



Bydgoszcz, dnia 12 sierpnia 2019 r.

## REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.420.121.2019.DK.16

### POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 2 i 2a 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 2018 r., poz. 2081 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), a także § 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 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 6 maja 2019 r. (wpływ: 15 maja 2019 r.), uzupełnionego pismem z dnia 22 maja 2019 r. (wpływ: 24 maja 2019 r.), złożonego przez Gminę Skrwilno,

postanawiam

- I. Nie nakładać obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi gminnej nr 120414C Skrwilno – Mościska”.
- II. Zgodnie z treścią art. 63 ust. 2a uouioś wskazuję na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w tym w szczególności:
  1. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem,



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz, tel.: 52 50-65-666, fax: 52 50-65-667, kancelaria.bydgoszcz@rdos.gov.pl, bydgoszcz.rdos.gov.pl

prować wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6<sup>00</sup> – 22<sup>00</sup>, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

2. Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltu.
3. Stosować sprawny technicznie sprzęt i urządzenia.
4. Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
5. Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować:
  - a) poza terenami chronionymi akustycznie,
  - b) poza zasięgiem rzutu koron drzew,
  - c) z dala od cieków i zbiorników wodnych.
6. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju pojazdów i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód, wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw oraz przeszkolić pracowników odnośnie ich zastosowania.
7. W sytuacjach awaryjnych, takich jak np. wyciek paliwa, podjąć natychmiastowe działania w celu usunięcia awarii oraz usunięcia zanieczyszczonego gruntu. Zanieczyszczony grunt przekazać podmiotom uprawnionym do jego transportu i rekultywacji lub unieszkodliwiania.
8. Wodę na potrzeby socjalne oraz budowlane dostarczać na plac budowy beczkowozami.
9. Ścieki bytowe odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych (przewoźnych toalet lub innych). Zbiorniki systematycznie opróżniać (nie dopuszczać do ich przepełnienia) przez uprawnione podmioty.
10. Prace ziemne prowadzić bez konieczności prowadzenia prac odwodnieniowych. W przypadku stwierdzenia konieczności odwodnienia wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych.
11. Roboty ziemne prowadzić w sposób nienaruszający stosunków gruntowo-wodnych, a w szczególności ograniczający ingerencję w warstwy wodonośne.

12. Zdjętą wierzchnią warstwę ziemi (odkład) składować poza obszarami, na których znajdują się ciekły wodne, poza terenem zagrożonym powodzią, a także poza obszarami kierunku spływu wód powierzchniowych do ujęć wód podziemnych.
13. Wody opadowe i roztopowe z pasa drogowego odprowadzać za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na istniejące pobocza gruntowe oraz do wybudowanych rowów. Odprowadzanie ww. wód do odbiorników prowadzić w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz nie zmieniając stanu wody na gruncie, a zwłaszcza kierunku i natężenia odpływu ww. wód znajdujących się na gruncie.
14. Teren inwestycji wyposażyć w niezbędną ilość szczelnych i nieprzepuszczalnych pojemników, koszy i kontenerów do gromadzenia odpadów.
15. Odpady magazynować w sposób selektywny, a następnie sukcesywnie przekazywać do odbioru podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami.
16. Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów oraz przepustów, dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki.
17. Wycinkę krzewów wykonać poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia lub w trakcie jego trwania po potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa, maksymalnie na 2 dni przed planowaną wycinką, braku lęgów (gniazd) chronionych gatunków ptaków w obrębie usuwanych krzewów.
18. Drzewa i krzewy, które nie podlegają wycince a pozostają w zasięgu oddziaływania inwestycji, na etapie budowy zabezpieczyć przed:
  - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew i wygrodenie krzewów,
  - b) mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,



- c) przesuszeniem systemu korzeniowego poprzez utrzymywanie maksymalnie przez dobę otwartych wykopów lub stosowanie mat osłaniających i ich nawilżanie w okresie obniżonej wilgotności gruntu i powietrza.
19. W zamian za usuwane krzewy, wykonać nasadzenia zastępcze w minimalnej skali 100 m<sup>2</sup> powierzchni obsadzonej krzewami. Do nasadzeń zastępczych wykorzystać rodzime gatunki krzewów. Nasadzenia wykonać przed ostatecznym oddaniem inwestycji do eksploatacji.
20. W celu zachowania drożności przepustów pod drogą jako przejść dla małych zwierząt, ich przebudowę prowadzić z zastosowaniem rur o średnicy odpowiadającej minimum średnicy istniejących przepustów.

#### Uzasadnienie

W dniu 15 maja 2019 r., wpłynął wniosek z dnia 6 maja 2019 r., Gminy Skrwilno, uzupełniony pismem z dnia 22 maja 2019 r. (wpływ: 24 maja 2019 r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa drogi gminnej nr 120414C Skrwilno – Mościska”.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia, ustalono, że jest to zamierzenie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione 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 t.j.), 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”, ponieważ długość budowanej (przebudowywanej) drogi wynosi około 1,89 km.

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 uouioś, nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 uouioś, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj, charakter oraz usytuowanie planowanego przedsięwzięcia, zważywszy

na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę jego oddziaływania.

Zamierzenie obejmuje budowę (przebudowę) odcinka drogi gminnej nr 120414C relacji Skrwilno – Mościska, zlokalizowanego w obrębach geodezyjnych nr 0007 Mościska oraz 0012 Rak, gmina Skrwilno, powiat rypiński. Początek opracowania stanowi skrzyżowanie omawianej drogi gminnej z drogą powiatową nr 2222C relacji Skrwilno – Mościska – granica województwa (działki ewid. nr 40 i 84 obręb 0007 Mościska), a koniec – działka ewid. nr 62 obręb 0012 Rak, na skrzyżowaniu z drogą gruntową (działka ewid. nr 147/3 obręb 0012 Rak).

Inwestycja przebiegać będzie w sąsiedztwie terenów rolnych oraz zabudowy zagrodowej.

Planowana do przebudowy droga służy do obsługi ruchu lokalnego i obecnie posiada nawierzchnię gruntową o szerokości od 3 do 4 m. Obustronnie występują pobocza gruntowe, a miejscami także zarysy rowów odwadniających. Obecnie wody opadowe i roztopowe z nawierzchni jezdni odprowadzane są powierzchniowo na pobocza oraz tereny sąsiednie. Nie występują chodniki, drogi rowerowe, bariery ochronne i oświetlenie.

Celem zadania jest poprawa bezpieczeństwa, warunków komunikacyjnych i stanu technicznego drogi poprzez wykonanie nowej, twardej i równej nawierzchni oraz jej poszerzenie i znormalizowanie. Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi.

W ramach budowy (przebudowy) przewiduje się m.in.:

- wykonanie podbudowy drogi z kruszywa,
- ułożenie warstwy wiążącej i ścieralnej z betonu asfaltowego,
- budowę chodnika jednostronnego o nawierzchni z kostki betonowej, na całej długości odcinka,
- budowę jednej zatoki autobusowej o nawierzchni z kostki betonowej,
- wykonanie około 50 zjazdów z drogi,
- wykonanie drogowych rowów odwadniających,
- remont/odbudowę dwóch przepustów drogowych,
- wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego (oznakowanie, oświetlenie miejscowe).

Tym samym wykonana zostanie konstrukcja drogi dwupasmowej, dwukierunkowej, klasy L (lokalnej), o kategorii ruchu KR1. Przyjęta prędkość projektowa to 30-40 km/h. Szerokość jezdni będzie ujednolicona i wyniesie 5,5 m, a szerokość poboczy to 2 x 0,75 m. Przewidziano spadek drogi poprzeczny daszkowy w wielkości 2%, a także pochylenie

poprzeczna pobocza w wielkości 8%.

W związku z poszerzeniem pasa drogowego, zachodzi potrzeba wydzielenia pasów gruntu z nieruchomości przyległych. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, przewiduje się włączenie do pasa drogowego części działek ewid. nr: 39, 41/1, 41/2, 41/3, 59, 61, 62, 84, 214 obręb 0007 Mościska oraz nr: 27, 28, 35, 40, 41/1, 41/2, 42, 53/2, 53/4, 53/5, 54, 148, 149, 150, 154, 175, 176/1, 176/2, 177, 178/1, 179, 180, 220, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 230, 232, 241, 244, 245, 246 obręb 0012 Rak.

Projektowana konstrukcja drogi jest następująca:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC 8 S,
- warstwa wyrównawcza z betonu asfaltowego AC 11 W,
- podbudowa z kruszywa łamanego 0/31,5 mm, stabilizowanego mechanicznie.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z wodociągu gminnego oraz dowożonej na teren budowy beczkowozami), kruszywa kamiennego, piasku, cementu, masy mineralno-asfaltowej, elementów prefabrykowanych, a także paliw i energii elektrycznej.

W ramach prac projektowych, Inwestor rozważał następujące warianty:

- wariant „0”, w którym przedsięwzięcie nie jest realizowane, a istniejąca droga ulega dalszej degradacji, przyczyniając się do generowania uciążliwości dla środowiska (zwiększona emisja hałasu oraz pyłów),
- wariant I (przyjęty do realizacji), polegający na przebudowie drogi generalnie po istniejącym śladzie, wraz z poszerzeniem pasa drogowego o część nieruchomości sąsiednich, które zostaną wykupione przez Inwestora. Ponadto, przebudowane zostaną przepusty drogowe oraz wykonane będą rowy drogowe odwadniające, chodnik oraz przystanek autobusowy,
- wariant II, polegający jedynie na powierzchniowej naprawie nawierzchni drogi, bez przebudowy przepustów drogowych, budowy chodników i rowów przydrożnych.

Zaproponowany zakres prac i rodzaj technologii zostały uznane za optymalne pod względem ekonomicznym i wytrzymałościowym. Nastąpi także wyraźna poprawa systemu odwodnienia jezdni.

Na obszarze, na którym oddziaływać będzie przedmiotowe zamierzenie, nie znajdują się inne przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko. Zadanie jest powiązane funkcjonalnie z istniejącą siecią dróg. W najbliższym czasie nie są planowane do przebudowy odcinki dróg, z którymi krzyżuje się odcinek objęty projektem. Nie powinno więc zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej



z przebudowywaną drogą.

Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

Ponadto, inwestycja nie wiąże się z nadmiernym wykorzystywaniem zasobów naturalnych, ponadnormatywnymi emisjami i występowaniem innych uciążliwości oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż przedmiotowe zadanie nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 grudnia 2014 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2014 r., poz. 1923 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Gospodarka odpadami prowadzona będzie zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami i zasadą minimalizacji ich ilości. Wszystkie odpady, powstające podczas prac budowlanych gromadzone będą w sposób selektywny w wyznaczonych i przystosowanych do tego celu miejscach, a następnie z odpowiednią częstotliwością przekazywane do odzysku lub unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne pozwolenia.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami, tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2019 r., poz. 701 ze zm.).

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek; wybrzeży i środowisko morskie; górskie lub leśne; objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, na których standardy jakości zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia; o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne; o znacznej gęstości zaludnienia (według danych Głównego Urzędu Statystycznego, gęstość zaludnienia gminy

Skrwilno wynosi około 48 osób/km<sup>2</sup>); przylegające do jezior; jak również uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej.

Zamierzenie będzie realizowane w obszarze głównego zbiornika wód podziemnych nr 215 „Subniecka warszawska” oraz poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią, a także poza strefami ochronnymi ujęć wód podziemnych na potrzeby zaopatrzenia ludności.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911 t.j.).

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200048, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

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

- PLRW200023275616 – Skrwa do Dopływu spod Przywitowa z jez. Skrwilno, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLRW20002327563129 – Konopatka, zaliczonym do regionu wodnego Środkowej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

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. Materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona



zostanie w opończę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym i posiadającym szczelną nawierzchnię, poza: terenami chronionymi akustycznie, obszarami zadrzewionymi i zasięgiem rzutu koron drzew, z dala od cieków i zbiorników wodnych.

Sprzęt wykorzystywany podczas prac realizacyjnych będzie sprawny technicznie. Ponadto, na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych nastąpi, tak jak obecnie, powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, za pomocą nadanych spadków podłużnych i poprzecznych oraz do projektowanych i odtworzonych rowów przydrożnych. W ramach przedsięwzięcia nie planuje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych, pochodzących z jezdni.

Biorąc pod uwagę zakres robót, nie przewiduje się naruszenia istniejących warunków hydrogeologicznych, w tym warstw wodonośnych.

Na etapie realizacji zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki. Opróżnianiem bezodpływowych zbiorników zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Projektowana inwestycja nie przyczyni się do zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych, a więc nie ograniczy możliwości osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 1614 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja zamierzenia przy przyjętym rozwiązaniu lokalizacji (zgodnie z istniejącym przebiegiem drogi) nie wymaga naruszania cennych siedlisk przyrodniczych i ich przekształcania, usunięcia drzew, rozbiórki obiektów kubaturowych lub zajęcia siedlisk wrażliwych.

Przedmiotowy projekt obejmuje usunięcie lokalnych zakrzewień kolidujących z przedmiotową inwestycją. W związku z zaplanowaną wycinką, w zamian za usuwane krzewy zostaną wykonane nasadzenia zastępcze na łącznej powierzchni minimum 100 m<sup>2</sup>.

Do nasadzeń zastępczych zostaną wykorzystane rodzime gatunki krzewów.

W celu wyeliminowania zagrożenia uszkodzenia drzew i krzewów znajdujących się w zasięgu oddziaływania inwestycji stwierdzono potrzebę zastosowania działań minimalizujących i zabezpieczających pnie i korzenie przed uszkodzeniami. Ponadto, wskazano na konieczność lokalizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza rzutem koron drzew.

Biorąc pod uwagę potencjalną możliwość zasiedlania krzewów przez gatunki chronione, wskazano na konieczność realizacji wycinki zakrzewień poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia lub po potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku lęgów chronionych gatunków ptaków w obrębie usuwanych krzewów.

W celu wyeliminowania zagrożenia śmiertelności małych zwierząt wskutek tworzenia pułapek ekologicznych, wskazano na potrzebę kontrolowania wykopów oraz objętych pracami inwestycyjnymi przepustów, pod kątem obecności małych zwierząt oraz przenoszenie znalezionych osobników do miejsc umożliwiających dalszą wędrówkę.

Celem utrzymania drożności przepustów drogowych jako przejść dla małych zwierząt, przepusty po zrealizowanej przebudowie będą posiadać średnicę równą lub większą niż przed wykonaniem ich przebudowy.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz.

Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

W związku z powyższym nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Jednocześnie informuję, że w przypadku, jeśli skutkiem robót budowlanych, bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.:

- w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji



lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,

- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował 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. Analizowany odcinek drogi gminnej obsługuje głównie ruch lokalny. Biorąc zatem pod uwagę charakter przebudowywanej drogi i niewielkie natężenie ruchu, nie będzie to oddziaływanie znaczące. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zamierzenia.

Projektowane przedsięwzięcie jest przystosowane do postępujących zmian klimatu. Klęski żywiołowe nie zagrażają planowanej inwestycji, przebudowywane drogi znajdują się poza terenami zalewowymi. Zaprojektowana nawierzchnia z betonu asfaltowego jest odporna na upały i susze.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiana przebudowa ma charakter lokalny, a planowana konstrukcja nawierzchni zabezpieczać będzie przed deformacją drogi oraz zapewni odpowiednią sztywność i nośność, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu.

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

Na etapie realizacji, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości, takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisja zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań, wszystkie prace w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem powinny być wykonywane wyłącznie w porze dziennej. Pojazdy i maszyny budowlane będą posiadać wymagane dokumenty uprawniające je do pracy (przeeglądy, atesty itp.). Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji będą



miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie. Uciążliwości związane z etapem budowy zostaną ograniczone przestrzennie i będą przesunąć się w miarę postępu prac.

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska pod względem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Zamierzenie nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i dotyczy przebudowy nawierzchni istniejącego odcinka drogi gminnej. Zakłada się polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Obecnie stan techniczny ciągu komunikacyjnego jest zły, co powoduje wzrost ilości spalanej paliwa, w związku z tym również emisji zanieczyszczeń do powietrza. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej, nie obejmuje również zmiany przebiegu, podłączenia do innych dróg itp. Dzięki przebudowie poprawi się równość jezdni, zwiększy się stopień bezpieczeństwa, jak i komfort uczestników ruchu. Analizowana droga gminna nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywanym przede wszystkim na potrzeby obsługi ruchu lokalnego, zapewniając połączenia miejscowości o znaczeniu rolno-gospodarczym oraz dojazd dla rolników do pól. Występujący ruch pojazdów jest ruchem o małym natężeniu obejmującym głównie samochody osobowe, ciężarowe i maszyny rolnicze.

Planowany do przebudowy odcinek drogi gminnej pokryje się z istniejącym przebiegiem. Dotychczasowe przeznaczenie działek drogowych w wyniku realizacji zamierzenia pozostaje bez zmian. Prognozowany średni dobowy ruch pojazdów po wykonaniu inwestycji może ulec nieznacznemu wzrostowi z uwagi na polepszenie stanu nawierzchni i komfortu jazdy. Nadal pozostanie to ruch o małym natężeniu. Przedsięwzięcie ma na celu polepszenie parametrów istniejącej drogi gminnej, co przełoży się na poprawę płynności jazdy i wyeliminuje konieczność nagłego hamowania i zatrzymywania się. Usprawnienie przejazdu wpłynie pozytywnie na stan klimatu akustycznego oraz powietrza atmosferycznego. Ponadto, z uwagi na mały udział pojazdów ciężkich, inwestycja nie wpłynie na pogorszenie lokalnego klimatu akustycznego.

Prace budowlane wykonane zostaną ze szczególną ostrożnością, z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla najbliższego sąsiedztwa i środowiska.

Zastosowanie prawidłowych rozwiązań projektowych, technicznych i technologicznych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji, a także eksploatacji inwestycji.

W toku postępowania administracyjnego Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

w Bydgoszczy:

- pismem z dnia 29 maja 2019 r., znak: WOO.420.121.2019.DK.4, wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rypinie o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, który pismem z dnia 10 czerwca 2019 r., znak: N.NZ-40-4-5/19 (wpływ: 11 czerwca 2019 r.), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,
- pismem z dnia 29 maja 2019 r., znak: WOO.420.121.2019.DK.5, wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, który pismem z dnia 26 czerwca 2019 r., znak: WA.RZŚ.436.1.1308.2019.ZZ07.AK (wpływ: 1 lipca 2019 r.), wezwał tutejszy Organ do uzupełnienia przedłożonej dokumentacji o informatyczny nośnik danych z zapisem karty informacyjnej przedsięwzięcia w formie elektronicznej, w związku z tym, iż doręczono uszkodzony nośnik danych. W związku z powyższym, pismem z dnia 3 lipca 2019 r., znak: WOO.420.121.2019.DK.9, Organ prowadzący postępowanie przekazał Dyrektorowi Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie wnioskowany nośnik danych.

Ponadto, biorąc pod uwagę zmianę zakresu przedsięwzięcia, w związku z przedłożonym przez Inwestora w dniu 8 lipca 2019 r., pismem informującym o zwiększeniu szerokości projektowanej jezdni z 5,0 do 5,5 m, tutejszy Organ:

- pismem z dnia 11 lipca 2019 r., znak: WOO.420.121.2019.DK.12, ponownie wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Rypinie o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, który pismem z dnia 23 lipca 2019 r., znak: N.NZ-40-4-5/19), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko,
- pismem z dnia 11 lipca 2019 r., znak: WOO.420.121.2019.DK.13, ponownie wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię, w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, który pismem z dnia 31 lipca 2019 r., znak: WA.RZŚ.436.1.1308.2019.ZZ07.AK.2 (wpływ: 5 sierpnia 2019 r.), wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia

nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, jednocześnie określając warunki i wymagania konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

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

#### POUCZENIE

1. Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.
2. Zgodnie z art. 74 ust. 1b uouioś, poświadczoną przez właściwy organ mapę ewidencyjną, obejmującą teren realizacji oraz obszar oddziaływania przedsięwzięcia, a także wypis z rejestru gruntów lub inny dokument, wydany przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalający na ustalenie stron postępowania, obejmujący teren realizacji i obszar oddziaływania przedsięwzięcia, należy przedłożyć w terminie 14 dni od dnia, w którym niniejsze postanowienie stało się ostateczne.

Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

*Maria Dombrowicz*

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Skrwilno, ul. Rypińska 7, 87-510 Skrwilno,
2. pozostałe strony postępowania, zawiadomione w trybie art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego.

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Rypinie, ul. Warszawska 38a, 87-500 Rypin,
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, ul. Zarzecze 13B, 03-194 Warszawa.

Sprawę prowadzi: Daniel Kulczewski, tel.: 52 50-65-666, wew. 6033, e-mail: daniel.kulczewski.bydgoszcz@rdos.gov.pl