kierownika Budowy i szczegółowy zakres obowiązków powinny znajdować się w biurze budowy. Kierownik Budowy jest odpowiedzialny za sporządzenie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, uwzględniając specyfikę obiektu budowlanego i warunki prowadzenia robót budowlanych.

W przypadku zatrudnienia na budowie podwykonawców, Kierownik Budowy wyznacza koordynatora ds. BHP, który kontroluje wszystkich podwykonawców w zakresie przestrzegania zasad bezpieczeństwa i ochrony zdrowia oraz planu BiOZ. Spostrzeżenia i wnioski w sprawie nieprzestrzegania przepisów w zakresie bioz koordynator przedkłada kierownikowi na bieżąco, wpisując je w zeszyt i podając datę i stanowisko pracy, którego te spostrzeżenia dotyczą. Kierownik Budowy zapoznaje się z nimi, potwierdzając ten fakt swoim podpisem. Przedstawiciele podwykonawców, przed podjęciem robót podpisują dokument, w którym potwierdzają fakt zapoznania się z warunkami bioz na budowie i deklarują pracę zgodną z przepisami bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.

Do robót związanych z realizacją budowy i przebudowy sieci powinni być zatrudnieni tylko pracownicy posiadający odpowiednie kwalifikacje oraz ukończone kursy BHP w zakresie niezbędnym do wykonywania poszczególnych czynności.

Do wykonywania prac szczególnie niebezpiecznych powinni być dopuszczeni pracownicy, którzy oprócz wymogów regulowanych przepisami BHP, będą dodatkowo przeszkoleni w zakresie BHP przy tych pracach z uwzględnieniem konkretnych warunków na budowie. Bezpośredni nadzór nad tymi pracami powinien sprawować Kierownik Budowy, który udzieli pracownikom instruktażu i ustali imienny podział pracy kolejność wykonywania zadań i przypomni wymagania BHP przy poszczególnych czynnościach.

Sprzęt stosowany do realizacji inwestycji powinien być sprawny technicznie i posiadać decyzję dopuszczającą sprzęt do ruchu.

Wykopy liniowe o ścianach pionowych o głębokości powyżej 1 m należy bezwzględnie szalować. Podczas prac przy jezdni ustawić bariery, zapory oraz znaki drogowe sygnalizujące prace budowlane, prace prowadzić przy zastosowaniu zatwierdzonego projektu organizacji ruchu na czas budowy.

7. Zasady BHP przy robotach rozbiórkowych

Prace rozbiórkowe oraz demontażowe prowadzić zgodnie z ogólnymi warunkami BHP, a w szczególności:

- teren prowadzonych robót rozbiórkowych należy wygrodzić taśmami i oznakować tablicami ostrzegawczymi,
- roboty rozbiórkowe można rozpocząć po odłączeniu obiektów od sieci,
- pracowników i maszyny należy usunąć poza strefę niebezpieczną,
- prowadzenie robót rozbiórkowych o zmroku, przy sztucznym świetle lub przy złej widoczności jest zabronione,
- przed dopuszczeniem pracownika do pracy należy zaopatrzyć go w odzież roboczą i ochronną,
- wszyscy pracownicy zagrożeni wypadkiem powinni być zaopatrzeni w atestowany sprzęt ochrony osobistej,
- nie dopuszcza się przebywania osób pod wysięgnikiem i demontowanym elementem w trakcie podnoszenia i podawania,
- nie dopuszczać do przebywania w strefach ochronnych osób niezwiązanych bezpośrednio z rozbiórką,
- zorganizować punkt pierwszej pomocy medycznej wyposażony w apteczkę,
- zorganizować pomieszczenia socjalno-bytowe poza zagrożonym obszarem,
- na terenie powinna być wywieszona na widocznym miejscu tablica z adresami i telefonami najbliższej straży pożarnej, pogotowia ratunkowego, policji,
- wszystkie roboty prowadzić pod bezpośrednim nadzorem osoby uprawnionej.

Zespół autorski:

DROGOWA	mgr inż. Robert Chocian	PDL/0028/POOD/11 w spec. drogowej	
Projektant			
Projektant	mgr inż. Adam Kalinowski	PDL/0036/POOD/09 w spec. drogowej	
TELETECH.	mgr inż. Radosław Stadnicki-	DTT-TU/02301/02/U w spec. instalacyjnych w telekom. przewod. wraz z infrastrukturą towarzyszącą	
Projektant	Kolendo		

Zaświadczenia o przynależności do PIIB



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDL-SVW-HL8-1D1 *

Pan Robert Chocian o numerze ewidencyjnym PDL/BD/0126/11
adres zamieszkania ul. 42. Pułku Piechoty 127/45, 15-181 Białystok
jest członkiem Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-08-01 do 2023-07-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-07-06 roku przez:

Krzysztof Ciuńczyk, Przewodniczący Rady Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

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





Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDL-VFX-34K-YWF *

Pan Adam Kalinowski o numerze ewidencyjnym PDL/BD/0181/09

adres zamieszkania ul. Browarowa 30, 15-573 Białystok

jest członkiem Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2020-09-01 do 2021-08-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2020-08-10 roku przez:

Waldemar Jasielczuk, Zastępca Przewodniczącego Rady Podlaskiej 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.piiib.org.pl lub kontaktując się z biurem właściwej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.



Zaświadczenie

o numerze weryfikacyjnym:

PDL-SVK-P3N-2VI *

Pan Radosław Stadnicki-Kolendo o numerze ewidencyjnym PDL/IE/0142/04
adres zamieszkania ul. Kraszewskiego 21A/20, 15-024 Białystok
jest członkiem Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa i posiada wymagane
ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.
Niniejsze zaświadczenie jest ważne od 2022-06-01 do 2023-05-31.

Zaświadczenie zostało wygenerowane elektronicznie i opatrzone bezpiecznym podpisem elektronicznym
weryfikowanym przy pomocy ważnego kwalifikowanego certyfikatu w dniu 2022-05-16 roku przez:

Krzysztof Ciuńczyk, Przewodniczący Rady Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa.

Zgodnie z art. 78¹ K.c.

§ 1. Do zachowania elektronicznej formy czynności prawnej wystarczy złożenie oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go
kwalifikowanym podpisem elektronicznym.

§ 2. Oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej.

* 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.



PODLASKA
OKRĘGOWA
I Z B A
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Białystok, dnia 30 maja 2011 r.

POIIB.KK.7131/004/11

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 późniejszymi zmianami), art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623, z późniejszymi zmianami) 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. Nr 83, poz. 578, z późniejszymi zmianami), Komisja Kwalifikacyjna Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:

Pan ROBERT CHOCIAN
magister inżynier
o kierunku: budownictwo
urodzony dnia 8 czerwca 1974 r. w Giżycku

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny PDL/0028/POOD/11

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych:

- I. Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ww. ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, w wyżej wymienionej specjalności, niniejsze uprawnienia upoważniają do:
- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń.**
- II. Zgodnie z § 18 ust. 1 oraz § 15 ww. rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 28 kwietnia 2006 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane upoważniają do:
- projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
 - droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów,
 - droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
 - sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w zakresie specjalności drogowej.

Za zgodność z oryginałem

Robert Chocian

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami), odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych określono na odwołanie decyzji.

POUCZENIE

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

1. Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
dr inż. Mikołaj Malesza
2. Wiceprzewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Jakub Grzegorzczak
3. Wiceprzewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Bogdan Siuda
4. Sekretarz Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Jerzy Tadeusz Drapa
5. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Bogdan Jan Bański
6. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Wiktor Ostasiewicz
7. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Mirosław Jerzy Szumski

[Handwritten signatures of the seven members of the Commission, corresponding to the list on the left.]

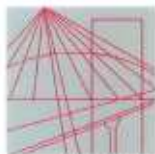


Otrzymują:

1. Pan Robert Chocian
ul. Zachodnia 13 B m 6
15-345 Białystok
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. Rada Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
4. aa.

Za zgodność z oryginałem

Robert Chocian



PODLASKA
OKRĘGOWA
IZBA
INŻYNIERÓW
BUDOWNICTWA

Białystok, dnia 1 czerwca 2009 r.

POIIB.KK.7131/001/09

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 późniejszymi zmianami), art. 12 ust. 3, art. 13 ust. 1 pkt 1, art. 14 ust. 1 pkt 2a ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r. Nr 207, poz. 2016, z późniejszymi zmianami), art. 5 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o zmianie ustawy – Prawo budowlane oraz o zmianie niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 163, poz. 1364) oraz § 12 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie (Dz. U. Nr 96, poz. 817), Komisja Kwalifikacyjna Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa stwierdza, że:

Pan ADAM KALINOWSKI
magister inżynier
o kierunku: budownictwo
urodzony dnia 23 stycznia 1975 r. w Białymstoku

otrzymuje

UPRAWNIENIA BUDOWLANE
numer ewidencyjny PDL/0036/POOD/09

**do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

UZASADNIENIE

W związku z uwzględnieniem w całości żądania strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późniejszymi zmianami), odstępuje się od uzasadnienia decyzji. Szczegółowy zakres nadanych uprawnień budowlanych określono na odwołanie decyzji.

POUCZENIE

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

1. Przewodniczący Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Bogdan Siuda
2. Z-ca Przewodniczącego Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Jakub Grzegorzczak
3. Sekretarz Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Bogdan Bański
4. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Anna Andruszkiewicz
5. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Wiktor Ostasiewicz
6. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Danuta Piszczałowska
7. Członek Komisji Kwalifikacyjnej POIIB
mgr inż. Mirosław Jerzy Szumski



[Handwritten signatures of the seven members of the Qualification Commission, corresponding to the list on the left.]

Za zgodność z oryginałem

Robert Chocian

**Szczegółowy zakres uprawnień budowlanych
do projektowania bez ograniczeń
w specjalności drogowej**

- I. Zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 4 ww. ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, w wyżej wymienionej specjalności, niniejsze uprawnienia upoważniają do:
- projektowania, sprawdzania projektów architektoniczno-budowlanych i sprawowania nadzoru autorskiego,
 - sprawowania kontroli technicznej utrzymania obiektów budowlanych
- bez ograniczeń.**
- II. Zgodnie z § 3 ust. 1 oraz § 18 ust. 1 ww. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 maja 2005 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie, niniejsze uprawnienia budowlane upoważniają do:
- projektowania obiektu budowlanego, takiego jak:
 - droga, w rozumieniu przepisów o drogach publicznych, z wyłączeniem drogowych obiektów inżynierskich oprócz przepustów;
 - droga dla ruchu i postoju statków powietrznych oraz przepust;
 - sporządzania projektu zagospodarowania działki lub terenu w specjalności drogowej, z zastrzeżeniem § 3 ust. 2 ww. rozporządzenia.

Otrzymują:

1. Pan Adam Kalinowski
ul. Browarowa 30
15-573 Białystok
2. Główny Inspektor Nadzoru Budowlanego
3. Rada Podlaskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa
4. aa.

Za zgodność z oryginałem

Robert Chocian



P R E Z E S
URZĘDU REGULACJI TELEKOMUNIKACJI

DECYZJA Nr DTT-TU/02301/02/U

z dnia 26 marca 2002 r.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r.- Kodeks postępowania administracyjnego (j.t. Dz.U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071) oraz § 11 rozporządzenia Ministra Łączności z dnia 10 października 1995 r. w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie telekomunikacyjnym (Dz.U. z 1995 r. Nr 120, poz. 581 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku Pana Radosława Stadnickiego-Kolendo z dnia 04.09.2000 r., w sprawie nadania uprawnień budowlanych w telekomunikacji



Nadaję Panu
urodzonemu

mgr inż. Radosławowi Stadnickiemu-Kolendo
04.03.1972 r. w Białymstoku

uprawnienia budowlane w telekomunikacji

do

Projektowania i kierowania robotami budowlanymi
w specjalnościach instalacyjnych
w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą

bez ograniczeń

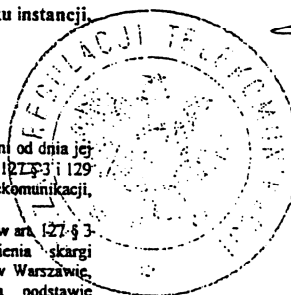
UZASADNIENIE

Na podstawie złożonych dokumentów, przez ubiegającego się o uprawnienia budowlane w telekomunikacji Komisja Egzaminacyjna w postępowaniu kwalifikacyjnym stwierdziła, że spełnił on warunki w zakresie przygotowania zawodowego niezbędnego do uzyskania uprawnień we wnioskowanym zakresie. Jednocześnie ubiegający się złożył egzamin przed Komisją Egzaminacyjną z pozytywnym wynikiem. Wobec powyższego należało orzec jak na wstępie.

Decyzja jest ostateczna w administracyjnym toku instancji.

Pouczenie

Stronie niezadowolonej z decyzji służy w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy (art. 127 § 3 i 129 § 2 Kpa) do Prezesa Urzędu Regulacji Telekomunikacji, ul. Kasprzaka 18/20 01-211 Warszawa. Po wydaniu decyzji na skutek wniosku, o którym mowa w art. 127 § 3 Kpa, stronie przysługiwać będzie prawo wniesienia skargi bezpośrednio do Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie, w terminie 30 dni od daty doręczenia tej decyzji na podstawie art. 35 ust. 1 w związku z art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 11 maja 1995 r. o Naczelnym Sądzie Administracyjnym - Dz.U. z 1995 r. Nr 74, poz. 368 z późn. zm.).



z up.
ZASTĘPCA PREZESA
dr inż. Marek Rusin

Za zgodność z oryginałem

Robert Chocian



Białystok, 17.11.2021 r.

Podlaska Sieć Internetowa Sp. z o. o.ul. Piastowska 11
15-207 Białystok**Gmina Nurzec-Stacja**
ul. Żerczycka 33
17-330 Nurzec-Stacja

Nasz znak: W001NS

Sprawa: Warunki techniczne na przebudowę infrastruktury technicznej

Szanowni Państwo,

W odpowiedzi na Państwa wniosek dotyczący wydania warunków na przebudowę sieci telekomunikacyjnej w związku z planowaną przebudową drogi w miejscowości Nurzec-Stacja informujemy, że akceptujemy przedstawioną propozycję przebudowy sieci teletechnicznej eksploatowanej przez PSI Sp. z o. o., w tym proponowaną nową lokalizację słupa telekomunikacyjnego.

W związku z tym należy, na koszt naruszającego stan istniejący, opracować projekt i wykonać przełożenie oraz zabezpieczenie istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wchodzących w kolizję z projektowaną inwestycją, zwracając szczególną uwagę na normatywne odległości w zakresie zbliżeń i skrzyżowań elementów uzbrojenia terenu oraz wysokości przykrycia istniejącej doziemnej infrastruktury.

Podlaska Sieć Internetowa Sp. z o. o. poniżej przedstawia następujące warunki:

1. Na minimum 1 miesiąc przed rozpoczęciem prac - Inwestor zobowiązany jest do pisemnego powiadomienia PSI Sp. z o. o., Dział Inwestycji ul. Piastowska 11, 15-207 Białystok o planowanym terminie rozpoczęcia prac budowlanych.
2. Przebudować istniejącą infrastrukturę PSI Sp. z o. o. Sp. z o. o., tak aby poszczególne elementy sieci znalazły się poza obszarem projektowanej nawierzchni z betonu asfaltowego, bądź asfaltu oraz poza projektowanymi wjazdami i zjazdami bez konieczności przecinania kabli światłowodowych.
3. Prace budowlane prowadzić bez powodowania przerw w transmisji na czynnych kablach światłowodowych.
4. Istniejący słup telekomunikacyjny Spółki PSI, usytuowany w działce nr 1188/5 na wysokości domu nr 20 dz. 1029, który w skutek przebudowy drogi mieści się na środku projektowanej drogi bocznej/dojazdowej należy przebudować poza jej obszar, zachowując normatywne odległości pionowe i poziome od istniejącej sieci telekomunikacyjnej do pozostałych projektowanych i istniejących sieci uzbrojenia terenu – min. 0,5 m.
5. Projektowane krawężniki oraz obrzeża betonowe umieszczać w odległości min. 0,1m od infrastruktury telekomunikacyjnej.
6. W przypadku zmiany rzędnych terenu zaprojektować zagłębienie istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej zgodnie z wytycznymi w normach, decyzjach lokalizacyjnych oraz odległościami zawartymi w uzgodnieniach branżowych.
7. Przebudowa oraz zabezpieczenie wszystkich elementów infrastruktury telekomunikacyjnej musi być realizowane zgodnie z wymaganiami zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać

telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie.

8. W związku z ewentualną przebudową infrastruktury PSI Sp. z o. o. - Projektant/Inwestor zobowiązany jest do uzyskania niezbędnych decyzji administracyjnych bądź zgód osób trzecich na działki prywatne. Inwestor zobowiązany jest zapewnić zgodę właściciela działki na lokalizację infrastruktury telekomunikacyjnej oraz dostęp do infrastruktury, w celu jej konserwacji i utrzymania na rzecz PSI Sp. z o. o.. Zobowiązany jest także do pokrycia kosztów tych zgód. W przeciwnym razie roszczenia osób fizycznych i prawnych z tytułu posadowienia infrastruktury na gruntach osób trzecich będą obciążały Inwestora.
9. Projekt budowlany oraz wykonawczy należy uzgodnić pod kątem zastosowanych rozwiązań z Działem Inwestycji Spółki PSI.
10. Projekt przebudowy oraz przebudowa infrastruktury technicznej będącą własnością PSI Sp. z o. o. zostaną wykonane na koszt Inwestora.
11. Warunki obejmują okres ważności – 1 rok.

Z poważaniem,




PODLASKA
SIEĆ INTERNETOWA Sp. z o.o.
15-007 Białystok, ul. Piastowska 11
ul. ŚW. TĘ 22 71-73 ul. ŚW. TĘ 22 71-73 ul. ŚW. TĘ 22 71-73
ul. ŚW. TĘ 22 71-73 ul. ŚW. TĘ 22 71-73 ul. ŚW. TĘ 22 71-73



Orange Polska
Hurt
Zarządzanie Zasobami Sieci i IT
Dział Zarządzania Zasobami Infrastruktury
i Obsługi Klienta
ul. Chodźki 10, 20-093 Lublin
tel.: 510 041 779

KOMI

ul. Waszyngtona 24/197
15-274 Białystok

Lublin, 15 listopada 2021 r.

Numer pisma: TTISIKU/51065 /IB/21

Temat: Budowa ulicy szkolnej w miejscowości Nurzec Stacja

Szanowni Państwo,

Odpowiadając na wniosek z dnia 04.11.2021r. dotyczący przebudowy sieci telekomunikacyjnej w związku z planowaną „Budowa ulicy szkolnej w miejscowości Nurzec Stacja”, informujemy, że projektowana inwestycja koliduje z istniejącą czynną siecią teletechniczną eksploatowaną przez ORANGE POLSKA S.A. (zwana dalej „OPL”). W związku z tym należy, na koszt naruszającego stan istniejący, opracować projekt i wykonać przełożenie oraz zabezpieczenie istniejących urządzeń telekomunikacyjnych wchodzących w kolizję z projektowaną inwestycją, zwracając szczególną uwagę na normatywne odległości w zakresie zbliżeń i skrzyżowań elementów uzbrojenia terenu.

Usunięcie kolizji jest uwarunkowane spełnieniem poniższych wytycznych:

Uwaga:

Informujemy, że na przedmiotowym terenie zlokalizowana jest również infrastruktura innych operatorów. W związku z tym wszelkie prace związane z przebudową i zabezpieczeniem wspomnianej infrastruktury należy uzgadniać bezpośrednio z tymi operatorami.

1. Wykonać przełożenie istniejącej infrastruktury teletechnicznej, kolidującą z projektowaną inwestycją (elementem kolizji są sieci miedziane - doziemno-napowietrzne). Wszystkie prace związane z infrastrukturą telekomunikacyjną należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz.U. z 2005r. nr 219, poz.1864 z późn. zmianami);

2. Dokonać zabezpieczenia istniejących urządzeń telekomunikacyjnych poprzez:
 - w przypadku zmiany rzędnych terenu należy uwzględnić regulacje poziomu istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej doziemnej z zachowaniem normatywnego przykrycia, w stosunku do projektowanej niwelety; zachować wysokości skrajni dla linii napowietrznych min 4,6 mb
 - ramy oraz pokrywy studni kablowych wypoziomować do nowych rzędnych terenu
 - w miejscach przejść poprzecznych sieci doziemnych przez projektowane wjazdy; utwardzenia poszerzenia ulic- stosować dwudzielne rury osłonowe
 - na czas prowadzenia robót istniejąca sieć zabezpieczyć przed uszkodzeniem
3. Wykonywanie prac na sieci OPL bez zgłoszenia jest naruszeniem własności OPL i będzie zgłaszane organom ścigania .
4. W przypadku prowadzenia prac niezgodnie z wydanymi warunkami technicznymi oraz uzgodnieniami, Orange Polska S.A. zastrzega sobie prawo zgłoszenia takiej okoliczności organom nadzoru budowlanego w celu wszczęcia postępowania wskazanego w art.94 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz.U. z 2018r., poz. 1202) lub w celu wszczęcia postępowania mandatowego określonego w § 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie nadania pracownikom organów nadzoru budowlanego uprawnień do nakładania grzywien w drodze mandatu karnego z dnia 16 października 2002r. (Dz. U. Nr 174, poz. 1423).
5. Wszystkie prace związane z infrastrukturą telekomunikacyjną należy wykonywać zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno-budowlanymi oraz Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz.U. z 2005r, nr 219, poz.1864 z późn. zmianami);
6. Wszystkie prace projektowe i wykonawcze powinny być wykonane tak aby w wyniku realizacji przełożenia infrastruktury telekomunikacyjnej nie doszło do zwiększenia wartości urządzeń i zachowane zostaną dotychczasowe właściwości użytkowe i parametry techniczne urządzeń.
7. Ponadto informujemy, że na obszarze objętym przedmiotowym zadaniem inwestycyjnym istnieje prawdopodobieństwo występowania niezainwentaryzowanych urządzeń teletechnicznych. Jeżeli w trakcie wizji lokalnej, dokonywanej przez projektanta, zostaną stwierdzone różnice pomiędzy danymi otrzymanymi z OPL a stanem w terenie, należy je niezwłocznie zgłosić do OPL, uzgodnić z właścicielem urządzeń teletechnicznych (sieci);
8. Lokalizację w terenie podziemnych urządzeń telekomunikacyjnych należy potwierdzić za pomocą poprzecznych przekopów kontrolnych. W sposób widoczny, wytyczyć i oznakować przebiegi infrastruktury telekomunikacyjnej. W przypadku odkrycia w trakcie robót ziemnych infrastruktury telekomunikacyjnej nienaniesionej na planie, należy ją zabezpieczyć na koszt inwestora i powiadomić przedstawiciela OPL Dostarczanie i Serwis Usług, Obsługa Techniczna Klienta w Białymstoku oraz inspektora nadzoru.
9. Realizacja powyższych prac może odbywać się na podstawie uzgodnionej i zaakceptowanej podczas Narady Koordynacyjnej dokumentacji projektowej, oraz **zatwierdzonego** przez OPL projektu wykonawczego i kopii projektu budowlanego w części telekomunikacyjnej, zawierającego potwierdzenie zgodności z oryginałem. Projekt wykonawczy (w 2 egzemplarzach + płyta CD) i budowlany (w 1 egzemplarzu + płyta CD) proszę składać do zatwierdzenia do Działu Zarządzania Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta w Krakowie-jednostka terenowa w lokalizacji **Lublin, ul. Chodźki 10 ;20-093 Lublin**.
10. Dokumentacja projektowa, będzie mogła być **zaopiniowana** tylko po przedstawieniu kopii pełnej dokumentacji budowlanej i wykonawczej w zakresie sieci telekomunikacyjnej;

11. Dane techniczne potrzebne do opracowania projektu przebudowy kanalizacji, kabli miedzianych, linii światłowodowych zostaną udzielone w Dziale Zarządzania Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta w Krakowie w lokalizacji w **Lublinie, ul. Chodźki 10; 20-093 Lublin (sprawę prowadzi Ireneusz Bartyka, tel. 510 041 779)**. Zapytania dotyczące uszczegółowienia warunków technicznych w zakresie istniejącej infrastruktury teletechnicznej podlegającej przełożeniu/zabezpieczeniu należy kierować na adres e-mail: ZZSS.przebudowa.infrastruktury.Krakow@orange.com podając w tytule lub treści maila nr warunków technicznych których dotyczy zapytanie. Przekazane dane nie zwalniają projektanta od dokonania wizji lokalnej w terenie z której należy sporządzić stosowną notatkę.
12. Roboty budowlano – montażowe w zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej należy realizować po uzyskaniu zgody w OPL na prace planowe oraz zlecić wyłącznie firmie specjalizującej się w robotach teletechnicznych, która posiada udokumentowane doświadczenie w budownictwie telekomunikacyjnym. Jednocześnie do wykonania prac budowlanych branży telekomunikacyjnej rekomendujemy firmę:
- Firma Partnerska Solutions30 S.A. (ul. Akacjowa 1, Żelków Kolonia, 08-110 Siedlce, tel. 25 643 60 75), która kompleksowo konserwuje infrastrukturę telekomunikacyjną stanowiącą własność ORANGE, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.
 - Firma Partnerska TP Teltech Sp. z o.o. (ul. Wolumen 11 02 – 683 Warszawa, tel. 22 549 01 11), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz OPL, gwarantując wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.
 - Firma Partnerska ATEM – Polska Sp. z o.o. (ul. Łużycka 2, 81-537 Gdynia, tel. 58 662 29 12), która prowadzi zadania inwestycyjne na rzecz OPL, posiada certyfikaty ISO 9001 gwarantujące wysoką jakość prac oraz duże doświadczenie w prowadzeniu prac telekomunikacyjnych.

Informujemy, że prace związane z przełączeniem czynnych kabli miedzianych i światłowodowych, mających bezpośredni wpływ na jakość dostarczanych przez OPL usług, może zrealizować wyłącznie wskazana powyżej firma.

OPL zastrzega sobie prawo do odmowy wydania zgody na prowadzenie prac związanych z budową lub przebudową sieci, gdy jako wykonawca wskazany będzie podmiot, który w okresie ostatnich 24 miesięcy wyrządził dla OPL szkodę poprzez niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy dotyczącej sieci OPL lub z którym w tym okresie OPL rozwiązała taką umowę lub odstąpiła od niej z winy tego wykonawcy;

13. **W przypadku uszkodzenia infrastruktury teletechnicznej, w szczególności w wyniku niedotrzymania wymagań**
i warunków określonych w niniejszym dokumencie, OPL obciąży sprawcę pełnymi kosztami naprawy oraz odszkodowaniem za straty związane między innymi z wypłaconymi bonifikatami i karami wynikającymi z zawartych przez OPL umów z klientami, a także innymi karami administracyjnymi.
Łączna wysokość roszczeń OPL w stosunku do sprawcy uszkodzenia może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych polskich;

14. Inwestor zobowiązany jest przed rozpoczęciem prac, których dotyczą niniejsze warunki techniczne pisemnie wystąpić z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni roboczych z wnioskiem o nadzór właścicielski i formalne przekazanie infrastruktury do przełożenia. Przedstawiciele OPL i Inwestora sporządzają protokół przekazania infrastruktury do przełożenia. Zasady wykonywania przez OPL odpłatnego nadzoru właścicielskiego i odbioru końcowego, cennik oraz wzór wniosku o nadzór właścicielski wskazano na stronie www.orange.pl/wniosek nadzor. Jeżeli wniosek dotyczy rozpoczęcia prac na sieci miedzianej (Cu) i zasobach wspólnych (Cu i optotelekomunikacyjnej), wniosek należy kierować na adres:

Orange Polska S.A.
Obsługa Techniczna Klienta
Wydział Utrzymania Usług i Infrastruktury
00-549 Warszawa, ul. Piękna 19b
e-mail: DISU_RC_WUUiI_BIAL@orange.com

W przypadku planowania prowadzenia prac na sieci optotelekomunikacyjnej o terminie rozpoczęcia prac należy powiadomić z wyprzedzeniem 34 dni roboczych, wniosek należy skierować na adres:

Orange Polska S.A.
Wydział Zarządzania Dostępem do Infrastruktury dla Procesów Biznesowych
Aleja Marszałka Józefa Piłsudskiego 63a
10-449 Olsztyn
e-mail: ZZSS.Prace.Planowe@orange.com

15. Dla prac realizowanych na infrastrukturze telekomunikacyjnej będącej własnością OPL należy spełnić wymóg znakowania miejsca prowadzenia prac tablicą informacyjną **zawierającą dane Inwestora i kontakt, nazwę firmy realizującej przebudowę i kontakt, numer zgłoszenia nadany przez OPL**. Przekazanie takiej tablicy następuje na zasadach określonych w Dodatkowych Wymaganiach stanowiących załącznik do warunków technicznych.
16. Zakończone prace związane z przebudową infrastruktury OPL należy zgłosić do odbioru komórkom wskazanym w punkcie 19 na co najmniej 3 dni przed planowanym odbiorem.
17. Inwestor po zakończeniu prac zwróci OPL przełożoną infrastrukturę telekomunikacyjną oraz przekaze:
- komplet dokumentacji powykonawczej w postaci tradycyjnej oraz elektronicznej w formacie PDF na adres wskazany w punkcie 19 Warunków na 5 dni przed planowanym odbiorem prac,
 - szkice inwentaryzacji geodezyjnej infrastruktury telekomunikacyjnej potwierdzone przez geodetę i określi graniczny termin dostarczenia kopii mapy z inwentaryzacją geodezyjną wprowadzoną do zasobów geodezyjnych starostwa powiatowego,
 - z czynności przekazania przełożonej infrastruktury telekomunikacyjnej sporządzony zostanie protokół odbioru technicznego,
 - protokół odbioru technicznego winien być podpisany, przy udziale zainteresowanych stron: Inwestora, Wykonawcy i przedstawiciela OPL
-


18. Niniejsze warunki techniczne ważne są przez okres 12 miesięcy od dnia ich wydania. OPL zastrzega sobie możliwość zmiany zajętości kanalizacji posadowionej w obszarze planowanej inwestycji w związku z prowadzoną działalnością operacyjną. W przypadku zamiaru rozpoczęcia lub kontynuowania prac projektowych po wygaśnięciu ważności warunków, należy wystąpić do OPL o wystawienie nowych.
19. Na zakres wykonanych prac ujęty w zaopiniowanym projekcie technicznym Inwestor udzieli OPL gwarancji na okres 36 miesięcy liczony od dnia podpisania protokołu odbioru technicznego przełożonej infrastruktury telekomunikacyjnej. Integralną część warunków technicznych stanowią Dodatkowe Wymagania OPL stanowiące załącznik do warunków technicznych. Podmiot występujący z wnioskiem o wydanie powyższych warunków technicznych zobowiązany jest do zapoznania się i stosowania Wymagań w trakcie realizacji inwestycji dla której warunki techniczne zostały wydane.

Dodatkowe Wymagania OPL dostępne są również na stronie www.orange.pl/wniosek nadzor.

UWAGA:

Informujemy, że w obszarze działań inwestycyjnych mogą znajdować się elementy infrastruktury telekomunikacyjnej (kable szafy, puszk) będące pod **napięciem niebezpiecznym**. Elementy te oznaczone są przywieszkami koloru czerwonego, zawierającymi informację o występowaniu napięcia niebezpiecznego. W dokumentacji projektowej należy umieścić informację o możliwości występowania na trasie/w relacji projektowanego zasobu, elementów infrastruktury z napięciami niebezpiecznymi i konieczności zachowania szczególnych środków ostrożności podczas pracy na/w zbliżeniu z nimi. Osoby przystępujące do wykonywania prac na tak oznakowanych elementach infrastruktury w których występują napięcia niebezpieczne, powinny posiadać aktualne uprawnienia SEP (E) oraz zobowiązane są do przestrzegania Instrukcji BHP.

Z poważaniem


Ireneusz Bartyka

Główny Specjalista
Zarządzanie Zasobami Infrastruktury i Obsługi Klienta

Załącznik:

1. Dodatkowe wymagania Orange Polska

STAROSTWO POWIATOWE
w Siemiatyczach
WYDZIAŁ GEODEZJI, KATASTRU
I NIERUCHOMOŚCI
Powiatowy Ośrodek Dokumentacji
Geodezyjnej i Kartograficznej
17-300 Siemiatycze, ul. 1-go Maja 3

Siemiatycze dn., 18.08.2022

ODPIS

Pierwszy (miejscowy) adres narady koordynacyjnej

NR GG.6630.54.2022**PROTOKÓŁ NARADY KOORDYNACYJNEJ**

(Podstawa prawna art. 28b ustawy z dnia 17 maja 1989 roku Prawo geodezyjne i kartograficzne
Dz.U.2020.276 t.j. ze zm.)

Przedmiotem narady koordynacyjnej było uzgodnienie sytuowania projektowanego uzbrojenia
terenu w zakresie:

siat/przyłącze	Sieć telekomunikacyjna napowietrzna
położonego w:	
Miasto/Gmina	Nurzec Stacja
Obwód/ Ulica/Nr działki	Nurzec Stacja ul. Szkolna dz.nr 1083, 1188/4

Wnioskodawca:

Inwestor/Projektant	Robert Chocian Pracownia Projektowa KOMI Sp. z o.o. ul. Waszyngtona 24 lok. 197, 15-274 Białystok
---------------------	--

Uczestnicy narady:

Nazwa instytucji/ Urząd	Imię i nazwisko osoby Reprezentującej	Stanowisko w sprawie projektu	Podpis lub informacja o braku uczestnictwa	Odpis
Wydział Budownictwa i Rolnictwa, Ochrony Środowiska i Leśnictwa	Bogumiła Kazimierzak	Mimo zastrzeżenia, nie stał się przedstawiciel Wydziału Budownictwa, Rolnictwa, Ochrony Środowiska i Leśnictwa Starostwa Powiatowego w S-tyku.		
Starostwo Powiatowe w Siemiatyczach	Krzysztof Jachimczuk			
Powiatowy Zarząd Dróg w Siemiatyczach	Jerzy Czapiuk	BEZ UWAG		

	Romuald Czapiuk			
Przedsiębiorstwo Komunalne Spółka z o. o. w Siemiatyczach	Piotr Sitkiewicz			
Polska Spółka Gazownictwa Sp. z o. o.	Grzegorz Puchalski	bez uwag	<i>Puchalski</i>	
PGE Dystrybucja S. A. Rejon Energetyczny Białost Podlaski	Jerzy Adamuk			
	Krzysztof Karolczuk	Mimo zastrzeżenia nie stanowi są przedstawiciel PGE Dystrybucja S.A. Rejon Energetyczny Białost Podlaski.		
M. S. Urząd - Stacja	Piotr Gatnicki	bez uwag	<i>[Signature]</i>	
Starosta Siemiatycki	Monika Moculska	1) Uzasadnienie uwag: przesłane przez Podlaską Sieć Internetową, która są niezgodną z treścią protokołu. 2) Mimo zastrzeżenia ORANGE POLSKA S.A. nie bierze stanowiska o sprawie.		

Przewodniczący Rady koordynacyjnej

Z up. Zarządu

Inż. Jacek Jankowski

[Signature]

[Signature]

WOJCI GMINY
Nurzec - Stacja
17-830 Nurzec-Stacja
ul. Żerzycka 33

Nurzec-Stacja, dnia 25.01.2022 r.

ORG.6220.14.2021

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84 ust. 1 i 2 oraz art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko /t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373, 2389/ oraz §3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko /Dz. U. z 2019 r. poz. 1839/ a także art. 104 i 108 §1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego /t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 735, 1491, 2052/ rozpatrzeniu wniosku Wójta Gminy Nurzec-Stacja w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi gminnej – ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą

orzekam

Odstąpienie od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na:

Budowie drogi gminnej – ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą

Uzasadnienie

W dniu 10.11.2021 r. Wójt Gminy Nurzec-Stacja z siedzibą ul. Żerzycka 33, 17-330 Nurzec-Stacja wystąpił z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji polegającej na Budowie drogi gminnej – ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą załączając kartę informacyjną przedsięwzięcia (forma papierowa i elektroniczna) oraz wydruk mapy ewidencji gruntów i budynków w postaci wektorowej z zaznaczonym obszarem przedsięwzięcia. Inwestycja zlokalizowana jest na działce Nr 210, 203, 209/2 196/5 w obrębie Żerzycy oraz na działce Nr 1188/5, 7083, 1082, 544/2, 1188/4, 1188/6 w obrębie Nurzec-Stacja.

Po przeanalizowaniu złożonego materiału dowodowego stwierdzono, że wnioskowane zamierzenie inwestycyjne zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko /Dz. U. z 2019 r. poz. 1839/ należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

W dniu 23.11.2021 r. Wójt Gminy Nurzec-Stacja wszczął postępowanie administracyjne w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wnioskowanego przedsięwzięcia i wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego-Wody Polskie z wnioskiem o wydanie opinii co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i ewentualne określenie zakresu raportu dla w/w przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska opinią Nr WOOS.4220.559.2021.MR z dnia 30.11.2021 r. nie stwierdził obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia uzasadniając swoją opinię tym, że przedsięwzięcie kwalifikuje się do II grupy przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839). Inwestycja zlokalizowana zostanie na terenie położonym poza 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 polegać na budowie drogi gminnej – ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą. Długość projektowanego odcinka wynosi ok. 1200 m. Budowa drogi gminnej prowadzona będzie w obecnych liniach rozgraniczających drogi oraz na gruntach

pozyskanych przez Inwestora lub czasowo zajętych pod planowaną inwestycję. Droga gminna stanowi połączenie drogi wojewódzkiej Nr 693 z drogą powiatową Nr 1765B oraz stanowi dojazd do pól i terenów leśnych oraz na końcowym odcinku od budynków mieszkalnych i usługowych. W znacznej części występuje tylko ruch lokalny. W ramach opracowania planuje się:

- budowę nawierzchni jezdni z poboczymi,
- budowę chodników,
- budowę zjazdów na posesję,
- budowę skrzyżowań dróg bocznych,
- budowę zatok postojowych,
- budowę rowów z przepustami drogowymi pod zjazdami,
- przebudowę kolidującej infrastruktury.

Konstrukcję nawierzchni przyjęto w następujących wariantach materiałowych:

- nawierzchnia jezdni – beton asfaltowy,
- nawierzchnia poboczy – kruszywo,
- nawierzchnia zjazdów – beton asfaltowy i kostka betonowa.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia mogą wystąpić negatywne oddziaływania związane z prowadzeniem prac budowlanych. Oddziaływania te będą miały jednak charakter krótkotrwały i odwracalny i ustaną wraz z zakończeniem robót. W czasie budowy będzie wykorzystywany sprawny technicznie sprzęt odpowiednio serwisowany i posiadający właściwe atesty, co wykluczy możliwość wycieku substancji ropopochodnych. Prace budowlane będą wykonywane w porze dziennej. Ścieki bytowe będą przechowywane w przenośnych urządzeniach sanitarnych i przekazywane do oczyszczalni ścieków. Odpady będą segregowane, magazynowane selektywnie w miejscach do tego przeznaczonych, a następnie będą przekazywane specjalistycznym firmom do odzysku i unieszkodliwienia. Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia, podczas realizacji inwestycji wystąpi potrzeba wycinku drzew. Wycinka ta powinna zostać wykonana poza okresem lęgowym ptaków, który trwa do 15 marca do 31 lipca. W przypadku stwierdzenia w obrębie planowanej wycinki występowanie gatunków objętych ochroną, bądź wynikającą z prowadzonych prac konieczność naruszenia zakazów wskazanych w ustawie o ochronie przyrody względem ochrony gatunkowej, niezbędne będzie wstrzymanie prac i uzyskanie stosownych zezwoleń na czynności podlegające zakazom. Przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko w zakresie emisji hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zrealizowanie przedsięwzięcia zwiększy komfort jazdy oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu drogowego. Wpłynie również na poprawę stanu środowiska poprzez obniżenie poziomu hałasu oraz zmniejszenie ilości wprowadzanych spalin do atmosfery. Inwestycja pozytywnie wpłynie na płynność ruchu pojazdów i tym samym na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. Wpłynie również na ograniczenie emisji hałasu. Odwodnienie drogi przewidziano jako powierzchniowe na przyległy teren i do projektowanych rowów drogowych. Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie wpłynie ono negatywnie na klimat i jego zmiany. Ze względu na fakt, iż przedsięwzięcie polegać będzie na realizacji inwestycji w obrębie istniejącej drogi, nie zmieni ono istniejącego krajobrazu. Wykorzystane do wykonania drogi materiały budowlane będą spełniać wszystkie normy dopuszczające je do stosowania w budownictwie. Ustosunkowując się do zapisów zawartych art. 63 ust. 1 pkt 1 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 2021 r. poz. 247 ze zm.) ustalono, co następuje:

- ze względu na planowany zakres prac analizowane przedsięwzięcie nie spowoduje kumulacji oddziaływań z istniejącymi przedsięwzięciami znajdującymi się na obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane zasoby naturalne m. in.: woda, kruszywo, w fazie eksploatacji inwestycja nie wymaga zużycia surowców, wody czy energii;
- przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii – przedsięwzięcie nie zalicza się do

zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Dalsza analiza materiału dowodowego pod kątem wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 i 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 2021 r. poz. 247 ze zm.) wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach wodno-błotnych, na obszarach wybrzeży, na obszarach górskich lub leśnych, w tym w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Oddziaływanie planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania). Po przeanalizowaniu całości zgromadzonego materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia oraz uwarunkowania związane z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, uznano, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny pismem Nr NZ.7040.70.2021 z dnia 02.12.2021 r. wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko. Planowane przedsięwzięcie zgodnie z §3 ust. 1 pkt. 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839), jest zakwalifikowana do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których może być wymagane sporządzenie raportu. Planowane przedsięwzięcie polegające na budowie drogi gminnej – ul. Szkolnej w m. Nurzec-Stacja wraz z infrastrukturą towarzyszącą na charakter drogi dojazdowej – gminnej. Szacowana całkowita powierzchnia terenu objęta opracowaniem wynosi ok. 2,2 ha. Budowa drogi gminnej prowadzona będzie w obecnych liniach rozgraniczających drogi oraz na gruntach pozyskanych od inwestora lub czasowo zajętych pod planowaną inwestycję. Łączna powierzchnia nieruchomości objętej opracowaniem wynosi 1200 m jest użytkowana obecnie w sposób następujący. W ramach planowanego przedsięwzięcia na przedmiotowych drogach planuje się:

- wykonanie nawierzchni jezdni z poboczami na długości 1200 m,
- budowę chodników,
- budowę zjazdów na posesję,
- budowę skrzyżowań dróg bocznych,
- budowę zatok postojowych,
- budowę rowów z przepustami drogowymi pod zjazdami,
- przebudowę kolidującej infrastruktury.

Podczas prac drogowych wykorzystywane będą maszyny robocze wytwarzające czynniki szkodliwe jak i uciążliwe dla zdrowia tj. hałas, wibracje oraz emisja spalin z silników pojazdów i maszyn roboczych. Uciążliwości będą miały charakter przejściowy, krótkotrwały i lokalny oraz będą zmieniały się w zależności od miejsca prowadzonych robót. Prace przy przebudowie drogi przewiduje się prowadzenie wyłącznie w porze dziennej. Ponadto stwierdzono, że w trakcie normalnej eksploatacji drogi, nie będzie występować niekorzystne oddziaływanie na zdrowie ludzi, nie wpłynie na zwiększenie ilości odprowadzanych niekorzystnych substancji, a spowoduje polepszenie warunków jezdnych i przyczyni się do zmniejszenia emisji hałasu do środowiska oraz bardziej płynnej jazdy. To z kolei spowoduje zmniejszenie odprowadzanych do środowiska

węglowodorów alifatycznych oraz innych niekorzystnych substancji związanych z ruchem samochodowym. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Siemiatyczach rozpatrując i analizując przedłożoną informację o planowanym przedsięwzięciu oraz zakres planowanego przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi gminnej – ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą” stwierdza, że planowane przedsięwzięcie w proponowanym zakresie nie spowoduje zagrożenia zdrowia i życia ludzi, nie będzie kolidować z istniejącą zabudową i szatą roślinną. Przebudowa drogi nie spowoduje uciążliwości dla terenów sąsiednich a realizacja przedsięwzięcia zapewni odpowiednie spadki podłużne i poprzeczne co pozwoli uzyskać płynność niwelety i możliwość odprowadzenia wód opadowych, spowoduje ograniczenie natężenia hałasu i zapylenia oraz podniesienie komfort jazdy przejeżdżających pojazdów.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie pismem Nr LU.ZZŚ.2.4360.441.2021.JB z dnia 13.12.2021 r. wyraziło opinię, że nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na brak negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w ustawie Prawo Wodne. Omawiane przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (tj. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839) o zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 – „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”. Przedsięwzięcie polega na budowie drogi gminnej – ul. Szkolnej wraz z infrastrukturą w Nurcu-Stacji, w gminie Nurzec-Stacja w powiecie siemiatyckim, województwie podlaskim. Długość projektowanego odcinka wynosi ok. 1200 m. W ramach przedsięwzięcia zostanie wykonana: budowa jezdni, poboczy, skrzyżowań, chodników, zatok postojowych i zjazdów wraz z budową rowów z przepustami drogowymi i kolidującej infrastruktury. Droga przebiega w większości przez tereny leśne i w mniejszej części przez zabudowę mieszkaniowo-usługową. Odwodnienie drogi przewidziano jako powierzchniowe na przyległy teren i do projektowanych rowów drogowych. W fazie budowy powstające ścieki bytowe będą odprowadzane do szczelnego zbiornika, który będzie opróżniany przez uprawnione podmioty, ścieki transportowane będą do oczyszczalni ścieków. Na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady gromadzone będą na placu budowy lub terenie bazy materiałowej. Teren bazy materiałowej zostanie utwardzony płytami betonowymi. Miejsca magazynowania odpadów należy zlokalizować z dala od cieków i rowów wodnych. Substancje niebezpieczne należy przechowywać w szczelnych i oznakowanych właściwym kodem pojemnikach na utwardzonej powierzchni z zabezpieczeniem przed dostępem osób trzecich. Odpady niebezpieczne gromadzone będą w taki sposób, aby nie dopuścić do skażenia środowiska gruntowo-wodnego. Wszelkie naprawy używanych maszyn i urządzeń wykonywane będą przez firmy serwisowe posiadające stosowne zezwolenia w tym zakresie. Powstające w czasie napraw części usunięte z maszyn i urządzeń będą unieszkodliwiane przez serwisanta. Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie jednolitej części wód podziemnych o nazwie „Nurczyk do ujścia”, kod JCWP RW2000172666299, status: naturalna część wód, typ (17) – potok nizinny piaszczysty. Jest to naturalna część wód o złym stanie, zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWP dobry stan ekologiczny i dobry stan chemiczny. Termin osiągnięcia celu wyznaczono do 2021 r. Uzasadnienie odstępstwa: Brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało

nieuzasadnione koszty. W związku z tym w JCWP zaplanowano działanie mające na celu rozpoznanie rzeczywistego stanu ekologicznego – przeprowadzenie monitoringu badawczego. W przypadku potwierdzenia złego stanu po 2 latach wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności. Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) oznaczonych kodem PLGW200055, która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie. W obszarze oddziaływania inwestycji nie występują ujęcia wody służące do zaopatrywania ludności w wodę do picia. W obszarze oddziaływania przedsięwzięcia ani w bliskim sąsiedztwie inwestycji brak jest stref ochronnych ujęć wód i obszarów ochronnych zbiorników wód śródlądowych. Teren planowanych inwestycji położony jest poza obszarem Głównego Zbiornika Wód Podziemnych. Inwestycja nie leży w obszarze podlegającym ochronie, ustanowionym na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2018 poz. 1614 ze zm.). Inwestycja nie znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią. Zgodnie z Mapą Podziału Hydrograficznego polski w odległości około 1 km od inwestycji przepływa ciek o nazwie „Dopływ spod Zalesia”. Negatywne oddziaływania, jakie mogą wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia będą związane z możliwością zanieczyszczenia wód podziemnych w wyniku uszkodzenia pracującego sprzętu i wycieku substancji ropopochodnych do gruntu. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia takiej sytuacji należy używać sprzętu sprawnego technicznie i przestrzegać instrukcji obsługi poszczególnych urządzeń. Teren budowy należy wyposażać w sorbent do usuwania ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i urządzeń. Pracownikom budowy należy zapewnić dostęp do pomieszczeń sanitarnych. Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”. Stwierdza się, iż odstępienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

W oparciu o opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Nr WOOD.4220.559.2021.MR z dnia 30.11.2021 r., Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Nr LU.ZZS.2.4360.441.2021.JB z dnia 13.12.2021 r., oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego nr NZ.7040.70.2021 z dnia 2.12.2021 r. Wójt Gminy Nurzec-Stacja odstąpił od obowiązku przeprowadzenia oddziaływania na środowisko dla wnioskowanego przedsięwzięcia.

Analiza materiału dowodowego wykazała, że realizacja przedsięwzięcia w wariantcie proponowanym jest to rozwiązanie najbardziej optymalne, korzystne dla w/w przedsięwzięcia. Organ prowadząc postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie po wnikliwej analizie zgromadzonych dokumentów, stwierdził, że przedsięwzięcie polegające na Budowie drogi gminnej – ul. Szkolna w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą znajduje się poza obszarem chronionym Natura 2000, a jej odległość od obszaru chronionego wynosi około 13 km. Realizacja przedsięwzięcia nie spowoduje oddziaływania na siedliska i gatunki chronione. Ewentualne oddziaływanie ograniczy się do obszaru objętego inwestycją. Teren pod inwestycję nie podlega ochronie Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Analizując wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z kartą informacyjną przedsięwzięcia pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko zgodnie z ustawą o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t. j. Dz. U. z 2021 poz. 2373, 2389) stwierdzono, że

przedsięwzięcie jest związane z budową drogi gminnej w zakresie budowy jezdni, poboczy, skrzyżowań, chodników, zatok postojowych i zjazdów wraz zabudową przepustów drogowych i kolidującej infrastruktury przez tereny leśne i w mniejszej części przez zabudowę mieszkaniowo-usługową. Długość projektowanego odcinka wynosi ok. 1200 m. Budowa drogi przebiegać będzie w istniejącym pasie drogowym, gruntach pozyskanych przez Inwestora oraz czasowo zajętych pod planowaną inwestycję niezbędnych do jej wykonania. Ponadto ustalono, iż nie jest ono zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych czy innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, obszarach wybrzeży, obszarach górskich, obszarach objętych ochroną, w tym strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochronnych zbiorników wód śródlądowych, obszarach wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk, a także siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszarach o znacznej gęstości zaludnienia (nie wywoła konfliktów społecznych), obszarach przylegających do jezior i obszarach ochrony uzdrowiskowej. Dodatkowo stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia, oddziaływania będą miały zasięg lokalny, bez ryzyka transgranicznych oddziaływań, mało znaczący, krótkotrwały i odwracalny. Ponadto z uwagi na zakres planowanej inwestycji nie wystąpi możliwość kumulowania się oddziaływań, a wykorzystanie zasobów naturalnych, ryzyko emisji, występowania innych uciążliwości czy wystąpienia poważnej awarii przemysłowej będzie zerowe. Mając powyższe na uwadze odstąpiono od przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem niniejszej decyzji.

W trakcie robót budowlanych inwestor jest zobowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze ich prowadzenia, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych.

W tym celu należy zastosować następujące środki:

- a) W trakcie realizacji inwestycji należy podejmować niezbędne działania mające na celu zminimalizowanie uciążliwości wynikających z nadmiernego hałasu, wibracji i zanieczyszczeń oraz ochronę wód podziemnych.
- b) Rodzaj i stan techniczny sprzętu wykorzystywanego podczas prowadzenia prac powinien zapewnić ochronę podłoża przed zanieczyszczeniem paliwami, czy smarami (do pracy dopuszczony powinien być wyłącznie sprzęt sprawny technicznie ze szczególnym uwzględnieniem układu paliwowo-olejowego wykluczy to ewentualne zanieczyszczenie gleb i wód gruntowych związkami ropopochodnymi).
- c) Należy zastosować niezbędne środki techniczne i organizacyjne ograniczające emisję pyłu w miejscu prowadzenia robót oraz w trakcie transportu materiałów.
- d) Aby zminimalizować uciążliwości hałasowe, prace budowlane należy prowadzić w porze dziennej tj. w godzinach od 6.00 do 22.00.
- e) Obowiązek zagospodarowania powstałych podczas realizacji inwestycji odpadów spoczywać będzie na inwestorze.
- f) Prace związane z realizacją przedsięwzięcia nie powinny spowodować zakłócenia stosunków wodnych na gruntach sąsiednich.
- g) Należy w maksymalnym stopniu chronić zieleni występującą na terenie objętym inwestycją, a na nie zbędą wycinkę drzew i krzewów uzyskać stosowne zezwolenie.
- h) Inwestor zobowiązany jest do użytkowania w należyty sposób i utrzymania w należytej przejezdności w/w dróg dojazdowych w celu zapobiegania ich niszczeniu. W przypadku uszkodzenia drogi publicznej Inwestor zobowiązany jest do niezwłocznej naprawy we własnym zakresie powstałych uszkodzeń.
- i) Planowane przedsięwzięcie nie powinno powodować przekroczenia obowiązujących standardów jakości powietrza oraz poziomów odniesienia substancji w powietrzu, określonych odpowiednimi przepisami.
- j) Poziom hałasu przenikającego z terenu przedsięwzięcia do środowiska nie może przekroczyć wartości dopuszczalnych.
- k) Odpady wytwarzane w trakcie realizacji inwestycji powinny być zagospodarowane przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie.

W ocenie organu planowane przedsięwzięcie po zastosowaniu określonych w niniejszej decyzji warunków minimalizujących nie będzie oddziaływać negatywnie na środowisko.

Wniosek przeanalizowano pod kątem wymagań dotyczących ochrony środowiska oraz wymogów formalnoprawnych.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 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 / t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373, 2389/

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 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 /t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2373, 2389/

Zgodnie z art. 7 pkt. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej /t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1923, z 2022 r. poz. 91/ zwalania się z opłaty skarbowej.

Integralną część decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest charakterystyka przedsięwzięcia i karta informacyjna przedsięwzięcia.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem tutejszego organu w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.

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



WOJT
Piotr Jurczuk

Decyzja niniejsza jest ostateczna
dnia 24.02.2022 r.
podlega wykonaniu
Nurzec-Stacja dnia 24.02.2022 r.

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Nurzec-Stacja, ul. Żerczycka 33, 17-330 Nurzec-Stacja
2. Strony postępowania obwieszczeniem
3. a/a

Z up. Wójta
Jowita Podzikowska
Młodszy referent

Załącznik Nr 1
do decyzji
Wójta Gminy Nurzec-Stacja
Nr ORG.6220.14.2021
z dnia 25.01.2022 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia **Budowa drogi gminnej – ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą.**

1. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia, dla którego wnioskuje się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest budowa drogi gminnej - ul. Szkolnej wraz z infrastrukturą w Nurcu-Stacji, w gminie Nurzec-Stacja, w powiecie siemiatyckim, województwie podlaskim, wymaganej do uzyskania ZRID. Ze względu na rodzaj inwestycja zalicza się do przedsięwzięć drogowych mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych w:

• § 3 ust. 1 pkt 62 przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839).

Przedsięwzięcie o charakterze dojazdowym – gminnym (budowa drogi). Droga wchodząca w zakres opracowania ma status drogi gminnej. Szacunkowa całkowita powierzchnia terenu objętego inwestycją wynosi około 2,2 ha. Obecnie nieruchomości zajęte są pod drogę i wykorzystywane są zgodnie ze swoim przeznaczeniem jako trasa komunikacyjna dla ruchu kołowego i pieszego. Budowa drogi gminnej prowadzona będzie w obecnych liniach rozgraniczających drogi oraz na gruntach pozyskanych przez Inwestora lub czasowo zajętych pod planowaną inwestycję. Inwestycja przyczyni się do poprawy komfortu jazdy poprzez zastosowanie nowej utwardzonej konstrukcji nawierzchni jezdni oraz skorygowaniu przebiegu trasy w planie jak i wysokościowo, co skutkować będzie zmniejszeniem hałasu, zmniejszeniem ilości pyłu (obecnie nawierzchnia gruntowa) oraz zmniejszeniem wydzielanych spalin podczas eksploatacji. Ruch kołowy związany będzie z ruchem lokalnym – droga łączy drogę wojewódzką Nr 693 i drogę powiatową Nr 1765B. Budowa drogi gminnej w zakresie budowy jezdni, poboczy, skrzyżowań, chodników, zatok postojowych i zjazdów wraz z budową przepustów drogowych, i kolidującej infrastruktury przebiega w większości przez tereny leśne i w mniejszej części przez zabudowę mieszkaniowo-usługową. Długość projektowanego odcinka wynosi ok. 1200 m. Budowa drogi przebiegać będzie w istniejącym pasie drogowym, gruntach pozyskanych przez Inwestora oraz czasowo zajętych pod planowaną inwestycję niezbędnych do jej wykonania. W ramach opracowania planuje się:

- budowę nawierzchni jezdni z poboczami na dł. ok. 1200 m,
- budowę chodników,
- budowę zjazdów na posesje,
- budowę skrzyżowań dróg bocznych,
- budowę zatok postojowych,
- budowę rowów z przepustami drogowymi pod zjazdami,
- przebudowę kolidującej infrastruktury.

Przewiduje się korektę drogi w planie i profilu podłużnym celem zapewnienia normatywnych łuków poziomych i spadków podłużnych. Ukształtowanie wysokościowe jezdni uwzględnia konieczność dostosowania się do wlotów dróg bocznych, zjazdów i terenu przyległego. Konstrukcję nawierzchni przyjęto w następujących wariantach materiałowych:

- nawierzchnia jezdni – beton asfaltowy,
- nawierzchnia poboczy – kruszywo,
- nawierzchnia zjazdów – beton asfaltowy i kostka betonowa.

Skrzyżowania dróg zaprojektowano jako skrzyżowania zwykłe, przy zachowaniu warunków zgodnych z obowiązującym przepisami technicznymi. Lokalizacja skrzyżowań wg stanu istniejącego. Odwodnienie drogi przewidziano jako powierzchniowe na przyległy teren i do projektowanych rowów drogowych. Inwestycja wymaga wycinki pojedynczych drzew kolidujących z inwestycją – ok. 90 szt. różnych

gatunków, wielkości i w większości w złym stanie oraz pojedynczych krzewów. Ponad to ze względu na nowy przebieg odcinków drogi przez tereny leśne przewidziano do wykarczowania ok. 5200 m² zagajników na terenach leśnych, które zostaną przejęte pod projektowaną drogę. Planowana inwestycja tj. budowa ul. Szkolnej zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie siemiatyckim, gm. Nurzec-Stacja w miejscowości. Nurzec-Stacja. Teren przedsięwzięcia nie posiada Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. 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. Przedmiotowa inwestycja ma charakter lokalny, jest uregulowaniem stanu obecnego przez co nie ma istotnego wpływu na całość obszary chronione. Droga gminna stanowi połączenie drogi wojewódzkiej Nr 693 z drogą powiatową Nr.1765B oraz stanowi dojazd do pól i terenów leśnych oraz na końcowym odcinku do budynków mieszkalnych i usługowych. W znacznej części występuje tylko ruch lokalny. Ruch kołowy jest niewielki i związany jedynie z dojazdem do posesji, pól oraz terenów leśnych. Największy ruch odbywa się na końcowym odcinku – w obszarze zabudowy – gdzie znajduje się szkoła, posterunek policji, apteka, sklep.

2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną

Budowa drogi gminnej jest przedsięwzięciem zajmującym powierzchnię w granicach pasa drogowego oraz gruntach, które zostaną pozyskane przez Inwestora lub czasowo zajętych pod planowaną inwestycję. Projektowana droga przebiega w części po śladzie istniejącej drogi gruntowej oraz przez tereny leśne przewidziane do przejęcia pod pas drogowy. Dokładna powierzchnia będzie możliwa do oszacowania po wykonaniu części projektowej.

Długość: łączna długość drogi - ok. 1,2 km.

Szacunkowa powierzchnia:

Szacunkowa całkowita powierzchnia wykorzystana pod inwestycję - ok. 1,7 ha,

Powierzchnia jezdni - ok. 0,75 ha,

Powierzchnia poboczy - ok. 0,15 ha,

Powierzchnia zjazdów - ok. 0,06 ha,

Pozostała powierzchnia to rowy trawiaste, skarpy i zieleńce.

Powierzchnia terenu objętego wnioskiem - ok. 2,2 ha.

Teren wykorzystywany jest zgodnie z jego przeznaczeniem pod pas drogowy drogi gminnej. Na istniejący pas drogowy składają się jezdnie o nawierzchni gruntowej z poboczami, rowy oraz skarpy i rowy. Działki przeznaczone do częściowego wywłaszczenia pod pas drogowy to tereny leśne i grunty rolne. W pasie drogowym poza nawierzchnią jezdni występują murawy trawiaste oraz zadrzewienia i zakrzaczenia w różnej klasie wiekowej. W pasie drogowym oraz bezpośrednim otoczeniu przedsięwzięcia nie występują drzewa objęte ochroną pomnikową. Zbiorowiska roślinne (trawiaste) występujące w strefie bezpośredniego oddziaływania przedsięwzięcia charakteryzują się małą różnorodnością biologiczną, należą do popularnie występujących, o małej wartości przyrodniczej i są w znacznym stopniu zdegradowane w wyniku długoletniej, ciągłej eksploatacji istniejącej drogi. Do wycięcia przewiduje się drzewa i krzewy, które będą bezpośrednio kolidowały z projektowanym układem drogowym oraz infrastrukturą. Ilość drzew przeznaczonych do wycinki zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Szczegółowa inwentaryzacja drzew i krzewów zostanie wykonana na etapie opracowywania projektu budowlanego i będzie stanowiła jego załącznik. W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie nowych na sadzeń na odcinku zabudowanym.

3. Rodzaj technologii

Przewiduje się wykonanie nowej konstrukcji nawierzchni przystosowanej do przenoszenia obciążenia ruchem kat. KR2. Jezdnia wykonana będzie w nawierzchni bitumicznej oraz częściowo z kostki betonowej z poboczami wykonanymi z kruszywa i zjazdami z kostki betonowej. Rozwiązania technologiczne będą zaprojektowane w taki sposób, aby spełniały wymagania obowiązujących rozporządzeń i ustaw oraz mieściły się w szerokości pasa drogowego. Roboty drogowe nawierzchniowe

przewodzone będą w technologii zmechanizowanej systemem liniowym, metodą dziennych działek roboczych. Roboty ziemne wykonywane będą metodą mieszaną, punktową ręczną i mechaniczną. W trakcie prowadzenia robót zostanie zapewnione całkowite bezpieczeństwo pracownikom jak i użytkownikom drogi, która zostanie oznakowana i zabezpieczona i w czasie prac jak też codziennie, na okres od zmierzchu do świtu. Roboty będą wykonywane sprzętem mechanicznym: koparki, spycharki, samochody samowyladowcze, walce drogowe, układarki mas bitumicznych, zagęszczarki, równiarki i dźwigi. Roboty ziemne i nawierzchniowe, wykonywane będą mechanicznie i ręcznie z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa prowadzenia robót. W miejscach kolizji i zbliżeń do istniejącej infrastruktury technicznej prace wykonywane będą pod nadzorem gestorów poszczególnych mediów. Realizacja inwestycji planowana jest jako wykonawstwo odcinkowe wynikające z ustalonych działek roboczych. Na tych odcinkach ruch odbywać się będzie wahadłowo lub wyznaczonymi objazdami i regulowany będzie ustalonymi znakami i sygnałami umożliwiającymi dostęp do posesji mieszkańcom pobliskiej zabudowy.

4. Warianty przedsięwzięcia

Wariant W0 - bez realizacji projektu inwestycyjnego, przy założeniu utrzymania istniejących dróg i obiektów w standardzie podstawowym. Wariant ten jest rozpatrywany jako wariant odniesienia do oceny efektywności innych wariantów.

Wariant W1 - wykonanie budowy drogi w pełnym projektowanym zakresie, w szczególności:

- budowa drogi w zakresie nawierzchni jezdni, chodnika, poboczy, zjazdów i skrzyżowań i zatok postojowych,
- korekta przebiegu trasy w celu zmniejszenia krętości drogi i zastosowaniu normatywnych parametrów geometrycznych drogi – łuki poziome i pionowe,
- budowa systemu odwodnienia – rowy przydrożne,

Budowa drogi gminnej nie przewiduje wyburzeń zabudowań mieszkalnych ani gospodarczych.

Wariant W2 - wykonanie budowy drogi w ograniczonym zakresie, w szczególności:

- wykorzystanie w maksymalnym stopniu istniejącego przebiegu pasa drogowego, co spowoduje brak możliwości zastosowania normatywnych parametrów geometrycznych,
- zwężenie szerokości nawierzchni jezdni do 5,0 m,
- wykonanie rowów tylko w ograniczonym zakresie.

Analiza powyższych wariantów wskazuje, że wariant W1 będzie najkorzystniejszy pod względem bezpieczeństwa i komfortu ruchu drogowego, ekonomicznym i społecznym. W znacznym stopniu poprawi komfort jazdy oraz obsługę komunikacyjną terenów przyległych. Realizacja inwestycji przyczyni się do:

- poprawy powiązań komunikacyjnych poprzez zastosowanie normatywnych parametrów łuków poziomych i pionowych,
- poprawy warunków życia mieszkańców przyległych terenów,
- zwiększenia komfortu jazdy dla uczestników ruchu,
- poprawę obsługi terenów przyległych,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerzystów,
- zmniejszenie emisji hałasu i pyłów poprzez wykonanie nawierzchni utwardzonej,
- prawidłowego odwodnienia drogi i zapobiegania zalewania działek sąsiednich.

5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii

Zasoby środowiskowe, które mogą być wykorzystane podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia to: woda i kruszywa. Podczas prac drogowych woda będzie pochodziła ze źródeł nieodnawialnych – wodociąg. Zużycie energii elektrycznej i wody na potrzeby zaplecza budowy będzie niewielkie i nie pociągnie za sobą budowy dodatkowej infrastruktury technicznej.

Przewiduje się wykorzystanie surowców (materiałów) budowlanych nie pogarszających lokalnego środowiska w stosunku do stanu istniejącego jak: kruszywa (żwir, piasek), prefabrykaty betonowe, beton asfaltowy oraz inne niezbędne do wykonania inwestycji.

Szacunkowe zapotrzebowanie na podstawowe surowce do realizacji inwestycji:

- kruszywo – ok. 2100 m³
- beton asfaltowy – ok. 900 m³

– kostka brukowa – ok. 600 m²

Szacunkowe zapotrzebowanie na wodę do realizacji inwestycji wynosi: 1300 m³. Do realizacji przedsięwzięcia zostanie wykorzystany sprzęt budowlany typu:

- koparki, ładowarki, spycharki oraz frezarki używane do prac rozbiórkowych istniejących nawierzchni oraz realizacji robót ziemnych,
- pojazdy ciężarowe samowyładowcze do transportu materiałów z rozbiórek, do transportu mas bitumicznych oraz transportu mas ziemnych,
- rozścielacze mas bitumicznych, do wykonywania bitumicznych warstw konstrukcji,
- walce drogowe i zagęszczarki do zagęszczania gruntów, warstw podbudów oraz warstw bitumicznych konstrukcji jezdni.

Wymieniony sprzęt napędzany jest olejem napędowym, który zużywany będzie w ilościach charakterystycznych dla tego rodzaju sprzętu. Sprzęt ten powodować może negatywne oddziaływanie na środowisko w postaci emisji hałasu i spalin. Oddziaływanie to będzie krótkotrwale i występować będzie tylko w czasie trwania budowy.

Materiały i wyroby przewidziane do wbudowania posiadać będą dokumenty dopuszczające je zgodnie z przepisami do powszechnego lub jednostkowego stosowania w budownictwie.

Faza eksploatacji będzie pociągała za sobą wykorzystanie następujących materiałów:

- woda – do oczyszczania nawierzchni – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych,
- materiały do zimowego utrzymania dróg: piasek, sól, itd. – zużycie uzależnione od okresu zimowego utrzymania dróg,
- materiały do utrzymania oznakowania pionowego i elementów bezpieczeństwa ruchu (znaki drogowe, słupki, bariery ochronne, itd.) – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych (zniszczenia głównie w wyniku kolizji),
- materiały do utrzymania nawierzchni jezdni, zjazdów, poboczy itd. (mieszanki bitumiczne, betonowe elementy prefabrykowane, kruszywo, itd.) – zużycie uzależnione od zakresu prac utrzymaniowych,
- inne materiały niezbędne do utrzymania drogi w należytym stanie technicznym.
- paliwo do napędu pojazdów poruszających się po drodze – zużycie uzależnione od natężenia ruchu i pojazdów poruszających się po niej.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Wszystkie przewidziane rozwiązania projektowe i zalecane technologie budowy i oraz sprzęt drogowy mają na celu ochronę wód, gleby i atmosfery przed wprowadzeniem ponadnormatywnej ilości substancji szkodliwych. Zastosowane w projekcie budowy rozwiązania mają na celu spełnienie określonych w przepisach dopuszczalnych poziomów wprowadzanych do środowiska substancji i energii. Realizacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie na pogorszenie stanu klimatu akustycznego, ponieważ ciąg drogowy wykorzystywany przez pojazdy mechaniczne już istnieje. Wybudowana zostanie nowa konstrukcja nawierzchni dostosowana do obowiązujących parametrów uwzględniających bezpieczeństwo i komfort użytkowników. Budowa nowej konstrukcji nawierzchni wpłynie na polepszenie warunków jak i płynności ruchu pojazdów, a niniejszym ograniczy wydzielanie spalin do atmosfery oraz pośrednio zmniejszy emisję hałasu do otoczenia. Roboty budowlane należy poprzedzić szczegółowym planem i harmonogramem robót oraz właściwie je organizować w celu minimalizacji ich uciążliwości. Należy zapewnić właściwą organizację placu budowy z zapleczem socjalnym, tak aby nie doszło do skażeń i zanieczyszczeń w środowisku. Należy zainstalować na placu budowy przenośne sanitariaty lub szczelne zbiorniki na nieczystości płynne (ścieki bytowe) z przeznaczeniem do wywożenia. Roboty budowlane należy wykonywać sprawnym sprzętem i środkami transportu celem zabezpieczenia przed wyciekami substancji ropopochodnych, przy czym ważne jest dodatkowe wyposażenie w urządzenia zmniejszające niekorzystne oddziaływanie na środowisko (sprawne układy wydechowe i elementy amortyzujące drgania). Należy prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, darnią oraz wybranym organicznym materiałem glebowym (w tym usuwaną z powierzchni ziemi próchniczną i humus hałdować w celu późniejszego wykorzystania) Transport materiałów sypkich należy zabezpieczyć przed ich pyleniem. Wycinkę drzew należy prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków tj. od 1 marca do 15 sierpnia, drzewa pozostające zabezpieczyć przed ich uszkodzeniem. Po zakończeniu prac drogowych

przeprowadzona zostanie rekultywacja zdegradowanych terenów – stabilizacja skarp roślinnością niską. Zaprojektowane zieleńce wpłyną korzystnie na najbliższe otoczenie. Zmiany w środowisku wynikające z prowadzenia prac budowlanych będą miały charakter bezpośredni, krótkotrwały i odwracalny. Materiały uzyskane z rozbiórki istniejących nawierzchni, w miarę możliwości zostaną ponownie wbudowane. Planowane przedsięwzięcie nie jest inwestycją w istotny sposób ingerującą w środowisko, powodującą powstanie nowych niekorzystnych warunków, w szczególności w zakresie klimatu akustycznego wokół dróg w odniesieniu do sytuacji obecnej i nie będzie miała ujemnego wpływu na środowisko ani na zmianę stosunków wodnych. Można założyć, że jedynie w trakcie realizacji inwestycji będzie ona oddziaływać na środowisko przez stosunkowo krótki okres realizacji, ponieważ roboty będą wykonywane przy użyciu ciężkiego sprzętu, tj. koparek, równiarek, walców drogowych do zagęszczania, samochodów ciężarowych itp. Nie mniej jednak inwestycja przyniesie wymierne korzyści dla środowiska, tj. zmniejszy hałas, poprawi komfort jazdy i bezpieczeństwo ruchu. Realizacja inwestycji nie spowoduje wzrostu emisji spalin oraz nie nastąpi wzrost zużycia surowców (w tym wody), materiałów, paliw, energii. Ponadto w celu zmniejszenia negatywnego wpływu na środowisko w trakcie trwania inwestycji przestrzegane powinny być poniższe zasady:

- sprzęt mechaniczny powinien być w należytym stanie co wykluczy ewentualne zanieczyszczenia gleby i wód związkami ropopochodnymi,
- sprzęt powinien poruszać się w obrębie placu budowy,
- w czasie przerw postojowych silniki sprzętu powinny być wyłączone,
- czas budowy należy skrócić do minimum,
- praca sprzętu powinna odbywać się w porze dziennej.

Takie rozwiązanie stanowić będzie barierę zabezpieczającą środowisko na zewnątrz prowadzonych procesów. Wszystkie prace wykonywane będą zgodnie z wszelkimi normami środowiskowymi i bhp. Urządzenia techniczne i wyroby budowlane wykonane będą zgodnie z dyrektywami i normami UE, oraz będą posiadały oznakowanie CE bądź polski znak budowlany B.

W zakresie wód powierzchniowych

W fazie budowy ścieki bytowe powstające w bazie budowy będą odprowadzane do szczelnego zbiornika, który będzie opróżniany przez uprawnione podmioty i transportowany do oczyszczalni ścieków. W fazie eksploatacji wody opadowe i roztopowe z projektowanych powierzchni będą kierowane do istniejących i projektowanych rowów drogowych oraz na przyległy teren. Możliwe jest wystąpienie wypadków i awarii drogowych. Rozwiązania ochronne w tym przypadku, polegać będą na usuwaniu i zapobieganiu wyciekowi substancji ropopochodnych z uszkodzonych pojazdów. Mając na uwadze obecny i planowany ruch komunikacyjny, związany głównie z dojazdem do budynków mieszkalnych oraz obecne i docelowe zagospodarowanie terenu przewiduje się niewielką ilość zanieczyszczeń spływających w wodach opadowych i roztopowych, nie wymagających dodatkowych urządzeń ochrony wód.

W zakresie ochrony powietrza

Ograniczenie oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie zmian jakości powietrza atmosferycznego na etapie robót drogowych zostanie osiągnięte przez:

- wykorzystanie gotowych mieszanek bitumicznych (beton asfaltowy) wytwarzanych w wytwórniach dowożonych na front budowy środkami transportu,
- front prac drogowych i drogi dojazdowe będą utrzymywane w stanie minimalizującym niezorganizowaną emisję pyłów. W okresach suchych, bezdeszczowych będą zraszane wodą.
- zostanie wprowadzony zakaz pracy urządzeń na biegu jałowym podczas postoju w oczekiwaniu np. na załadunek / rozładunek,
- transport materiałów sypkich będzie się odbywał pojazdami z przykrywanymi plandekami skrzyniami ładunkowymi,
- magazynowanie materiałów sypkich prowadzone będzie w obniżeniach terenu lub miejscach osłoniętych przed wiatrem (zakrzaczonych, zadrzewionych),
- w rejonie budowy obwodnicy zostanie ograniczona prędkość ruchu pojazdów i zapewnione utwardzone dojazdy na teren frontu robót drogowych.

W fazie eksploatacji na najistotniejsze czynniki warunkujące wielkość emisji spalin jak: natężenie ruchu, stan techniczny pojazdów czy rodzaj spalnego paliwa zarządzający nie będzie miał wpływu. Przy obecnym stanie techniki brak jest sposobów całkowitego ograniczenia emisji substancji szkodliwych do powietrza ze źródeł komunikacyjnych zasilanych paliwami kopalnymi.

W zakresie ochrony powierzchni ziemi

Celem ochrony powierzchni ziemi, gleby i środowiska wodno-gruntowego podczas prac ziemnych projekt przewiduje :

- masy ziemne spełniające standardy jakości gleby i ziemi zostaną w pierwszej kolejności wykorzystane przy realizacji,
- wykonywane wykopy zostaną zabezpieczone przed możliwością przedostawania się zanieczyszczeń związanych z pracami drogowymi oraz w obrębie gruntów spoistych przed ich załaniem,
- po wykonaniu nasypów i skarp zostaną one zabezpieczone przed erozją powierzchniową, np. poprzez obsianie mieszaną traw lub darniowanie,
- teren przeznaczony na bazę budowy zostanie uszczelniony oraz będzie posiadał łatwo dostępne sorbenty do substancji ciekłych na wypadek awarii,
- w celu zabezpieczenia powierzchni ziemi i gleby przed ewentualnym wyciekami do środowiska gruntowo - wodnego substancji niebezpiecznych przy poborze paliwa do urządzeń i maszyn drogowych, baza zostanie wyposażona w mobilną stację paliw z fartuchami zabezpieczającymi ewentualne wycieki podczas tankowania,
- projekt budowy zakłada, że baza materiałowo – sprzętowa zostanie zlokalizowana (zostanie wybrany taki wariant dzierżawcy terenu pod bazę) z dala od wód powierzchniowych oraz na utwardzonym i szczelnym podłożu. Ochrona gleb na etapie eksploatacji przedsięwzięcia polegać będzie na systematycznej kontroli stabilności skarp i nasypów przez Zarządzającego drogą, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w ich konstrukcji - na prowadzeniu prac polegających na ich odtworzeniu i utrzymaniu w prawidłowym stanie.

W zakresie klimatu akustycznego

Celem ochrony klimatu akustycznego podczas realizacji budowy projekt przewiduje:

- używanie sprzętu drogowego, posiadającego właściwe atesty akustyczne i dotrzymującego poziomy emitowanego hałasu zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska
- prace drogowe w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem (zabudowa mieszkalna), będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 600 do 2200) za wyjątkiem prac koniecznych wynikających z procesu technologicznego.
- w przypadku konieczności pracy w godzinach nocnych, wynikającego z charakteru procesu technologicznego, praca urządzeń emitujących hałas będzie uzgodniona z właścicielami sąsiadujących działek,
- urządzenia emitujące hałas o natężeniu wymienionym w Dz.U. 2005 Nr 263, poz. 2202 nie będą pracować równocześnie,
- w czasie przerw w pracach drogowych będzie obowiązywał zakaz pracy jałowej silników drogowych pojazdów roboczych.

W zakresie środowiska przyrodniczego

W związku z realizacją przedsięwzięcia wycinka drzew oraz kęp krzewów będzie ograniczona do niezbędnego zakresu tj. kolizji z projektowaną inwestycją, w pasie drogowym. W stosunku do gatunków dziko występujących ptaków objętych ochroną gatunkową ewentualna wycinka zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, czyli poza okresem od 01 marca do 31 sierpnia. Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. W trakcie prowadzenia robót drogowych zostaną zabezpieczone istniejące drzewa (które nie zostaną wytypowane do usunięcia, a znajdują się stosunkowo blisko frontu prac drogowych). Ich pnie będą obudowywane deskami z tarcicy, owijkami z juty bądź innego odpornego materiału naturalnego do wysokości pierwszych gałęzi, czyli około 2 m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa. Nie będą wykorzystywane do osłony

tworzywa sztuczne. W rejonie przedsięwzięcia nie występują chronione gatunki roślin, grzybów lub zwierząt. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na utratę różnorodności gatunków oraz na bogactwo gatunków lub skład gatunkowy siedlisk na obszarze. Budowa nie wywoła pośredniej lub bezpośredniej utraty lub fragmentacji siedlisk. Konieczne usunięcie drzew nie wpłynie na funkcję ekosystemu zarówno na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. W trakcie prowadzenia robót drogowych będą zakrywane wszelkie zagłębienia i otwory, które mogłyby stać się pułapkami dla drobnych zwierząt. Przed zasypaniem lub zabetonowaniem - miejsca takie będą dodatkowo sprawdzane, a ewentualne przebywające w nich zwierzęta zostaną odłowione i uwolnione do odległości co najmniej 50 m od pasa drogowego planowanej inwestycji. W celu odseparowania terenu pasa drogowego od obszarów leśnych przewiduje się zastosowanie płotków herpetologicznych, które pozwolą na przeciwdziałanie ewentualnemu wtargnięciu zwierząt na plac budowy. Na etapie eksploatacji dokumentacja projektowa nie przewiduje zastosowania konkretnych rozwiązań chroniących organizmy znajdujące się poza pasem drogowym. Płotki herpetologiczne separujące obszar leśny od pasa drogowego pozostaną w miejscu zlokalizowanym podczas budowy po wcześniejszym zaakceptowaniu takiego rozwiązania przez Inwestora.

W zakresie gospodarki odpadami

W celu ograniczenia ilości wytwarzanych odpadów w fazie budowy i negatywnemu oddziaływaniu na środowisko, inwestor będzie zapobiegał ich powstawaniu poprzez szerokie stosowanie prefabrykatów i materiałów drogowych przygotowanych poza frontem prac drogowych. Wykonawca robót będzie selektywnie gromadził powstające odpady w wydzielonym miejscu, o szczelnym, utwardzonym podłożu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Do unieszkodliwiania będą przekazywane jedynie te odpady, których nie uda się poddać odzyskowi. Odpady, co do których nie będzie istniała możliwość zagospodarowania przez odzysk bądź unieszkodliwianie na miejscu, będą przekazane innemu posiadaczowi odpadów, który będzie posiadał stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami. Odpady nie będą magazynowane na terenach i otoczeniu cieków i na terenach bardzo wysokiego stopnia zagrożenia wód podziemnych. Po zapewnieniu przez wykonawcę prac drogowych warunków właściwej organizacji systemu gospodarki odpadami zarówno realizacja, jak i eksploatacja przedsięwzięcia, nie będzie generować znaczących oddziaływań na komponenty środowiska. Czas oddziaływania zależny będzie od czasu realizacji przedsięwzięcia.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

Emisje gazów i pyłów do powietrza

W fazie budowy odcinka drogi, źródłem emisji będzie praca:

- maszyn do robót ziemnych: koparki, ładowarki, walce wibracyjne,
- maszyn do prowadzenia robót związanych z budową nawierzchni jak rozścielacze asfaltu, skraparki,
- transport materiałów budowlanych oraz mas ziemnych (zarówno emisje związane ze spalinami z pojazdów ciężarowych jak i emisja nieorganizowana - pylenie transportowanych mas ziemnych).

Emitowane będą zarówno substancje gazowe i pyłowe. Podstawową uciążliwością fazy budowy będzie jednak emisja pyłu jaki będzie powstawał w wyniku czynności mechanicznych na różnych etapach budowy. Emisja pyłu będzie występowała w ciągu całego etapu budowy, różne będzie natomiast jej nasilenie, uzależnione od prowadzonych w danej chwili czynności. W celu zmniejszenia uciążliwości emisji pyłów przewiduje się polewanie wodą powierzchni i materiałów mogących powodować największe zapylenie. Emisja substancji gazowych, w tym odorotwórczych (np. podczas układania mas bitumicznych) będzie miała charakter czasowy, krótkotrwały w końcowym etapie budowy i zaniknie po zakończeniu prac nie powodując znaczących negatywnych skutków w środowisku. W każdym niemal etapie budowy wystąpią tzw. emisje komunikacyjne tj. substancje powstałe ze spalania paliw (oleju napędowego), NO₂, SO₂, CO, pył, węglowodory alifatyczne i aromatyczne. W fazie realizacji wystąpi:

- wzrost emisji substancji gazowych, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie
- zarówno bezpośrednio na placu budowy, jak i w jego sąsiedztwie - pojazdy dostarczające materiały budowlane, transportujące masy ziemne i inne,

- wzrost emisji pyłów, związany z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich i pylistych oraz intensywniejszym ruchem pojazdów w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia,
- wzrost emisji węglowodorów i substancji złośliwych, będących wynikiem nakładania gorących mieszanek mineralno-bitumicznych na nawierzchni drogi.

Na emitowane podczas budowy substancje nakładać się będą dodatkowo te pochodzące z eksploatacji drugiej połowy jezdni.

Emisja hałasu

Budowa prowadzona będzie z umożliwieniem mieszkańcom pobliskiej zabudowy dojazdu do posesji. Dlatego też hałas związany z pracą sprzętu drogowego, będzie nakładać się z hałasem związanym z normalnym ruchem komunikacyjnym od pojazdów poruszających drogą. Hałas emitowany podczas robót drogowych będzie zależał od ich rodzaju i zakresu, wykorzystywanego sprzętu oraz od odległości od frontu budowy do odbiorcy. Do szczególnie hałaśliwych prac drogowych będą należały roboty związane z wykonywaniem robót ziemnych. Okresowy wzrost hałasu w fazie budowy może być powodowany zwiększonym zagęszczeniem sprzętu do budowy drogi oraz pojazdów transportowych na krótkich odcinkach frontu prac drogowych. Źródłem maksymalnego poziomu dźwięku przekraczającego stosunkowo często poziom 80 dB, będą pojazdy robocze, pojazdy ciężarowe transportujące materiały, a także urządzenia używające krótkotrwałych dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych np. wstecznego biegu. Praktycznie wszelkie prace budowlano - drogowe prowadzą do przekroczenia równoważnego poziomu dźwięku o wartości 60 dB i są odczuwane przez mieszkańców, których domy znajdują się w tzw. pierwszych szeregach zabudowy od jezdni. Odcinek drogi podlegać będzie budowie i przebudowie polegającej na zmianie konstrukcji nawierzchni, budowie chodników i poboczy. Taka rozbudowa, choć będzie uciążliwa szczególnie dla kierowców trwać będzie stosunkowo krótko. Uciążliwość akustyczna fazy budowy wystąpi tylko w porze dziennej 600 - 2200, z wyjątkiem prac. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają regulacji prawnej w zakresie ochrony środowiska przed hałasem i wibracjami. Ruch kołowy jest stały i nie wzrośnie po realizacji inwestycji w związku z czym nie wpłynie na poziom emisji hałasu. Tereny zabudowy mieszkaniowej stanowią niewielki odcinek całości projektowanej drogi, pozostałe tereny to pola uprawne i las. Jako wartości dopuszczalne hałasu przyjęto: w porze dziennej $LA_{eqD} = 61$ dB, w porze nocnej $LA_{eqN} = 56$ dB. Rozpatrywane tereny w miejscach gdzie nie występuje zabudowa mieszkalna nie podlega żadnemu z sklasyfikowanych rozporządzeniem obszarów. Tereny te są bez wymagań akustycznych i nie określa się dla nich wartości dopuszczalnych. W okolicy przedsięwzięcia nie występują obiekty chronione przed hałasem. Pozostałe tereny upraw rolnych, lasów, nieużytków, nie posiadają wartości granicznych hałasu prawnie obowiązujących. Również tereny objęte Ustawą o Ochronie Przyrody nie posiadają dopuszczalnych poziomów hałasu prawnie obowiązujących. Przyjęte wartości są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (zał. z dnia 15 października 2013 r.). W związku z niewielkim średnim dobowym ruchem pojazdów związanych głównie z dojazdem mieszkańców do posesji, niewielkim pochyleniom podłużnym jezdni, zastosowaniu nawierzchni bitumicznej oraz głównie ruchowi pojazdów osobowych, nie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu zawartych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (zał. z dnia 15 października 2013 r.) tj. wartości w porze dziennej $LA_{eqD} = 61$ dB, w porze nocnej $LA_{eqN} = 56$ dB dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Zastosowanie nowej, równej nawierzchni oraz poprawa geometrii projektowanej ulicy wpłynie pozytywnie na klimat akustyczny. Można również założyć, że nowe rozwiązania drogowe wpłyną na zmniejszenie emitowanego hałasu do otoczenia.

Emisja ścieków

Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (koparki, walców, zagęszczarek itp.). Składowanie substancji mogących skażać górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało

prawdopodobne. Aby zminimalizować występowanie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, aby:

- sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny (bez wycieków paliwa i olejów),
- materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód podziemnych,
- wprowadzono zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt.

W fazie budowy ścieki mogą być wytwarzane w ramach zaplecza budowy z obiektów socjalnych w niewielkiej ilości umożliwiającej ich bieżące usuwanie przez odpowiednie służby. Źródłem bezpośrednich negatywnych oddziaływań na wody powierzchniowe, a pośrednio na wody gruntowe na etapie eksploatacji mogą być zanieczyszczenia zawarte w wodach opadowych i roztopowych, spływających z nawierzchni utwardzonych oraz wycieki niebezpiecznych dla środowiska substancji powstających w wyniku wypadków drogowych. Sposób odwodnienia projektowanej drogi będzie polegał na wykonaniu obustronnych rowów drogowych.

8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Obszar przedsięwzięcia znajduje się w odległości ok. 15 km w linii prostej od granic Polski. Przedsięwzięcie z uwagi na swój lokalny charakter, nie będzie oddziaływać transgranicznie. Zastosowane w planowanej inwestycji zabezpieczenia i urządzenia ochronne nie dopuszczą do spowodowania zmian na terytoriach poza granicami kraju w zakresie wszystkich komponentów środowiska. W wyniku przeprowadzonej analizy zarówno z wielkości emisji spalin, ścieków i hałasu jak i planowanego natężenia ruchu pojazdów i jego struktury stwierdzono, że zasięg oddziaływania na środowisko zamknie się w granicach pasa drogowego. Z tego powodu nie można mówić o skutkach transgranicznych oddziaływania na środowisko projektowanego przedsięwzięcia.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

REZERWATY: Sokół-4.63 km, Grąd Radziwiłłowski-8.27 km, Witanowszczyzna-12.47 km, Góra Uszeście-14.14 km, Mierzvice-15.81 km, Zabuzze-16.12 km, Kózki-18.01 km, Jelonka-23.55 km, Stary Łas-25.83 km
 PARKI KRAJOBRAZOWE: Podlaski Przełom Bugu-13.31 km, Podlaski Przełom Bugu – otulina-19.07 km, Nadbużański Park Krajobrazowy-25.54 km, Nadbużański Park Krajobrazowy – otulina-29.07 km.
 OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU: Dolina Bugu-5.47 km, Puszcza Białowieska-23.16 km, Nadbużański Obszar Chronionego Krajobrazu-29.07 km.

ZESPÓŁY PRZYRODNICZO-KRAJOBRAZOWE: Głogi-14.03 km.

NATURA 2000 OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY: Dolina Dolnego Bugu PLB140001-13.16 km, Dolina Górnego Nurca PLB200004-15.95 km.

NATURA 2000 SPECJALNE OBSZARY OCHRONY: Schrony Brzeskiego Rejonu Umocnionego PLH200014-9.36 km, Ostoja Nadbużańska PLH140011-13.23 km, Ostoja w Dolinie Górnego Nurca PLH200021-13.57 km, Jelonka PLH200019-22.25 km.

10. Wpływ planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej

Projektowana droga jest drogą gminną, nie należy do transeuropejskiej sieci drogowej i nie ma wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego na drogach wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej.

11. Wody i obowiązujące dla nich cele środowiskowe

Wody powierzchniowe

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze: JCWP – PL 20005W, RW2000172666299

- nazwa JCWP – Nurczyk do ujścia,
- skalona część wód powierzchniowych (SCWP) – SW0519,
- typ JCWP - 19,
- status - naturalna części wód,
- ocena stanu – zły,
- ocena ryzyka nieosiągnięcia celów środowiskowych - zagrożona.
- cel środowiskowy - Typ odstępstwa wynikający w art. 4 ust. 4 i 5 RDW

Brak możliwości technicznych oraz dysproporcjonalne koszty. Z uwagi na niską wiarygodność oceny i związany z tym brak możliwości wskazania przyczyn nieosiągnięcia dobrego stanu brak jest możliwości zaplanowania racjonalnych działań naprawczych. Zaplanowanie i wdrożenie jakichkolwiek działań będzie generowało nieuzasadnione koszty. W związku z prowadzonymi w latach 2014-2015 badaniami monitoringowymi możliwe będzie w roku 2016 przeprowadzenie oceny rzeczywistego stanu i zagrożenia JCWP. W przypadku potwierdzenia złego stanu wprowadzone zostanie działanie mające na celu rozpoznanie jego przyczyn. Takie etapowe postępowanie pozwoli na racjonalne zaplanowanie niezbędnych działań i zapewnienie ich wymaganej skuteczności.

Wody podziemne

Przedmiotowe przedsięwzięcie znajduje się na obszarze JCWPd o kodzie PLGW200055. Zgodnie z Planem gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Środkowej Wisły analizowane przedsięwzięcie położone jest na terenie Jednolitych Części Wód Podziemnych o nazwie JCWPd 55 i europejskim kodzie JCWPd PLGW200055.

12. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie występują przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane. Brak jest powiązań planowanego przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami. Nie wystąpi kumulowanie się oddziaływań, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

13. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej

Ryzyko wystąpienia poważnej awarii

Projektowane przedsięwzięcie będzie posiadało dwie grupy zagrożeń poważną awarią: zewnętrzne niezależne od budowy drogi i sposobu jej eksploatacji oraz wewnętrzne - będące pochodną zastosowanych rozwiązań technicznych i realizowanej technologii budowy.

Zagrożenia zewnętrzne:

- niebezpieczne zachowanie się pracowników (osób trzecich) wykonujących zlecone prace w bezpośrednim sąsiedztwie jezdni,
- transport niebezpiecznych materiałów niezgodnie z Ustawą o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych,
- podmycie korpusu drogowego lub mechaniczne uszkodzenie,
- mechaniczne uszkodzenia jezdni przez niewłaściwą eksploatację z użyciem ciężkiego sprzętu (gąsienicowego) lub transportu drogowego nadmiernie przeładowanego,
- wady materiałowe surowców użytych do budowy,
- wady wykonawcze powstałe w czasie budowy,
- katastrofy drogowe.

Katastrofa naturalna i budowlana

Katastrofa naturalna i budowlana na odcinku realizowanego przedsięwzięcia, aczkolwiek mało prawdopodobna, może być wynikiem:

- silnego wiatru powodującego m.in. zrywanie poszycia dachowego z budynków leżących wzdłuż drogi, tarasowanie drogi przez powalone drzewa, oberwane gałęzie, reklamy lub zerwanie przewody energetycznej linii zasilającej,
- zwiększonym prawdopodobieństwem erozji wodnej poboczy drogi podczas deszczy nawałnych,
- powstawaniem zasp śnieżnych po nawałnych opadach śniegu uniemożliwiających użytkowanie drogi,
- oblodzeniem jezdni i przewodów energetycznych powodujących ich zerwania i upadek na jezdnię.

Statystycznie prawdopodobieństwo wystąpienia poważnej awarii na przedmiotowym odcinku drogi jest mało prawdopodobne. Należy być jednak w pełni przygotowanym do jego zaistnienia, bowiem nie można wykluczyć możliwości wystąpienia awarii pojazdu przewożącego np.: substancje niebezpieczne (paliwa). Na zagrożenia w wyniku awarii drogowej na projektowanym odcinku drogi będą narażone

bezpośrednio i pośrednio wszystkie elementy środowiska. Przewóz materiałów niebezpiecznych powinien odbywać się zgodnie z przepisami prawa międzynarodowego (Umowa europejska dotycząca międzynarodowego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych ADR). Skutki awarii i rozlanie się substancji niebezpiecznych nie spowodują zagrożenia jakości wód gruntowych oraz cieków wodnych, gdyż spływy powstałe z rozlania zostaną zatrzymane na powierzchni jezdni przez wyspecjalizowane ekipy PSP.

Oddziaływanie na klimat

Zarówno budowa, czy eksploatacja drogi nie wpłyną na zmiany klimatyczne obszaru jej lokalizacji. Nie zostanie naruszona równowaga biologiczna oraz nie wystąpi poważne ryzyko środowiskowe, które mogłoby doprowadzić do znaczących zmian klimatycznych. Przedmiotowa inwestycja nie będzie wywierać żadnego wpływu na klimat, ani powodować jego zmian zarówno na etapie realizacji, eksploatacji jak i ewentualnej likwidacji. Przedsięwzięcie zostało zaprojektowane w sposób gwarantujący brak zmian klimatu, a nawet wpłynie korzystnie poprzez zastosowanie nowych nawierzchni jezdni.

Przedsięwzięcie nie będzie posiadało tendencji wpływania na zjawiska pogodowe, ani na liczbę klęsk żywiołowych, nie wpłynie także na zwiększenie emisji gazów cieplarnianych do atmosfery. Podwyższona emisja gazów cieplarnianych wystąpi jedynie na etapie budowy i będzie powodowana przez transport towarzyszący przedsięwzięciu (transport materiałów na etapie budowy). Przedsięwzięcie będzie przystosowane do postępujących zmian klimatu takich jak:

- powodzie – przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest poza terenami bagiennymi oraz wodno-błotnymi, a także poza polderami przeciwpowodziowymi,
- pożary – elementy budowlane wchodzące w skład przedmiotowej inwestycji wykonane zostaną zgodnie z zapisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, dotrzymane zostaną wszystkie standardy wynikające z przepisów BHP oraz ppoż.;
- fale upałów – wszystkie elementy drogowe wchodzące w skład przedmiotowej inwestycji wykonane zostaną zgodnie z zapisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane, a fale upałów nie wpłyną w żaden sposób na konstrukcję i stabilność ulicy. Materiały z których zostanie wykonana posiadać będą wszystkie atesty i dopuszczenia i będą odporne na działanie wysokich temperatur.
- susze – eksploatacja jezdni nie będzie się wiązać z zużyciem wody, ani z zapotrzebowaniem na wodę, poza ogólnymi celami przeciwpożarowymi. W związku ze specyfiką przedmiotowego przedsięwzięcia nie zachodzi konieczność budowy instalacji umożliwiającej odzysk wody.
- nawalne deszcze i burze – woda deszczowa (opadowa) odprowadzana będzie do projektowanej kanalizacji deszczowej, a następnie do rowów.
- silne wiatry – konstrukcja oraz posadowienie projektowanych elementów przedsięwzięcia zapewni ich stabilność, nie wystąpi ryzyko przewrócenia się obiektów projektowanych (np. oświetlenie uliczne), zachowane zostaną także wymagane przepisami prawa bezpieczne odległości od elementów istniejących.
- katastrofalne opady śniegu – nie zachodzi prawdopodobieństwo naruszenia konstrukcji i stabilności jezdni poprzez katastrofalne opady śniegu.
- fale mrozu – przedmiotowe przedsięwzięcie będzie odporne na działanie niskich temperatur. Wszystkie elementy wchodzące w skład przedsięwzięcia będą posiadać niezbędne atesty i dopuszczenia oraz będą odporne na działanie niskich temperatur;
- osuwiska – przedmiotowe przedsięwzięcie nie znajduje się w terenie zagrożonym ruchami masowymi ziemi (osuwiska), nie jest także terenem, ani obszarem górniczym.

14. Przewidywane ilości i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko

Na etapie budowy będą powstawały odpady które szczególnie związane będą z przemieszczaniem mas ziemnych przy wykonywaniu niwelety terenu oraz wykopów pod podbudowę i nasypów korpusu drogowego. Wszystkie ziemne roboty przygotowawcze wiążą się ze zdjęciem oddzielnie wierzchniej warstwy humusu i gleby oraz składowaniem na hałdach do ponownego wykorzystania przy zatrawianiu obszarów zieleni i pracach porządkowych po zakończeniu budowy. Ziemia zostanie wykorzystana (wbudowana) na terenie przedsięwzięcia w granicach pasa drogowego natomiast nadmiary mogą być przekazane osobom fizycznym lub jednostkom organizacyjnym do wykorzystania lub na potrzeby

własne. Wycinka drzew, prace rozbiórkowe (ogrodzenia) oraz przebudowa kolidującej infrastruktury będzie również generowała odpady fazy budowy. Masy ziemne o kodzie 17 05 06 powstające w czasie realizacji zostaną wykorzystane do nowego ukształtowania terenu w granicach pasa drogowego lub, jeśli nie będą się nadawały do tego celu, przekazane posiadaczom, którzy uzyskali zezwolenie właściwego organu na gospodarowanie tego rodzaju odpadami. Odpady o kodzie 17 05 06 mogą być również przekazywane osobom fizycznym i jednostkom organizacyjnym niebędącym przedsiębiorcami, na ich własne potrzeby, np. do utwardzania powierzchni proceś R5. Zgodnie z wymienionym rozporządzeniem urobek z pogłębiania 17 05 06 może być poddany procesowi odzysku R5 i wykorzystany do utwardzania powierzchni przy dopuszczalnej maksymalnej ilości 0,2 Mg/m². Masy ziemne będą magazynowane hałdowane na gruncie w wykorzystywanym w czasie budowy lub na terenie bazy materiałowej wykonawcy w warunkach uniemożliwiających pylenie.

Część z wytwarzanych odpadów (np. opakowania po substancjach niebezpiecznych, odpadowy sorbent, zanieczyszczone czyściwa i ubrania robocze), zaliczane są do odpadów niebezpiecznych. Należy je magazynować na utwardzonej powierzchni w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne, zabezpieczonym przed dostępem osób trzecich. Wszelkie naprawy używanych maszyn i urządzeń wykonywane będą przez firmy serwisowe posiadające stosowne zezwolenia w tym zakresie, powstające w czasie napraw części zużyte usunięte z maszyn i urządzeń należą do serwisanta i przez nich będą unieszkodliwiane. Na etapie realizacji przedsięwzięcia odpady gromadzone będą na placu budowy lub terenie bazy materiałowej. Miejsca magazynowania odpadów należy zlokalizować z dala od cieków i rowów wodnych, a teren pod bazami choć częściowo należy utwardzić płytami betonowymi. W przypadku odpadów niebezpiecznych miejsca ich magazynowania należy wyposażyć w szczelne, nieprzepuszczalne podłoże, zadaszyć oraz zabezpieczyć przed dostępem osób trzecich. Substancje niebezpieczne należy przechowywać w szczelnych i oznakowanych właściwym kodem pojemnikach. Wytwórcą odpadów na etapie realizacji przedsięwzięcia będzie wykonawca drogi, i na nim spoczywać będzie obowiązek dalszego zagospodarowania odpadów. Zgodnie z art. 18 ustawy o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zmianami) każdy, kto podejmuje działania powodujące lub mogące powodować powstanie odpadów, powinien takie działania planować, projektować i prowadzić przy użyciu takich sposobów produkcji i form usług oraz surowców i materiałów, aby w pierwszej kolejności zapobiegać powstaniu odpadów lub ograniczać ilości odpadów i ich negatywne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko, w tym przy wytwarzaniu produktów, podczas i po zakończeniu ich użycia. Odpady, których powstaniu nie udało się zapobiec posiadacz odpadów w pierwszej kolejności jest zobowiązany poddać je odzyskowi, a jeżeli nie jest to możliwe z przyczyn technologicznych lub nie jest uzasadnione z przyczyn ekologicznych lub ekonomicznych jest zobowiązany je unieszkodliwić. Składowane powinny być te odpady, których unieszkodliwienie w inny sposób było niemożliwe. Podczas budowy powstawać będą odpady z następujących prac: rozbiórki istniejących nawierzchni, wycinki drzew i krzewów, robót ziemnych, rozbiórki elementów drogi oraz sieci uzbrojenia terenu, ułożenia projektowanych nawierzchni, związanych z zapleczem sanitarnym i placem budowy, odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej: gruz betonowy, ceglany i ceramiczny, odpady asfaltów, odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali, gleba i ziemia w tym urobek z pogłębiania i tłuczeń, odpady powstałe w wyniku eksploatacji maszyn i urządzeń: płyny hamulcowe, oleje silnikowe, hydrauliczne, smarowe i przekładniowe, filtry olejowe, akumulatory itp. inne odpady np. opakowania po używanych substancjach chemicznych (w tym niebezpiecznych), odpady komunalne. Odpady powstające w fazie eksploatacji przedsięwzięcia wynikają przede wszystkim z czyszczenia i konserwacji jezdni drogi i związanej z nią infrastruktury. Wytwórcą odpadów, powstających w związku z eksploatacją przedsięwzięcia, będzie zarządzający odcinkiem drogi lub podmiot świadczący usługi na rzecz zarządzającego, w zakresie utrzymania czystości i porządku oraz utrzymania infrastruktury towarzyszącej na właściwym poziomie technicznym. Wytwórca zobowiązany jest do uregulowania gospodarki odpadami innymi niż komunalne. Jeżeli podmiot będzie samodzielnie transportował wytwarzane przez siebie odpady, zgodnie z zapisami ustawy o odpadach zwolniony będzie z obowiązku uzyskania zezwolenia na transport odpadów. Gospodarkę odpadami uregulować należy przed przystąpieniem do użytkowania zbudowanej ul. Wiejskiej.

Odpady powstające na etapie eksploatacji inwestycji będą na bieżąco wywożone z miejsc ich powstawania przez podmiot posiadający stosowne zezwolenia w tym zakresie. Zgodnie z ww. ustawą o odpadach, odpady w pierwszej kolejności zostaną poddane odzyskowi, a jeśli będzie on niemożliwy z przyczyn technologicznych, ekologicznych lub ekonomicznych, odpady będą poddane procesowi unieszkodliwienia. Podczas eksploatacji drogi powstaną odpady związane z:

- utrzymaniem i konserwacją drogi (m.in. odpady związane z czyszczeniem poboczy, pielęgnacji zieleni (trawa, liście, gałęzie),
- zmiotki uliczne, śnieg,
- elementy gumowe pochodzące z kół pojazdów, fragmenty pojazdów,
- zużyte źródła światła i oprawy oświetleniowe,
- odpady z kolizji i wypadków drogowych.

Oddziaływanie wszystkich wyżej wymienionych odpadów na środowisko będzie niewielkie. Powstają one w pasie drogowym (głównie na powierzchni uszczelnionej drogi) i będą łatwe do usunięcia, a następnie unieszkodliwione lub ponownie wykorzystane.

15. Prace rozbiórkowe dotyczące przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

W ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę istniejących nawierzchni drogowych. Obiekty będą rozebrane metodami tradycyjnymi w kolejności odwrotnej do ich wbudowania przy użyciu narzędzi ręcznych lub mechanicznych. Wszystkie powstałe w wyniku rozbiórki materiały oraz ich zagospodarowanie podlegają ustawie o odpadach w zależności od ich stopnia szkodliwości dla środowiska i dlatego w trakcie rozbiórki należy przeprowadzić ich segregację. Nie przewiduje się wyburzenia obiektów budowlanych. Powyższe prace rozbiórkowe nie będą znacząco oddziaływać na środowisko.

WÓJT
Pratyszczyk

WÓJT GMINY
Nurzec - Stacja
17-330 Nurzec-Stacja
ul. Żerzycka 33

Nurzec-Stacja, dnia 16.05.2022 r.

ORG.6220.14.2021

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 113 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku – Kodeks postępowania administracyjnego (t. j. Dz. U. z 2021 r. 735, 1491, 2052)

postanawiam

sprostować z urzędu oczywistą omyłkę pisarską w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 25 stycznia 2022 r.; znak: ORG.6220.14.2021., dotyczącej **budowy drogi gminnej – ul. Szkolnej w Nurcu-Stacji wraz z infrastrukturą**, zlokalizowanego na działce nr 210, 203, 209/2 w obrębie Żerzyce oraz na działce nr 1188/5, 1083, 1082, 544/2, 1188/4, 1188/6 w obrębie Nurzec-Stacja, w następujący sposób:

- **strona 1 w wierszu 25-26 zamiast:** „ (...) zlokalizowana jest na działce Nr 210, 203, 209/2 196/5 w obrębie Żerzyce oraz na działce Nr 1188/5, 7083, 1082, 544/2, 1188/4, 1188/6 w obrębie Nurzec-Stacja.

powinno być: „ (...) zlokalizowana jest na działce Nr 210, 203, 209/2 w obrębie Żerzyce oraz na działce Nr 1188/5, 1083, 1082, 544/2, 1188/4, 1188/6 w obrębie Nurzec-Stacja.

Uzasadnienie

Zgodnie z art. 113 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego organ administracji publicznej może sprostować z urzędu błędy pisarskie i rachunkowe oraz inne oczywiste omyłki w wydanych przez siebie decyzjach. Tut. Organ popełnił oczywistą omyłkę w treści decyzji w zakresie wpisania numerów działek. Oczywistość omyłki można łatwo stwierdzić na podstawie wniosku i załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia. W rejestrze ewidencji gruntów w tych obrębach nie istnieją działki o takich numerach. W trakcie prowadzenia postępowania wskazana była lokalizacja inwestycji na działkach o prawidłowych numerach geodezyjnych. Powyższa omyłka powstała podczas szybkiego pisania decyzji na komputerze.

Pouczenie

Od treści niniejszego postanowienia służy zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Białymstoku, w terminie 7 dnia od dnia otrzymania postanowienia, za pośrednictwem Wójta Gminy Nurzec-Stacja.



WÓJT
Piotr Jaszczyk

Postanowienie
~~Decyzja~~ niniejsza jest ostateczna
dnia 09.06.2022 r.
i podlega wykonaniu
Nurzec-Stacja dnia 09.06.2022 r.

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Nurzec-Stacja, ul. Żerzycka 33, 17-330 Nurzec-Stacja
2. Strony postępowania obwieszczeniem
3. a/a

Z up. Wójta
Jowita Radzikowska
Młodszy referent

Białystok, dnia 12.11.2021 r.

Pracownia Projektowa KOMI Sp. z o.o.
ul. Waszyngtona 24/197
15-274 Białystok

DSI-V.2635.4.101.2021

Dotyczy: Uzgodnienie projektu oraz wydanie warunków przebudowy sieci SSPW w zawiązku z przebudową ul. Szkolnej w m. Nurzec Stacja.


W odpowiedzi na e-mail z dnia 4.11 br. dot. uzgodnienia projektu oraz wydania warunków przebudowy sieci SSPW w zawiązku z przebudową ul. Szkolnej w m. Nurzec Stacja informujemy, że z ww. inwestycją posiada jedną kolizję z siecią SSPW w postaci przejścia poprzecznego w zjeździe z DW693 w ul. Szkolną.

Akceptujemy przedłożony projekt wykonawczy, a prace związane z inwestycją należy wykonać w oparciu o poniższe warunki:

- 1) Do robót na przedmiotowym odcinku można przystąpić po wcześniejszym poinformowaniu z min. 14 dniowym wyprzedzeniem o terminie rozpoczęcia prac w formie elektronicznej Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego na e-mail: sspw@wrotapodlasia.pl, podając w tytule numer powyższego uzgodnienia wraz z informacją czego ono dotyczyło.
- 2) Prace budowlane nawiązania ul. Szkolnej do DW693 należy prowadzić ze szczególną ostrożnością w miejscu przejścia poprzecznego przez ul. Szkolną. Należy zwrócić szczególną uwagę podczas pogłębianiu rowów ul. Szkolnej w pobliżu infrastruktury SSPW. W przypadku odkrycia infrastruktury SSPW należy ją zagłębić na min. 50 cm od dna rowu.
- 3) W zbliżeniach i skrzyżowaniach infrastrukturę SSPW WP z inną przebudowywaną infrastrukturą zlokalizować geodezyjnie, a głębokość jej ułożenia potwierdzić wykopem ręcznym tak by wyeliminować możliwość jej uszkodzenia.
- 4) Podczas prowadzenia prac:
 - należy pamiętać, że infrastruktura SSPW składa się z 4 rur HDPE 40, w której znajdują się czynne kable światłowodowe 24J i 48J, dlatego też prace w zbliżeniach należy prowadzić ze szczególną ostrożnością,
 - nie zezwalamy na wykonywanie prac metodą bezwykopową w punkcie skrzyżowania z infrastrukturą telekomunikacyjną SSPW,
 - ustala się 1 metrową strefę ochronną wokół infrastruktury SSPW WP. W strefie ochronnej należy prowadzić prace ręcznie.
 - Należy zwrócić szczególną uwagę by nie uszkodzić rur osłonowych, rurociągu oraz taśmy lokalizacyjno-pomiarowej ułożonej bezpośrednio na rurociągu, oraz taśmy oznaczeniowej ułożonej w połowie wysokości nad przebiegiem rurociągu SSPW WP.
 - w razie odkrycia urządzeń telekomunikacyjnych należy je zabezpieczyć przed uszkodzeniem i osiadaniami ziemi. Skrzyżowania i zbliżenia należy wykonać zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 26.10.2005 r., a przed zasypaniem urządzeń należy wykonać cyfrową dokumentację fotograficzną, w celu udokumentowania poprawności wykonania prac i braku uszkodzeń urządzeń SSPW WP.
- 5) Koszty związane z przebudową, zagłębianiem, regulacją, oraz ewentualną wymianą i naprawą uszkodzonych elementów infrastruktury SSPW WP podczas prowadzonych prac, ponosi Inwestor.

- 6) Zakończenie zadania inwestycyjnego należy zgłosić, załączając aktualną inwentaryzację w formie elektronicznej do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podlaskiego na e-mail: sspw@wrotapodlasia.pl (podając w tytule numer powyższego uzgodnienia wraz z informacją czego ono dotyczyło) w celu sprawdzenia poprawności wykonania prac.

Z poważaniem,


Grzegorz Niebuzacki

Białystok, 17.11.2021 r.

Podlaska Sieć Internetowa Sp. z o. o.

ul. Piastowska 11
15-207 Białystok

Pracownia Projektowa KOMI Sp. z o. o.

ul. Waszyngtona m. 197
15-274 Białystok

Dotyczy: „Przebudowa ulicy Szkolnej w miejscowości Nurzec-Stacja gm. Nurzec Stacja” - pytanie o wolne zasoby.

Szanowni Państwo,

Podlaska Sieć Internetowa Sp. z o. o. informuje, że jest właścicielem napowietrznej linii telekomunikacyjnej na podbudowie słupowej mieszczącej się wzdłuż ww. ulicy (na odcinku dz. 1188/5, 1083 oraz fragment działki 1188/4), która posiada wolne zasoby wystarczające do zaspokojenia potrzeb społecznych w zakresie dostępu do usług szerokopasmowych.

W załączeniu mapa poglądowa z istniejącą trasą sieci tel. w ciągu ulicy Szkolnej.

Załącznik:

1. Mapa graficzna

Z poważaniem,




PODLASKA
SIEĆ INTERNETOWA Sp. z o.o.
ul. Piastowska 11
15-207 Białystok
tel. 85 333 31 00, www.psi.epodlasie.net
KRS: 0000493318

