

DECYZJA

o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 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 (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.), § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 19.01.2016 r. Kierownika Referatu Inwestycji, Planowania Przestrzennego i Gospodarki Mieszkaniowej Pani Michaliny Zygmunt, działającej w imieniu Gminy Sadki, ul. Strażacka 11, 89-110 Sadki, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr G0902210410042 Samostrzel-Lódzia z drogi gruntowej, nieulepszonej na twardą, ulepszoną o nawierzchni z betonu asfaltowego”, realizowanego na działkach o numerach ewidencyjnych 19, 132, 456 - obręb Samostrzel oraz nr 60 - obręb Lódzia

po zasięgnięciu opinii:

- Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy – opinia z dnia 22.02.2016 r., znak: WOO.4240.83.2016.DM.2 (wpływ do Urzędu 23.02.2016 r.),
- Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle n. Notecią – opinia z dnia 04.02.2016 r., znak: N.NZ-404-02/16 (wpływ do Urzędu 04.02.2016 r.)

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa drogi gminnej nr G0902210410042 Samostrzel-Lódzia z drogi gruntowej, nieulepszonej na twardą, ulepszoną o nawierzchni z betonu asfaltowego”, realizowanego na działkach o numerach ewidencyjnych 19, 132, 456 - obręb Samostrzel oraz nr 60 - obręb Lódzia

Uzasadnienie

W dniu 22.01.2016 r. do tutejszego Urzędu wpłynął wniosek Kierownika Referatu Inwestycji, Planowania Przestrzennego i Gospodarki Mieszkaniowej Pani Michaliny Zygmunt, działającej w imieniu Gminy Sadki o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia.

Postawą prawną do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.), zgodnie z którym uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wymagane dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Organem właściwym do wydania wnioskowanej decyzji, w myśl art. 75 ust. 1 pkt 4 wyżej cytowanej ustawy jest wójt.

Planowana inwestycja jest przedsięwzięciem wymienionym w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71), tj. "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”.

Zgodnie z art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego, pismem z dnia 26.01.2016 r., znak: RR.6220.1.2016.HN zawiadomiłem strony postępowania o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla w/w przedsięwzięcia.

Działając na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, pismem z dnia 27.01.2016 r., znak: RR.6220.1.2016.HN wystąpiłem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle n. Not. o wyrażenie opinii w zakresie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania inwestycji na środowisko, o czym zostały powiadomione strony postępowania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 04.02.2016, znak: WOO.4240.83.2016.DM wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

Po uzyskaniu wyjaśnień, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy wydał opinię w dniu 22.02.2016 r., znak: WOO.4240.83.2016.DM.2 (wpł. do Urzędu 23.02.2016 r.), w której stwierdził, iż dla planowanego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Z kolei Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Nakle nad Notecią pismem z dnia 04.02.2016 r. (wpływ do Urzędu 04.02.2016 r.), znak: N.NZ-404-02/16 również wyraził opinię, że dla powyższego zadania nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi gminnej o długości 2149 m i szerokości 5 m, z gruntowej nieulepszonej na ulepszoną, o nawierzchni z betonu asfaltowego, na odcinku Samostrzel-Łódzia. Droga objęta inwestycją zlokalizowana jest pomiędzy drogą powiatową nr 1916 relacji Sadki-Gromadno-Łankowice, a drogą gminną nr G0902060410042 relacji Łódzia-Anieliny.

Wykonany zostanie jeden pas ruchu dla pojazdów i ścieżki rowerowo-pieszej. Oznaczenie poziome oddzieli ruch pieszego od rowerowego.

W chwili obecnej droga posiada nawierzchnię gruntową, lokalnie ulepszoną kruszywem, o szerokości 5-7 m, brak jest rowów przydrożnych.

W ramach realizacji zadania planuje się:

- wykonanie koryta o głębokości nie przekraczającej 35 cm, szerokości 5,3 m i długości 2149 m,
- ułożenie podbudowy, o grubości 20-25 cm z kamienia naturalnego,
- ułożenie warstwy wiążącej z betonu asfaltowego o grubości 4-6 cm,
- ułożenie warstwy ścieralnej z betonu asfaltowego o grubości 4 cm,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- uporządkowanie miejsca robót.

Założenia projektowe drogi:

- klasa techniczna drogi – D (dojazdowa),
- kategoria drogi – gminna,
- kategoria ruchu – KR1,
- prędkość projektowana – 50 km/h,
- jedna jezdnia, o szerokości 5,0 m, pas ruchu 2,5 m dla pojazdów mechanicznych, pas dla rowerów i pieszych na pozostałej szerokości,
- pobocza ziemne, o szerokości 1,5 m,
- mijanki o nawierzchni kamiennej, o szerokości 2,0 m,
- odwodnienie – powierzchniowe.

Analizując akta sprawy przedmiotowego przedsięwzięcia, tj. wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, kartę informacyjną przedsięwzięcia, mapę ewidencyjną,

wypisy z rejestru gruntów, uwzględniono uwarunkowania zawarte w art. 63 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, tj. rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania. Wobec powyższego oraz biorąc pod uwagę opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle nad Notecią, organ prowadzący postępowanie zmierzające do wydania niniejszej decyzji stwierdził, co następuje.

W ramach planowanej inwestycji brano pod uwagę dwa warianty:

- wariant „0” – przedsięwzięcie nie jest realizowane,
- wariant I – przedsięwzięcie jest realizowane, a jego lokalizacja jest zgodna z przebiegiem istniejącej drogi.

Niepodejmowanie realizacji inwestycji, czyli przyjęcie wariantu „0”, spowodowałoby pogorszenie się stanu technicznego drogi, przekładającego się na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziom hałasu, a także możliwość wypadków drogowych.

Inwestor zaproponował wariant zmierzający do pełnej realizacji drogi gminnej, czyli jezdni asfaltowej, odwodnienia jezdni poprzez spadki poprzeczne i podłużne na pobocza, budowę ścieżki rowerowo-pieszej. Powierzchnia warstwy jezdnej i podbudowy górnej warstwy zapewni jej odpowiednią sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac poprawi się:

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

Zakłada się, że przebudowa drogi spowoduje minimalny wzrost natężenia ruchu. Dotyczyć to będzie uczestników ruchu, wybierających tę nową, dobrą drogę jako połączenie z drogą w kierunku Gromadna oraz Sadek.

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

W związku z realizacją inwestycji zostaną wykorzystane surowce i materiały, takie jak: kruszywo łamane naturalne lub sztuczne – w ilości ok. 5000 Mg oraz beton asfaltowy w ilości ok. 2500 Mg.

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

Czynnikiem mogącym niekorzystnie wpływać na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia będzie hałas i vibracje spowodowane pracą sprzętu mechanicznego. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a ponadto prace zamierza się prowadzić w porze dziennej (w godz. 6.00-22.00). Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

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

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem oraz spowoduje nieznaczny wzrost natężenia ruchu pojazdów lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Projektowana prędkość ma wynosić 50 km/h i będzie większa niż dotychczasowa, gdyż obecnie ze względu na stan

techniczny drogi (nierówności, wyboje, uskoki) nie może być ona duża, ani płynna. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

Eksploatacja drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków technologicznych, ani socjalno-bytowych. Źródłami zanieczyszczeń w tej fazie będą spływy powierzchniowe pochodzące z nawierzchni. Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na pobocza. Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe w dużej mierze zależy od stanu oraz składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo nie będą znacząco zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

Inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Odry. Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej, jej realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry, przyjęty uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 27 maja 2011 r., Nr 40, poz. 451).

Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na wody podziemne i gospodarkę wodno-ściekową.

Planowane zamierzenie umiejscowione jest na terenie Nadnoteckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, gdzie obowiązują uwarunkowania określone Uchwałą nr X/237/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Nadnoteckiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2015 r., poz. 2558). Ponadto znajduje się poza innymi obszarami chronionymi, w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 z późn. zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 w/w ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy i uwarunkowania obowiązujące w granicach obszarów chronionego krajobrazu, w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, nie dotyczą inwestycji celu publicznego.

Realizacja zadania dotyczy terenu przekształconego, w postaci istniejącego pasa drogowego, przebiegającego w sąsiedztwie zabudowy zagrodowej, użytków rolnych i terenów leśnych, nie zmieniając jego przeznaczenia.

Przebudowa drogi nie wymaga usuwania drzew i krzewów oraz zmiany dotychczasowego sposobu użytkowania gruntów.

W wyniku prowadzonych prac nie wystąpi zakłócenie walorów krajobrazowych terenu (przebudowa istniejącej drogi) lub zajęcie powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych lub miejsc występowania gatunków chronionych w obrębie terenów leśnych, obszarów bagiennych, torfowiskowych, wodnych, wodno-błotnych i łąk.

W celu wyeliminowania zagrożenia płoszenia populacji lęgowych ptaków, przyjęto termin rozpoczęcia prac poza okresem gniazdowania, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Ustalony termin rozpoczęcia prac przyjęto dla wszystkich odcinków remontowanej drogi, realizowanej etapami.

Ponadto z uwagi na obecność obszarów leśnych stanowiących dogodne warunki migracji dla zwierząt leśnych, przyjęto zachować dotychczasową dopuszczalną prędkość ruchu pojazdów do 50 km/h, co stanowi element działań minimalizujących zagrożenie barierowości i ewentualnej śmiertelności.

Ze względu na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, przyjęty zakres robót, jej lokalizację oraz działania minimalizujące, nie przewiduje się, aby planowane prace wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody, w tym różnorodność biologiczną, a zatem stwierdza się brak

potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody, w tym walorów krajobrazowych obszaru chronionego krajobrazu.

Zamierzenie nie będzie stwarzać zagrożenia wystąpienia poważnej awarii w rozumieniu przepisu art. 248 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r., poz.1232 z późn. zm.). Ustalono, że na etapie realizacji i eksploatacji nie będą stosowane substancje oraz technologie, które w myśl rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 10 października 2013 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 2013 r., poz. 1479), stwarzałyby w/w ryzyko.

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

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

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

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

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiany odcinek posiada charakter lokalny, a planowana konstrukcja nawierzchni z betonu asfaltowego zabezpieczać będzie przed rozmywaniem i dalszą deformacją drogi oraz zapewni odpowiednią sztywność i nośność, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu. Dodatkowo podkreślić należy, iż omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

Przedsięwzięcie, ze względu na swój lokalny zasięg oraz znaczną odległość od granicy państwa, nie wiąże się z oddziaływaniem transgranicznym.

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

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości

zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oraz dostępnymi materiałami mapowymi, realizacja inwestycji, nie wiąże się z niszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, a także naruszeniem ciągłości oraz integralności obszarów Natura 2000.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 w/w ustawy z dnia 3 października 2008 r. nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami w/w planu, jeżeli został on uchwalony.

Prowadząc postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko analizowano i oceniano realizację inwestycji pod kątem jej zgodności z przepisami w zakresie ochrony środowiska.

Oceniając czy zachodzi potrzeba przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, po przeanalizowaniu zgromadzonego materiału w niniejszej sprawie a także biorąc pod uwagę uwarunkowania wynikające z art. 63 ust. 1 wyżej cytowanej ustawy z dnia 3 października 2008 r. tj. rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę oddziaływania na środowisko stwierdziłem, iż nie zachodzi możliwość oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Zaproponowane w przedłożonej karcie informacyjnej rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne, zapewnią ochronę środowiska przed prawdopodobieństwem zaistnienia negatywnego oddziaływania inwestycji na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z powyższym oraz mając na uwadze opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Nakle n. Not. uznałem, iż planowana inwestycja nie będzie wpływać negatywnie na środowisko i w związku z tym w dniu 23.02.2016 r. wydałem postanowienie nie stwierdzające potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23) przed wydaniem decyzji poinformowałem strony o możliwości zapoznania się z materiałami i dowodami w sprawie, podając miejsce i termin. Na etapie całego postępowania nie wpłynęły żadne uwagi, wnioski ani zastrzeżenia co do planowanego przedsięwzięcia.

Wobec powyższego oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, należało orzec jak w sentencji.

Zgodnie z art. 21 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 2013 r., poz. 1235 z późn. zm.), informacja o wniosku w przedmiotowej sprawie, postanowienie odstępujące od potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz informacja o decyzji zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych dostępnym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Gminy Sadki na stronie www.bip.sadki.lo.pl (zakładka: ochrona środowiska/informacja o środowisku i jego ochronie).

Pouczenie:

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

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organ wydający decyzje o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r.

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o której mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a w/w ustawy.

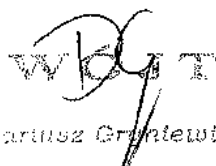
Wniosek powinien być złożony w terminie sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o cztery lata, jeżeli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Załącznik:
Charakterystyka przedsięwzięcia

Otrzymują:

1. Referat Inwestycji, Planowania Przestrzennego
i Gospodarki Mieszkaniowej Urzędu Gminy w Sadkach
ul. Strażacka 11, 89-110 Sadki
- ② strony według wykazu znajdującego się w aktach sprawy
3. a/a

Zgodnie z art. 7 pkt 3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2015 r., poz. 783 z późn. zm.) zwolniono od pobrania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.


Dariusz Gruntewicz