



Bydgoszcz, dnia 20 grudnia 2016 r.

WOO.4240.893.2016.KŚ.3

### OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), dalej ustawa oos, § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 j.t.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Drzycim, z dnia 14 października 2016 r. (wpływ: 19.10.2016 r.), znak: RIRG.6220.18.2.2016, po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną: 22.11 oraz 6.12.2016 r.), złożonego przez Zarząd Dróg Powiatowych w Świeciu,

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1213C Osie Stacja Kolejowa – Drzycim”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

### UZASADNIENIE

Wójt Gminy Drzycim, pismem z dnia 14 października 2016 r. (wpływ: 19.10.2016 r.), znak: RIRG.6220.18.2.2016, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną: 22.11 oraz 6.12.2016 r.), stwierdzono, 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, 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”.

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

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ustawy ooś, Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji, jej usytuowanie, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę oddziaływania.

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko - pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gmin Osie i Drzycim. Długość odcinka na terenie gminy Osie wynosi około 90 m, a terenie gminy Drzycim ok. 5900 m. Przedsięwzięcie polega na przebudowie (wykonaniu poszerzenia) istniejącej drogi powiatowej, na długości około 6 km, do szerokości 5,50 - 6,00 m wraz z wykonaniem podbudowy z kruszywa łamanego, ułożeniem warstwy wyrównawczej z betonu asfaltowego oraz warstwy ścieralnej z SMA. Nastąpi również przebudowa istniejących zjazdów, wykonanie obustronnych poboczy, chodników, zjazdów oraz zatok autobusowych z kostki betonowej oraz niezbędnej infrastruktury m.in. znaków pionowych i poziomych, barier ochronnych, itp.

Istniejąca droga powiatowa stanowi dojazd do zabudowy jednorodzinnej, pól, gospodarstw rolnych oraz zakładów pracy w okolicznych miejscowościach (Żur, Spławie, Wery i Drzycim), jak również poprzez drogę wojewódzką nr 239 i powiatową nr 1225C stanowi tranzyt do innych miejscowości. Istniejąca nawierzchnia jest zniszczona, występują nierówności, spękania siatkowe z wieloma naprawami poprzez remonty cząstkowe lub powierzchniowe utrwalenia. Lewa krawędź jezdni jest mocno zdeformowana poprzez wrastające korzenie drzew.

Budowę drogi zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- a) długość odcinka ok. 6,0 km,

- b) klasa drogi Z (zbiorcza),
- c) kategoria ruchu – KR 2,
- d) prędkość projektowa 40 km/h,
- e) szerokość jezdni 5,50 – 6,00 m,
- f) szerokość poboczy 1,0 m.

W skład zadania inwestycyjnego wchodzi:

- a) rozbiórka elementów drogi,
- b) wycinka kolidujących drzew i krzewów,
- c) przebudowa istniejących skrzyżowań i zjazdów,
- d) remont istniejących przepustów,
- e) wzmocnienie istniejących skarp nasypów,
- f) wykonanie robót ziemnych,
- g) wykonanie korytowania pod poszerzenie na wskazanych odcinkach drogi,
- h) wykonanie frezowania istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- i) wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża,
- j) wykonanie warstwy odsączającej z piasku,
- k) wykonanie warstwy z gruntu stabilizowanego cementem  $R_m=2,5\text{Mpa}$ ,
- l) wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5mm,
- m) wykonanie podbudowy z betonu asfaltowego,
- n) wykonanie nawierzchni istniejących zjazdów z betonu asfaltowego lub z betonowej kostki brukowej,
- o) wykonanie odcinków nawierzchni chodnika z betonowej kostki brukowej,
- p) wykonanie miejsc postojowych w miejscowości Drzycim,
- q) wykonanie nawierzchni jezdni z mieszanki mastyksowo-grysowej (SMA),
- r) wykonanie przystanków autobusowych z peronem,
- s) wykonanie obustronnych poboczy, o nawierzchni gruntowej ulepszonej stabilizowanej mechanicznie lub o nawierzchni z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- t) wykonanie oznakowania poziomego i pionowego,
- u) wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu (w tym ustawienie barier stalowych),
- v) regulacja istniejących zaworów wodociągowych, studni telekomunikacyjnych i kanalizacyjnych,
- w) renowacja rowów przydrożnych,
- x) wykonanie robót wykończeniowych.

W związku z charakterem zamierzenia, w czasie realizacji będzie wykorzystywany sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączania silników spalinowych podczas dłuższych postojów. Sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych będzie sprawny, bez wycieków paliwa, czy olejów. Czynności uzupełniania paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt, a także reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. Ponadto może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych, uciążliwości te mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Podczas realizacji analizowanego zadania ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie będą powstawały ścieki technologiczne.

Podczas wykonywania zadania powstawać mogą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz komunalne. Wszystkie one będą gromadzone w wydzielonym miejscu, odpowiednio zabezpieczone, a następnie wywiezione i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.).

Generowany destrukcyjny asfaltowy będzie przetwarzany wyłącznie w instalacjach lub urządzeniach do tego przeznaczonych.

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

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej i jej uzupełnieniach rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gleby.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Odry. Z uwagi na rodzaj, zakres i niewielką skalę oraz lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (M.P. z dnia 6 grudnia 2016 r., poz. 1967).

Planowane zamierzenie zlokalizowane jest w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Bory Tucholskie PLB220009 oraz Wdeckiego Parku Krajobrazowego wraz z otuliną.

W przypadku obszarów Natura 2000 zastosowanie znajduje w szczególności art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651 ze zm.), w tym zakaz podejmowania działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na obszary sieci Natura 2000, w szczególności pogorszyć stan siedlisk, wpłynąć negatywnie na gatunki lub pogorszyć integralność obszaru, a także połączenia z innymi obszarami.

Ponadto względem ww. obszaru Natura 2000 obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 1183).

Na terenie Wdeckiego Parku Krajobrazowego obowiązują uwarunkowania wynikające z rozporządzenia Nr 29/2004 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 listopada 2004 r. w sprawie Wdeckiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Nr 111, poz. 1888), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Jednocześnie zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą inwestycji celu publicznego.

Zgodnie z kartą informacyjną zamierzenie wiąże się z wycinką drzew (w większości złym stanie zdrowotnym), w obrębie których stwierdzono obecność porostów chronionych na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408) - odnoźnicy jesionowej, kępkowej i mączystej, brodaczki kępkowej oraz wabnicy kielichowatej, których osobniki ulegną zniszczeniu. Z uwagi na powszechność występowania ww. gatunków, jak również obecność dogodnych dla nich siedlisk, wycinka nie będzie stanowić zagrożenia dla zachowania populacji gatunków chronionych porostów.

Ponadto w obrębie drzew przeznaczonych do usunięcia stwierdzono obecność gniazd ptasich [8 gniazd sierpówki – gatunku chronionego na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 1348)] oraz 4 częściowo zniszczonych, ubiegłorocznych gniazd ptasich, których przynależności gatunkowej nie określono. W dokumentacji wskazuje się również na obecność siedlisk ptaków chronionych wykorzystujących do miejsca gniazdowania dziuple (szpak, sikory). Siedliska te zostaną skompensowane poprzez wykonanie siedlisk zastępczych

(skrzynek oraz pólek lęgowych) w ilości nie mniejszej niż ilość zniszczonych. W związku z tym nie przewiduje się negatywnego wpływu na populacje ptaków chronionych.

Drzewa przeznaczone do wycinki na podstawie przeprowadzonych badań, uznane zostały jako potencjalne siedlisko pachnicy dębowej (przy czym nie potwierdzono obecności gatunku). W związku z powyższym wycinka planowana jest do wykonania pod nadzorem przyrodniczym.

Drzewa niekolidujące z inwestycją zostaną zabezpieczone na czas realizacji inwestycji. Zgodnie z przedstawionymi wraz z kartą informacyjną wynikami inwentaryzacji przyrodniczej wycinka zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 30 sierpnia, pod nadzorem przyrodniczym. W ramach nadzoru przyrodniczego prowadzone będą również kontrole pod kątem obecności płazów w trakcie realizacji prac.

Jednocześnie z uwagi na przebieg inwestycji w części w terenie leśnym zaplanowano oznakowanie przebudowanego odcinka drogi znakami ostrzegawczymi, przy czym należy dodać, że nie stwierdzono tu intensywnej migracji zwierząt.

Inwestycja nie powoduje niszczenia siedlisk przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, a także nie generuje zagrożeń określonych w ww. zarządzeniu w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. Ponadto nie wiąże się z ryzykiem nieosiągnięcia celów ochrony, określonych w ww. zarządzeniu.

Przedsięwzięcie nie powoduje naruszenia cennych przyrodniczo siedlisk, w tym obszarów podmokłych, bagiennych, łąkowych czy leśnych. Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej i uzupełnionej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

Aleja drzew przy omawianej drodze stanowi pomnik przyrody ustanowiony rozporządzeniem Nr 11/91 Wojewody Bydgoskiego z dnia 1 lipca 1991 r. w sprawie uznania za pomniki przyrody tworów przyrody na terenie województwa bydgoskiego (Dz. Urz. Woj. Bydg. z 30.07.1991 r., nr 15, poz. 120) względem, którego obowiązują uwarunkowania wynikające z art. 45 ustawy o ochronie przyrody.

W związku z powyższym, na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się zagrożenia obszarów chronionych, w tym Wdeckiego Parku Krajobrazowego oraz obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Jednocześnie, o ile ewentualna wycinka drzew stanowiących pomnik przyrody, nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, to niniejsza opinia nie stanowi zezwolenia na podjęcie czynności zakazanych (wycinkę drzew) względem ww. pomnika przyrody, jak również nie znosi ochrony z przedmiotowych drzew. Zgodnie z art. 44 ust. 4 ustawy o ochronie przyrody zniesienie formy ochrony przyrody, o której mowa w ust. 1, następuje w razie utraty wartości przyrodniczych i krajobrazowych, ze względu na które ustanowiono formę ochrony przyrody, lub w razie konieczności realizacji inwestycji celu publicznego w przypadku braku rozwiązań alternatywnych lub zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego. Projekty uchwał dotyczące zniesienia lub ustanowienia pomników przyrody, wymagają uzgodnienia z właściwym regionalnym dyrektorem ochrony środowiska (co stanowi odrębną i niezależną od oceny oddziaływania na środowisko procedurę).

Ponadto informuję, że w odniesieniu do gatunków chronionych obowiązują uwarunkowania wynikające z art. 51 i 52 ustawy o ochronie przyrody. W przypadku konieczności podjęcia czynności zakazanych względem ww. gatunków konieczne jest uprzednie uzyskanie stosownego zezwolenia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska, zgodnie z wymogami art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

W wyniku prowadzonych prac nie przewiduje się zakłócenia walorów krajobrazowych terenu lub zajęcia powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk szczególnie dogodnych dla gatunków chronionych związanych terenami leśnymi, obszarami wodnymi, wodno – błotnymi i łąkami.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, przyjęty zakres robót jej lokalizację oraz zakres działań minimalizujących, nie przewiduje się aby planowane prace, wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności, a tym samym nie wymaga wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody, w tym walorów przyrodniczych ww. obszaru chronionego krajobrazu.

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie terenu.

Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy obszar usytuowany jest na niektórych odcinkach wzdłuż zabudowy, nie sposób przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie przebudowy 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 planowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy sprzętu i 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.

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

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie, na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury,



działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujść wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowskiej.

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

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

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy  
Karolina Słojś  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Drzycim
2. Zarząd Dróg Powiatowych w Świeciu
3. Pan Maciej Wojnowski - MStudio ul. Gen. W. Sikorskiego 1/17c; 86-100 Świecie
4. RDOŚ – a/a

Kontakt w sprawie z Panią Kariną Ścieszyńską tel. (52) 506 56 66 wew. 6052 e-mail: kscieszynska@rdos-bydgoszcz.pl.