

RRiB.6220.18.5.2017

## POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 63 ust. 1, 2 i 2a, art. 64 ust.1 pkt 1, pkt 2 i pkt 4, art. 65 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( t.j. Dz. U. z 2017 roku, poz. 1405 ze zm.) oraz § 3 ust. 1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko ( Dz. U. z 2016 roku, poz.71 j.t.) zgodnie z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks Postępowania Administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2017 roku, poz. 1257 ze zm.).

### W Ó J T G M I N Y J E Ż E W O

po rozpatrzeniu wniosku:

**Pani Anety Słowik**

Reprezentującej firmę:

**Biuro Projektów TRASA Sp. z o.o.**  
ul. Janusza Zeylanda 1/7  
60-808 Poznań

działającego z upoważnienia:

**Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy**  
ul. Dworcowa 80  
85-010 Bydgoszcz

w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla realizacji przedsięwzięcia pod nazwą:

**„Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 272 Laskowice – Jeżewo – Grupa – Dolna Grupa na odcinku od km 9+515 do km 12+888”,**

po uzyskaniu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w zakresie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, opinii Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Tczewie i w Chojnicach w zakresie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

### p o s t a n a w i a :

- I. Stwierdzić, że dla wyżej wymienionego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.
- II. Zgodnie z treścią art. 63 ust. 2a ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko wskazują:
  1. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w tym:
    - a) Drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływaniu prac zabezpieczyć przed:

- uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, np. poprzez odeskowanie pni do wysokości pracy maszyn (minimum na wysokości 1,5 m) oraz podwiązywania kolidujących gałęzi;

- zmianą warunków siedliskowych poprzez nie podnoszenia poziomu gruntu w obrębie pni drzew;

- przesuszeniem odkrytych brył korzeniowych, np. poprzez ograniczenie czasu odkrycia korzeni oraz stosowanie mat słomianych lub zwilżanie brył w okresie trwania suszy lub wysokich temperatur podczas prowadzonych robót.

b) Zaplecze budowy oraz miejsce składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować poza obrysem koron drzew, płatami stwierdzonych cennych siedlisk przyrodniczych, terenami podmokłymi, użytkami łąkowymi, stanowiskami występowania gatunków chronionych. Dopuszcza się organizację zaplecza w obrębie terenów zalesionych w miejscach lub drzewostanowych poza siedliskami zadrzewień terenów podmokłych i po uzgodnieniu warunków tymczasowego zajęcia terenu z zarządcą lub właścicielem gruntów.

c) Wycinkę drzew kolidujących z realizacją przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braków lęgów ptasich w obrębie usuwanego drzewostanu.

d) W celu ograniczenia zagrożenia śmiertelności zwierząt na odcinku drogi przecinającego tereny doliny cieku z towarzyszącymi użytkami łąkowymi (w km około 9+907 – 9+970) oraz w obrębie terenów leśnych wprowadzić:

- znaki A 18b z informacją o długości odcinka objętego ostrzeżeniem;

- ograniczenie prędkości do 40 km/h w obrębie doliny w km około 9+907 – 9+970 oraz do 60 km/h w obrębie terenów leśnych.

e) Celem ograniczeniem skali zniszczenia stwierdzonych cennych siedlisk przyrodniczych lub zajęcia płatów występowania gatunków roślin objętych ochroną poza powierzchniami przewidywanego zajęcia, przed przystąpieniem do prac ziemnych tymczasowo oznaczyć poszczególne obiekty i wydzielić powierzchnię stwierdzonych cennych siedlisk przyrodniczych i powierzchni występowania gatunków chronionych pozostających poza zasięgiem zajęcia, odgradzając je od pozostałej części stanowisk lub płatów zagrożonych zniszczeniem.

f) Prace ziemne w obrębie cieku krzyżującego się z pasem drogi w km około 9+950, prowadzić w miejscu projektowanego przepustu drogowego oraz na odcinkach do maksymalnie 15 m po obu stronach urządzenia.

g) Do umocnień skarp cieku stosować narzut kamienny lub ażurowe płyty betonowe przykryte gruntem spoistym.

h) Zapewnić nadzór przyrodniczy na etapie realizacji przedsięwzięcia.

i) W przypadku realizacji prac budowlanych w dolinie cieku krzyżującego się z pasem przedmiotowej drogi w okresach migracji płazów, tj. od początku marca do połowy maja i od połowy września do połowy listopada lub w dowolnym innym terminie po potwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy wzmożonej migracji herpetofauny, zapewnić montaż tymczasowych płotków wygradzająco-zabezpieczających, odłów migrujących osobników i przyniesienie do siedlisk umożliwiających kontynuację wędrówki poza terenem prowadzonych prac budowlanych.

## **2. Obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności:**

a) Nie wykorzystywać destruktu z frezowania nawierzchni do utwardzenia poboczy, w ramach przedmiotowej inwestycji.

b) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego

sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00-22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowej).

c) Przed rozpoczęciem robót budowlanych (prac ziemnych) i po ich zakończeniu przeprowadzić inwentaryzację istniejącego stanu budynków oraz innych obiektów budowlanych sąsiadujących z planowaną inwestycją, w celu udokumentowania ewentualnego wpływu zaplanowanych prac na ich stan techniczny.

d) Stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, zraszać je w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu.

e) Zapleczy budowy zaplanować poza terenami chronionymi akustycznie.

f) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.

g) Transportować materiały pyłące oraz masy bitumiczne samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie transportowanego materiału oraz emisję oparów asfaltów.

h) Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

i) Zapewnić przeniesienie na siedliska zastępcze pawężnicy palczastej *Peltigera polydactylon* ze stanowisk zagrożonych zniszczeniem. Przeniesienie gatunku wykonać wraz z warstwą ściółki i podłoża o miąższości minimum 10 cm na niezagrożone i dobrze oświetlone powierzchnie pobocza i linii oddziałowych w sąsiedztwie ich dotychczasowych stanowisk. Przeniesienie gatunku prowadzić pod nadzorem eksperta botanika.

j) Mrowiska mrówki rudnicy *Formica rufa*, której występowanie stwierdzono na przebiegu planowanej drogi (będących w bezpośredniej kolizji z budową), oznakować w terenie i przemieścić przed rozpoczęciem prac przy temperaturze powietrza nie niższej niż 10°C. Oznakowanie, ustalenie lokalizacji siedliska zastępczego i przemieszczenie mrowisk prowadzić pod nadzorem i w uwzględnieniu ze specjalistą przyrodnikiem (entomologiem).

k) W drugim roku od oddania drogi do użytkowania wykonać monitoring udatności przeprowadzonego przeniesienia ze stanowisk zagrożonych zniszczeniem pawężnicy palczastej i mrowisk mrówki rudnicy.

l) Z przeprowadzonego monitoringu udatności podjętego przeniesienia gatunków chronionych sporządzić raport, którego treść należy przekazać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy.

### **3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 uouioś, w szczególności w projekcie budowlanym:**

a) W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 4dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11, na odcinku od km 9+950 do km 10+200 przedmiotowej drogi wojewódzkiej nr 272.

b) W celu zapewnienia swobodnej migracji małych zwierząt w tym płazów, wzdłuż cieku krzyżującego się z przedmiotową drogą, przepust w km około 9+950 wykonać o konstrukcji skrzynkowej i parametrach wewnętrznych 1,5 m x 1,5 m.

c) W przepuście po obu stronach urządzenia zamontować półki przełazowe o szerokości minimalnej 50 cm, łagodnie połączonych z najściem w sposób umożliwiający swobodną migrację zwierząt.

d) Powierzchnię przełazową w zamontowanych półkach przykryć gruntem spoistym, wykluczając pozostawienie nawierzchni mogącej być przyczyną okaleczenia zwierząt lub ich śmiertelności.

e) Wykonać stałe ogrodzenia naprowadzająco-zabezpieczające dla płazów w obrębie doliny cieku w km około 9+907 – 9+960 (strona NE drogi) oraz 9+917 – 9+970 (strona SW drogi), szczelnie połączone z przyczółkami – konstrukcją przepustu. Planowane wygradzenia stałe o wysokości minimum 50 cm wykonać z betonowych profili prefabrykowanych, zaopatrzonych w bieżnię i odgiętą krawędź górną tzw. przewieszkę, montując je wzdłuż podstawy nasypu drogowego.

**4. Wykonanie analizy porealizacyjnej w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytku i przedstawienie wyników:**

- Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
- Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy,
- Wójtowi Gminy Jeżewo.

#### **Uzasadnienie**

Pani Aneta Słowik, reprezentująca Biuro Projektów TRASA Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, działająca z upoważnienia Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, zwróciła się do Wójty Gminy Jeżewo z wnioskiem, znak: L.dz. 1061/ZD4/2017 z dnia 05.12.2017 r. (wpływ do tut. Urzędu 06.12.2017 r.) o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w związku z planowaną przebudową drogi wojewódzkiej nr 272 Laskowice – Jeżewo – Grupa – Dolna Grupa na odcinku od km 9+515 do km 12+888.

Do wniosku o wydanie decyzji załączona została karta informacji przedsięwzięcia, a także mapa, obejmująca teren, planowanej realizacji zadania, z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie i poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej gruntów oraz uproszczone wypisy z rejestru gruntów.

Wnioskowane przedsięwzięcie wymienione jest w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 71), cyt.: „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 a art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”. W ramach inwestycji planowana jest przebudowa około 3,373 km drogi wojewódzkiej nr 272, zatem stanowi przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko i zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 roku, poz. 1405 z późn. zm.) wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( t.j. Dz. U. z 2017 roku, poz. 1405 ze zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Wójt Gminy Jeżewo.

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.

Planowana inwestycja zakłada realizację przedsięwzięcia na odcinku od km 9+515 do km 12+888. Przebudową objęty zostanie odcinek drogi wojewódzkiej nr 272, który swój początek ma między miejscowością Pleśno a Ciemniki, koniec natomiast przed ciekim Maława. W ramach planowanego zadania, na całym przedmiotowym odcinku, analizowana droga posiadająca status drogi wojewódzkiej (DW272) będzie przebudowywana, po śladzie istniejącej drogi. Długość odcinka objętego inwestycją w ramach realizowanego zadania wynosi około 3,373 km.

W ramach zadania zaprojektowano:

- przebudowę istniejącej i budowę nowej konstrukcji jezdni,
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni,
- regulację urządzeń obcych,
- przebudowę zjazdów,
- rozbiórkę istniejącego przepustu żelbetonowego w km 9+950,
- budowę nowego, żelbetonowego przepustu skrzynkowego o wymiarach w świetle 1,5 m x 1,5 m i długości dostosowanej do szerokości drogi po przebudowie,
- elementy BRD, wg potrzeb,
- oznakowanie poziome i pionowe,
- wykonanie poboczy gruntowych,
- wycinkę drzew i krzewów kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu,
- wykonanie odwodnienia projektowanego pasa drogowego za pomocą istniejących i przebudowanych rowów drogowych odparowująco – chłonnych, drenażu francuskiego oraz ścieków przykrawężnikowych z odprowadzeniem wody do rowów lub ścieków. Na odcinku od km 9+840 do km 10+100 projektuje się odprowadzenie wody do istniejącego cieku,
- przebudowę kolidujących z projektowanym zagospodarowaniem terenu sieci uzbrojenia terenu (nie wyklucz się powstania kolizji z innymi, niezainwentaryzowanymi sieciami uzbrojenia podziemnego).

Projektuje się nawierzchnię o szerokości 6,0 m, a na odcinkach, gdzie zaprojektowano łuki kołowe zastosowanie poszerzenie nawierzchni. Na odcinkach o przekroju drogowym zastosowano pobocza o szerokości 1 m, na odcinkach o przekroju ulicznym – w miejscach tego wymagających ścieki prefabrykowane. Zaprojektowano nawierzchnię asfaltową – warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC8, a na odcinku od km 9+950 do km 10+200 z uwagi na redukcję hałasu – SMA5. Inwestycja obejmuje zjazdy asfaltowe o szerokości od 5,0 m do 7,0 m wyokrąglone łukami o promieniu od 6 do 9 m.

Podstawowe parametry techniczne drogi po przebudowie:

- 1) kategoria drogi – wojewódzka,
- 2) klasa drogi – Z,
- 3) szerokość jezdni i rodzaj przekroju: przekrój drogowy (szerokość jezdni 2 x 3,0 m),
- 4) prędkość projektowana  $V_p = 50$  km/h,
- 5) prędkość miarodajna  $V_m = V_p + 20$  km/h = 70 km/h (poza terenem zabudowy),
- 6) kategoria ruchu – KR2,
- 7) przekrój poprzeczny:
  - a) jezdnie – pochylenie poprzeczne:
    - na odcinkach prostych – daszkowe – 2%,
    - na łukach kołowych – w zależności od promienia łuku i prędkości, miarodajnej,
  - b) gruntowe pobocze 1,0 m – pochylenie poprzeczne – 6%.

W ramach projektowanej przebudowy nie przewidziano znaczących korekt wysokościowych drogi. Projektowaną niweletę dostosowano do istniejącej drogi wojewódzkiej. Ze względów technologicznych założono jedynie podniesienie niwelety o maksymalnie 0,3 m. Niweletę drogi tak zaprojektowano, aby uzyskać pochylenie podłużne jezdni o wartości min. 0,3 % (lokalnie w terenie płaskim pochylenie podłużnie zmniejszono ze względu na konieczność dowiązania się do istniejącego terenu).

Wniosek został zamieszczony w publicznym dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie oraz zgodnie z art. 61 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1257 ze zm.) Wójt Gminy Jeżewo w dniu 12.12.2017 r., pismem znak: UG.6220.18.2017 zawiadomił strony o wszczęciu przedmiotowego postępowania. Niniejsze zawiadomienie zostało umieszczone na tablicy ogłoszeń w Urzędzie Gminy Jeżewo, na sołectkiej tablicy ogłoszeń w miejscowości Jeżewo oraz udostępnione na stronie: [www.bip.ug-jezewo.lo.pl](http://www.bip.ug-jezewo.lo.pl), w zakładce ochrona środowiska – wszczęte postępowania.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 roku, poz. 1405 z późn. zm.) w dniu 14.12.2017 r. Wójt Gminy Jeżewo zwrócił się do Regionalnego Dyrektora ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Świeciu oraz w dniu 15.02.2018 r. Wójt Gminy Jeżewo zwrócił się do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z Zarządem Zlewni w Chojnicach, a także w dniu 01.03.2018 r. Wójt Gminy Jeżewo zwrócił się do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie z Zarządem Zlewni w Tczewie o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz określenie ewentualnego zakresu raportu OOS dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Państwowy Powiatowy Inspektorat sanitarny w Świeciu nie wydał opinii w przedmiocie sprawy. Niezajęcie stanowiska przez ww. Organ traktuje się jako brak zastrzeżeń.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 15.01.2018 r. wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia, znak: WOO.4240.672.2017.JO1.2 w zakresie:

I. Emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza, o:

1. Weryfikację Ryc. 3, 5, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 w zakresie wskazania prawidłowej orientacyjnej lokalizacji przedsięwzięcia.
2. Przedstawienie, w analogiczny sposób jak zaprezentowany w KIP, wpływ na klimat akustyczny uwzględniający moment oddania inwestycji do eksploatacji, tj. w oparciu o dane ruchowe charakteryzujące moment rozpoczęcia eksploatacji zmodernizowanej drogi – 2020 rok). Ponadto, na mapach akustycznych należy przedstawić: kilometraż oraz lokalizację zabezpieczeń przeciwhałasowych.
3. Wskazanie autora opracowanych prognoz ruchu na rok 2020 i 2030. Ponadto należy określić czy badania uwzględniają planowane i będące w trakcie realizacji rozwiązania układu komunikacyjnego.
4. Zweryfikowanie, w zakresie klasyfikacji akustycznej terenu, zapisów obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

II. Ochrony przyrody, o:

1. Przedłożenie szczegółowej inwentaryzacji dendrologicznej drzew i krzewów wyznaczonych do usunięcia (kolidujących z realizacją inwestycji), podając informacje w zakresie:
  - a) Składu gatunkowego,
  - b) Pierśnicy pni drzew lub powierzchni krzewów,
  - c) Opisu stanu zachowania drzew wraz z danymi dotyczącymi występowania w ich obrębie: dziupli, próchnowisk, gniazd ptasich, siedlisk bytowania nietoperzy i pachnicy dębowej, gatunków chronionych porostów nadrzecznych.Wyniki inwentaryzacji dendrologicznej należy przedstawić w formie zestawienia tabelarycznego.

2. Przedłożenie załącznika mapowego z zaznaczonym drzewostanem (drzewami i krzewami) wyznaczonymi do usunięcia z ich oznakowaniem według zestawienia wyników przeprowadzonej inwentaryzacji.
3. Przedstawienie wyników inwentaryzacji przyrodniczej w zakresie:
  - a) Występujących nietoperzy wraz ze wskazaniem siedlisk letnich i zimowych w zasięgu oddziaływania oraz tras przelotu (w formie opisowej i map),
  - b) Informacji dotyczących występowania gniazd ptaków w obrębie drzewostanu wskazanego do usunięcia,
  - c) Załącznika mapowego z zaznaczonymi siedliskami gniazdowania stwierdzonych populacji lęgowych ptaków z wyróżnieniem populacji zasiedlających drzewostan wyznaczony do usunięcia.
4. Skorygowanie podanej na stronie 59 tezy o braku podejmowania działań kompensacyjnych względem siedlisk przyrodniczych i gatunków z uwagi na położenie inwestycji poza obszarami Natura 2000. Zgodnie z art. 75 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2017 r. poz. 519, ze zm.), kompensację przyrodniczą należy podejmować jeżeli ochrona stwierdzonych elementów przyrodniczych nie jest możliwa, a celem ich zastosowania jest naprawienie wyrządzonych szkód związanych z niszczeniem gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych.
5. W związku z niszczeniem lub naruszeniem cennych siedlisk przyrodniczych oraz stanowisk występowania gatunków chronionych:
  - a) Opisanie skali zniszczenia poprzez podanie udziału procentowego zniszczonych płatów do zinwentaryzowanych powierzchni siedlisk lub określenia ilości osobników w przypadku niszczenia stanowisk występowania gatunków chronionych;
  - b) Ustalenie potrzeby zastosowania działań kompensacyjnych, określając jej skalę, sposób wykonania, rodzaj, termin wykonania i lokalizację;
  - c) Uzasadnienie braku potrzeby lub możliwości podejmowania działań kompensacyjnych;
  - d) Określenie zakresu (skalę) i lokalizacji nasadzeń zastępczych za usuwany drzewostan;
  - e) Określenie działań związanych z odtworzeniem siedlisk lęgowych ptaków lub siedlisk bytowania innych chronionych gatunków zwierząt (po ich potwierdzeniu) propozycji lub uzasadnienie braku potrzeby wykonania siedlisk zastępczych.
6. Uszczegółowienie, z uwagi na obecność korytarzy ekologicznych zwierząt zaproponowanych działań minimalizujących, w tym:
  - a) Jednoznacznie określenie czy przewiduje się dostosowanie istniejącego przepustu drogowego (w obrębie kompleksu użytków zielonych na cieku bez nazwy) do potrzeb związanych z migracją małych zwierząt, czy też planuje się budowę nowego przepustu drogowego;
  - b) W przypadku przebudowy istniejącego przepustu określenie: szerokości półek przełazowych, parametrów przebudowywanego przepustu (szerokość i wysokość światła przepustu), sposobu zagospodarowania półek przełazowych i najść;
  - c) W przypadku budowy nowego przepustu określenie dokładnej lokalizacji nowego obiektu (podać kilometrąż), wskazanie parametrów nowego przepustu i sposobu zachowania powierzchni przełazowych (półki lub pasy suchego gruntu), opisanie sposobu zagospodarowania najść;
  - d) W związku z proponowanym wprowadzeniem płotków naprowadzająco-wygradzających przy przebudowanym lub nowo budowanym przepuście w obrębie stwierdzonego szlaku ekologicznego (w korytarzu migracji zwierząt) określenie:

- dokładnej lokalizacji płotków podając kilometraż posadowienia (wskazane jest wprowadzenie urządzeń na całej szerokości doliny),
  - szczegółowe opisanie montowanych płotków (wskazanie jest stosowanie urządzeń trwałych, systemowych i nie stosowania siatek z tworzywa), Sposobu eksploatacji urządzeń na etapie eksploatacji drogi po jej przebudowie (termin i częstotliwość obkasania i oczyszczania, częstotliwość kontroli stanu technicznego i napraw bieżących).
7. Przedstawienie zakresu działań minimalizujących związanych z:
    - a) Zagrożeniem prowadzenia prac w dolinie stanowiący korytarz ekologiczny, np. poprzez zastosowanie tymczasowych wygradzeń zabezpieczających;
    - b) Prowadzenie prac ziemnych w zasięgu koron drzew;
    - c) Potrzebą wytyczenia zaplecza budowy, miejsc postojowych lub składowania materiałów budowlanych poza terenami podmokłymi, zalesionymi, występowania cennych siedlisk przyrodniczych i stanowiskami gatunków chronionych;
    - d) Ograniczeniem zagrożenia śmiertelności zwierząt na drodze przebiegającej przez wprowadzenie stosowanych tablic informujących i ograniczenie prędkości dopuszczalnej jazdy.

### III. Gospodarki wodno-ściekowej, o:

1. Doprecyzowanie informacji dotyczącej głębokości wykopów. Ponadto, należy wskazać jaką metodą planuje się ewentualne odwodnienie wykopów oraz opisać sposób dalszego postępowania z tą wodą.
2. Uszczegółowienie, czy wody opadowe i roztopowe z jezdni przedmiotowego odcinka będą podczyszczone przed odprowadzeniem ich na odcinku od km 9+840 do km 10+100 do istniejącego cieku, a zawartość w nich zawiesiny ogólnej oraz węglowodorów ropopochodnych nie przekroczy wartości dopuszczalnych wskazanych w rozporządzeniu Rady ministrów z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzeniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U z 2014 r. poz. 1800).
3. Wyjaśnienie o jakich ściekach mowa m.in. na str. 17, tj.: "(...) z odprowadzeniem wody do rowów lub ścieków".
4. Doprecyzowanie o jakich substancjach podatnych na migrację wodną mowa na str. 68 KIP.
5. Podanie, czy czyszczenie rowów przewiduje się również na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Wnioskodawca pismem z dnia 09.02.2018 roku przekazał do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz do organu prowadzącego postępowanie uzupełnienie do karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz udzielił wyjaśnień w wymaganym zakresie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w dniu 22.02.2018 r. wydał opinię, znak: WOO.4240.672.2017.J01.3 (data wpływu do urzędu: 26.02.2018 r.), w której wyraził stanowisko o braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko i jednocześnie, zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 roku, poz. 1405 z późn. zm.). Jednocześnie wskazał:

1. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich.

2. Obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 roku, poz. 1405 z późn. zm.) w szczególności w projekcie budowlanym.

Stanowisko Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy w całości zostało uwzględnione w niniejszym postępowaniu.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Tczewie w dniu 15.03.2018 r. (wpływ do urzędu: 19.03.2018 r.), znak: GD.ZZŚ.4.435.55.2018.DK wydał opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenie osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Chojnicach w dniu 29.03.2018 r. (wpływ do urzędu: 05.04.2018 r.), znak: GD.ZZŚ.1.435.77.2018.ZM wydał opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenie osiągnięcia przez nie celów środowiskowych.

Stanowisko Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Tczewie i w Chojnicach w całości zostało uwzględnione w niniejszym postępowaniu.

Odstąpienie od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko poprzedzone zostało otrzymaniem opinii oraz dokładną analizą przesłanek wynikających z art. 63 ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 roku, poz. 1405 z późn. zm.).

Przebudowa nawierzchni drogi musi być zrealizowana w jej istniejącym śladzie, w związku, z czym brak jest możliwości dokonania wariantowania lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Rozważano wariant alternatywny polegający na zastosowaniu betonu cementowego. Stwierdzono, że mimo nawierzchnia jest trwalsza, to jednak, powoduje większą emisję hałasu, a proces technologiczny jej wykonania jest dłuższy.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania nie występują inne zrealizowane i realizowane inwestycje, które mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym zadaniem i wpływać niekorzystnie na właścicieli nielicznych prywatnych nieruchomości zlokalizowanych w sąsiedztwie planowanej inwestycji.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko oraz bioróżnorodność.

W fazie realizacji na przebudowę drogi wojewódzkiej zostaną wykorzystane materiały niezbędne do budowy drogi: beton asfaltowy, kruszywa, cement, asfalt, prefabrykaty oraz materiały z tworzyw sztucznych. Woda, przywożona beczkowozami, będzie wykorzystywana do przygotowywania mieszanek do przebudowy. Pracujące na budowie maszyny oraz urządzenia będą napędzane głównie olejem napędowym.

Na etapie eksploatacji będzie występowała emisja hałasu od poruszających się pojazdów oraz emisja gazów i pyłów w wyniku spalania paliw w silnikach pojazdów.

Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji, jak i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Analizowana inwestycja nie jest w żaden sposób istotnie wpłynąć na klimat, jak i zmiany klimatu, w tym zmiany w skali lokalnej, odczuwalne w jakikolwiek sposób oraz mogące mieć wpływ na otoczenie. Przy budowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie i materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Jednocześnie, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Na etapie budowy powstaną odpady z frezowania nawierzchni, odpady z remontów i przebudowy drogi, odpady opakowaniowe oraz komunalne związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy.

Na etapie robót budowlanych prowadzone będą także prace rozbiórkowe elementów stalowych i betonowych. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się rozbiórki budynków mieszkalnych ani też gospodarczych.

Planowana inwestycja przebiega w sąsiedztwie pojedynczych zabudowań mieszkalnych. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 j.t.), są to przede wszystkim tereny: zabudowy mieszkaniowej zagrodowej. Biorąc pod uwagę fakt, że po wykonaniu zamierzenia, na skutek wyrównania nawierzchni, ulegnie poprawie płynność ruchu, inwestycja nie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego na omawianym obszarze.

Planowana do przebudowy droga, na całym odcinku przecina krajobraz leśny. Jedynie w początkowym odcinku szlak komunikacyjny przebiega przez dolinę cieku i użytki zielone. W niewielkim, odwodnionym obniżeniu znajduje się młody drzewostan olszowy. Zabudowy jest nieliczna, punktowa, ma charakter zagrodowy i występuje wyłącznie w początkowym odcinku.

Na odcinku objętym opracowaniem w km 10+183 występuje skrzyżowanie z drogą gminną nr 030608C.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich.

Na obszarze projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód ziemnych, w tym siedliska łąkowe oraz ujścia rzek, obszary wybrzeży i środowisko morskie, obszary górskie lub leśne; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód o obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowy odcinek przecina na odcinku od km 9+900 do 10+050 dolinę cieku Plešno.

Analizowana 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).

Planowana inwestycja znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200028, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej 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.

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

- PLRW200017297269 – „Dopł. z Jeżewa, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. 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 dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

- PLRW200019297299 – „Mątawa od Sinowej Strugi do ujścia”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane przeprowadzone będą w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności uzupełnienia paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecza budowy oraz bazy materiałowe zlokalizowane zostaną w odpowiednim miejscu, posiadającym uszczelnioną powierzchnię z dala od cieków i zbiorników wodnych. W przypadku prowadzenia prac pomocniczych w terenie, należy nie dopuścić do przedostania się jakichkolwiek zanieczyszczeń (zwłaszcza substancji ropopochodnych) do środowiska (np. poprzez stosowanie szczelnych mat, czy folii). Ponadto, plac budowy zostanie wyposażony sorbenty i maty neutralizujące ewentualne wycieki substancji ropopochodnych.

Realizacja przedsięwzięcia przewiduje wykonanie wyłącznie płytkich wykopów związanych z korytowaniem i wykonaniem rowów drogowych. Powyższe prace zlokalizowane będą powyżej poziomu wód gruntowych. Ponadto, w ramach prac związanych z wykonaniem przepustu projektuje się lokalny wykop o głębokości do 1,0 m poniżej dna cieku. Ewentualne odwodnienie realizowane będzie metodą pompowania z odprowadzeniem podczyszczonej wody do rowu, w ciągu którego wykonuje się przepust.

Ścieki socjalno-bytowe planuje się gromadzić w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie.

Projektuje się wykonanie odwodnienia analizowanego pasa drogowego za pomocą istniejących i przebudowywanych rowów drogowych odparowująco-chłonnych, drenażu francuskiego oraz ścieków przykrawężnikowych z odprowadzeniem wody do rowów na odcinku od km 9+840 do km 10+100 projektuje się odprowadzenie wody do istniejącego cieku, które przed zrzutem będą podczyszczane w osadnikach.

Planowana inwestycja ze względu na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów

środowiskowych zawartych w wyżej wymienionym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

Odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, głównie odpady z remontu i przebudowy dróg, będą segregowane oraz magazynowane w kontenerach lub luzem w przeznaczonym odpowiednio pozwolenia na ich odzysk lub unieszkodliwienie. Odpady z frezowania nawierzchni drogi w pierwszej kolejności powinny zostać przekazane do odzysku w wytwórni mas bitumicznych, jako dodatek do mieszanek mineralno-asfaltowych. W przypadku wykorzystania destruktu poza instalacjami konieczne jest spełnienie warunków określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U z 2015 r., poz. 796 ze zm.) m.in. ich zagospodarowania poza obszarami poddanymi ochronie na podstawie przepisów o ochronie przyrody. Przedmiotowe zamierzenie jest zlokalizowane w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich. W związku z tym, w ramach planowanego zadania nie jest możliwe wykorzystanie destruktu z frezowania do utwardzenia poboczy. Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 21 t.j.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Na etapie prac realizacyjnych, w celu ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu lub transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. Wyjątek od tego stanowią prace betoniarские, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Ponadto, inwestycja przewiduje szereg działań minimalizujących, m.in.: zraszanie terenu budowy wodą w okresie suszy, stosowanie gotowych mieszanek bitumicznych oraz transportowanie materiałów pyłących samochodami wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające pylenie.

Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu. Będą to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizyko mechanicznymi (gęstość, struktura), możliwość przemieszczania się drgań będzie niewielka.

Źródłem hałasu na etapie funkcjonowania trasy komunikacyjnej będzie ruch pojazdów i związany z nim hałas powodowany na styku opona-podłoże, hałas aerodynamiczny i mechaniczny wywołany przez zespoły napędowe pojazdów. Emisja hałasu w ruchu drogowym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie poziom emitowanego hałasu.

Do analiz oceny oddziaływania wyżej wymienionego przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2020 i 2030. Dane o natężeniu ruchu drogowym (aktualnym i prognozowanym) uzyskano na podstawie analizy opartej na wynikach Generalnych Pomiarów Ruchu na zamiejsczej sieci dróg wojewódzkich w roku 2015 oraz zaleceniach GDDKiA w zakresie prognozowania wskaźników wzrostu ruchu wewnętrznego na okres 2008-2040 na sieci drogowej do celów planistyczno-projektowych.

Analiza akustyczna oddziaływania przedsięwzięcia na etapie jego eksploatacji wykazała, iż głównym czynnikiem odpowiedzialnym za klimat akustyczny w rejonie planowanej inwestycji jest hałas drogowy. Biorąc pod uwagę powyższe, Inwestor postanowił zastosować tzw. cichą nawierzchnię drogową o skuteczności redukcji hałasu na poziomie nie mniejszym niż 4 dB w stosunku do tradycyjnych nawierzchni bitumicznych takich jak SMA 11, na odcinku od km 9+950 do km 10+200 przedmiotowej drogi.

Wyniki obliczeń przeprowadzonych przy zastosowaniu tzw. cichej nawierzchni drogowej dla prognozy na 2020 i 2030 rok, wykazują, że oddziaływanie projektowanej drogi na etapie jej eksploatacji nie będzie powodowało przekroczeń wartości dopuszczalnych, na faktycznie zagospodarowanych terenach chronionych akustycznie znajdujących się w strefie oddziaływania inwestycji.

Przedmiotowa analiza akustyczna wykonana została o teoretyczny model obliczeniowy oraz uwzględniła prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). W związku z powyższym, należy przeprowadzić analizę rzeczywistych danych na podstawie badań empirycznych w celu określenia dotrzymania standardów jakości środowiska w zakresie klimatu akustycznego w trybie art. 175 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2017 r., poz. 519 ze zm.). Pomiarów należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktu obliczeniowego oznaczonego w analizie akustycznej jako P1 i P3. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wójtowi Gminy Jeżewo, celem weryfikacji przyjętej w Kip koncepcji technologicznej. Swoistą analizę porealizacyjną należy wykonać w celu ostatecznego określenia poziomu hałasu w rejonie inwestycji.

Źródłem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na powietrze atmosferyczne są pojazdy mechaniczne poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Biorąc pod uwagę charakter przedmiotowej trasy nie przewiduje się, aby jej eksploatacja powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza.

Analizowane zadanie będzie zlokalizowane w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich, w granicach którego obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 24 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 ze zm.) oraz uchwałę nr X/231/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Borów Tucholskich (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. Poz. 2552).

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ww ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

Inwestycja przebiegać będzie w sąsiedztwie dominujących zbiorowisk leśnych oraz użytków łąkowych położonych w dolinie cieków bez nazwy.

Realizacja projektu wymaga usunięcia drzew w pasie drogowym. Przedłożona inwentaryzacja dendrologiczna potwierdza obecność drzewostanu o niskiej klasie wiekowej, mającego obecnie niską wartość biocenotyczną i siedliskotwórczą, w składzie którego dominują sosna pospolita i brzoza brodawkowata, gatunki typowe dla obecnych w sąsiedztwie zbiorowisk borowych monokultur lasów gospodarczych. Niezbędne wycinki nie obejmują drzew dziuplastych, spękanych, z odspojoną korą, mogących stanowić letnie schronienie, miejsce rojenia ani zimowisk nietoperzy lub gniazdowania ptaków. Z uwagi na potencjalną możliwość gniazdowania ptaków w obrębie drzewostanu wyznaczonego do

usunięcia zaplanowaną wycinkę przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków lub w dowolnym terminie pod nadzorem eksperta ornitologa.

Z uwagi na niską wartość biocenotyczną nalotu drzew w pasie drogowym nie stwierdza się konieczności przeprowadzenia kompensacji za utracony drzewostan, który z uwagi na zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu drogowym podlega usuwaniu w ramach prac utrzymaniowych dróg.

Dla zabezpieczenia drzew rosnących w zasięgu przewidywanego wpływu, a nie podlegające usunięciu należy zastosować działania zabezpieczające przed uszkodzeniem ich pni, brył korzeniowych i koron.

Analizowana droga przecina ciek z towarzyszącymi użytkami łąkowymi, tworzącymi półotwartą przestrzeń doliny mającej znaczenie dla zachowania lokalnego korytarza ekologicznego, sprzyjającego migracji głównie małych zwierząt (płazów) oraz gatunków krajobrazu rolno – leśnego w km około 9+907 do km 9+960.

W miejscu przecięcia cieku z pasem drogowym zaplanowano wymianę przepustu, którego parametry i zagospodarowanie przystosowano do potrzeb związanych z migracją małych zwierząt. Jednocześnie w części doliny zaplanowano budowę stałych płotków wygradzających – naprowadzających.

Spośród zbiorowisk roślinnych właściwych dla 6 chronionych typów siedlisk, które będą zagrożone w trakcie przebudowy drogi, zostaną zniszczone 4, a z dużym prawdopodobieństwem kolejny piąty typ siedliska. Wszystkie odnalezione w pasie oceny płyty zespołów wskaźnikowych dla chronionych typów siedlisk oceniono jako zdegenerowane albo zajmujące bardzo małą, a więc słabo reprezentowaną powierzchnię.

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje, że zostaną zniszczone typy siedlisk na powierzchni nie większej niż 530 m<sup>2</sup>. Przy czym największy areał obejmuje ubogą florystycznie świeżą łąkę – zbiorowisko *Poa pratensis*-*Festuca rubra*. W związku z powyższym nie przewiduje się konieczności zastosowania działań z zakresu kompensacji przyrodniczej.

W ramach działań minimalizujących należy zaplanować przeniesienie z zagrożonych stanowisk mrowisk mrówki rudnicy i pawężnicy palczastej.

Dokonując analizy przedłożonej dokumentacji, ustalono że realizacja i eksploatacja inwestycji po zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie skutkować znacząco negatywnym wpływem na środowisko przyrodnicze, w tym bioróżnorodność, korytarze ekologiczne i krajobraz.

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

Określenie warunków eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowego postanowienia, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w karcie informacyjnej przedsięwzięcia.

W związku z powyższym, uwzględniając charakter przedmiotowej inwestycji, możliwe zagrożenia dla środowiska, a także planowane rozwiązania techniczne i technologiczne przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że omawiane zamierzenie nie będzie wpływało ponadnormatywnie na jakość środowiska, dlatego nie jest wymagane przeprowadzenie procedury oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

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

Pouczenie: Na postanowienie niniejsze stronom służy zażalenie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Bydgoszczy za pośrednictwem Wójta Gminy Jezewo w terminie siedmiu dni od dnia doręczenia postanowienia.

Otrzymują:

1. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz
2. Pani Aneta Słowik, Pełnomocnik Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, BP TRASA Sp. z o.o., ul. Zeylanda 1/7, 60-808 Poznań
3. Strony postępowania według wykazu.
4. Sołtys wsi Ciemniki i Jezewo w celu wywieszenia na tablicy ogłoszeń w sołectwie Ciemniki i Jezewo
5. Tablica ogłoszeń Urzędu Gminy Jezewo i BIP Urzędu Gminy Jezewo.
6. A/a

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz,
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Świeciu, ul. Sądowa 5, 86-100 Świecie,
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Chojnicach, ul. Łużycka 1A, 89-600 Chojnice,
4. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Zarząd Zlewni w Tczewie, ul. 30 Stycznia 50, 83-110 Tczew

WÓJT  
*Maciej Rakowicz*  
mgr Maciej Rakowicz

