



Bydgoszcz, dnia 1 lipca 2025 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.4220.136.2025.JM.5

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3, 3a 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 2024 r., poz. 1112 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 2024 r., poz. 572 t.j.), zwanej dalej w skrócie Kpa, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Rogóźno z dnia 17 lutego 2025 r., znak: SGOŚ.6220.1.2.2025 (wpływ: 20 lutego 2025 r.), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną w dniach: 14 kwietnia, 13 maja oraz 18 czerwca 2025 r.), zwaną dalej w skrócie Kip, który złożył Pan Marcin Słupski Pełnomocnik Zarządu Powiatu Grudziądzkiego,

- I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: **„Przebudowa wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 1360C Kłódka-Rogóźno w miejscowości Kłódka, obręb Kłódka Szlachecka, gmina Rogóźno, powiat grudziądzki, województwo kujawsko-pomorskie”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**
- II. Zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a uouioś wskazuję:
 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:
 - 1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie

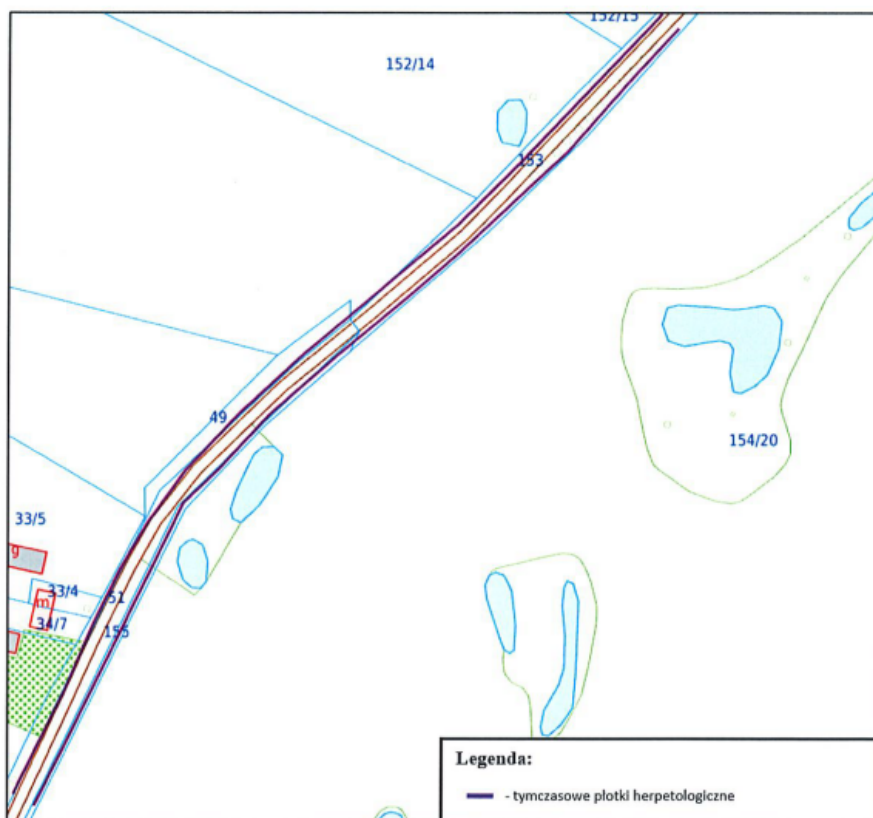
w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00-22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

- 2) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
- 3) Prace prowadzić w sposób wykluczający ryzyko naruszenia zbiorników wodnych oraz towarzyszącej im roślinności przybrzeżnej. W razie potrzeby zapewnić wykonanie tymczasowego wyгородzenia (np. z wykorzystaniem taśmy ostrzegawczej) pomiędzy ww. obiektami, a terenem robót. Wyгородzenia usunąć po zakończeniu robót, przywracając teren do stanu poprzedniego.
- 4) Wykopy prowadzić krótkimi odcinkami tj. o długości nieprzekraczającej 50 m.
- 5) Wycinkę drzew i krzewów, kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia, prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa braku zasiedlenia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- 6) Z uwagi na wycinkę zadrzewień zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości odpowiadającej skali wycinki, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz stosując gatunki rodzime (w szczególności jesion wyniosły). Nasadzenia zastępcze wykonać w skali 1:1 za każde wycięte drzewo, którego odwód nie przekracza 100 cm, 2:1 za każde wycięte drzewo, którego odwód wynosi od 101 do 200 cm, 3:1 za każde wycięte drzewo, którego odwód przekracza 200 cm. Nasadzenia wykonać wzdłuż odcinka drogi objętego inwestycją.

- 7) Prowadzić monitoring udatności wprowadzonych nasadzeń drzew i krzewów przez okres co najmniej 10 lat oraz w razie potrzeby dokonywać nasadzeń uzupełniających, w miejscach obumarłych sadzonek, zapewniając trwałość wykonanych nasadzeń. W przypadku stosowania palików i taśm stabilizujących sadzonki, usunąć je niezwłocznie po przyjęciu się sadzonki i ustabilizowaniu drzewa, celem wyeliminowania zagrożenia wrastania taśm w pień oraz pochylania drzew przez paliki.
- 8) Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - a) możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
 - b) fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
 - d) 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.
- 9) Z uwagi na wycinkę drzew dziuplastych, w tym stanowiących siedliska lęgowe ptaków (bogotka, szpak), zapewnić w ramach inwestycji siedliska zastępcze w postaci skrzynek lęgowych: minimum 3 skrzynek lęgowych typu A oraz minimum 2 skrzynek lęgowych typu B.
- 10) Skrzynki lęgowe dla ptaków zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
 - a) skrzynki lęgowe muszą mieć otwieraną przednią ściankę, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
 - b) skrzynki lęgowe wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - c) zaleca się montaż skrzynek w miejscach, gdzie nie będą one narażone

na silne nagrzewanie przez słońce,

- d) drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2 cm i szerokości co najmniej 5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,
 - e) drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
 - f) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,
 - g) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki - 40 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 24-26 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm.
- 11) Dokładną lokalizację skrzynek lęgowych uzgodnić ze specjalistą ornitologiem.
- 12) Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez czyszczenie zamontowanych skrzynek lęgowych dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki.
- 13) W przypadku wykonania oświetlenia drogowego, ograniczyć je do niezbędnego minimum oraz wykorzystywać niskoemisyjne w zakresie promieniowania UV źródła światła (np. tyłu LED) z jednoczesnym zastosowaniem opraw kierunkowych, skupiających strumień światła ku dołowi, dążąc do spełnienia wymogu ULOR=0%.
- 14) Na etapie realizacji inwestycji, w przypadku realizacji robót w okresie aktywności płazów (który przyjąć jako trwający od 1 marca do 31 października) zastosować odcinkowe, obustronne wygradzenia herpetologiczne na działkach 155, 153, 51 i 49 obr. Kłódka Szlachecka (zgodnie z poniższym rysunkiem).



Lokalizacja tymczasowych plotków herpetologicznych.

Wymiary minimalne wygradzenia: wysokość części nadziemnej – min. 40 cm (zalecana 50 cm), głębokość zakopania w gruncie – ok. 20 cm); odgięcie górnej krawędzi na zewnątrz drogi (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45–90°, tworzące daszek (przewieszkę) o szerokości min. 5 cm (zalecana szerokość ≥ 10 cm); ogrodzenie musi być wykonane w taki sposób, aby uniemożliwić płazom przekraczanie go dołem (pod dolną krawędzią), jak również wspinanie się i przechodzenie górą; materiał, z którego wykonane jest ogrodzenie, musi umożliwiać odpowiedni i trwały naciąg, aby nie dopuścić do fałdowania, które obniża trwałość i efektywność ogrodzenia (np. gruba folia, geotkanina lub geowłóknina). Wolne końce wygradzeń zakończyć w formie C- lub U-kształtnych zawrotek. Po zakończeniu robót wygradzenia usunąć, przywracając teren do stanu poprzedniego.

- 15) Krawężniki oraz obrzeża betonowe wystające ponad nawierzchnię i mogące ograniczać przekraczanie drogi przez małe zwierzęta zastosować wyłącznie odcinkowo, w południowej części inwestycji, na odcinku nie dłuższym niż ok. 500 m.
- 16) W przypadku przebudowy przepustów w km 1+379 oraz 1+948 zapewnić wykonanie przepustów o średnicach (światle) wynoszącym min. 60 cm,

a w przypadku prowadzenia prac w okresie aktywności płazów (przypadającym od 1 marca do 31 października) prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym w zakresie herpetologicznym.

17) Prace związane z odmuleniem oraz przebudową przepustów prowadzić poza okresem aktywności płazów (od 1 listopada do końca lutego) lub pod nadzorem przyrodniczym.

18) Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności będą wypuszczane w innym, bezpiecznym miejscu. Kontrole te prowadzić mogą, np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.

19) Zestawienie drzew i krzewów ustalonych do usunięcia:

Lp.	Nr	Gatunek	Obwód
1	2	klon	40
2	4	klon	125
3	5	kasztanowiec pospolity	183
4	10	jesion wyniosły	125
5	11	jesion wyniosły	165
6	12	robinia akacyjowa	195
7	13	jabłoń	107
8	17	jesion wyniosły	110
9	18	jesion wyniosły	106
10	23	klon	130
11	24	klon	127
12	25	klon	204
13	26	jesion wyniosły	173
14	27	czereśnia	197

Lp.	Nr	Gatunek	Obwód
15	28	jesion wyniosły	105
16	29	jesion wyniosły	121
17	30	topola	242
18	31	topola	265
19	32	klon	60
20	36	klon	80
21	37	klon	100
22	38	klon	90
23	39	klon	76
24	40	klon	56
25	41	klon	60
26	42	jabłoń	70
27	43	klon	90
28	44	klon	140
29	46	klon	110
30	47	jabłoń	153
31	48	jesion wyniosły	112

Lp.	Nr	Gatunek	Obwód
32	49	lipa szerokolistna	180
33	50	topola	77
34	55	lipa szerokolistna	117
35	56	topola	115
36	57	klon	181
37	58	klon	75
38	59	klon	90
39	60	klon	105
40	62	jesion wyniosły	60
41	82	klon	127
42	83	klon	128
43	84	sosna zwyczajna	97
44	85	klon	110
45	90	klon	115
46	93	klon	160
47	94	klon	137
48	95	klon	192
49	96	klon	117

Lp.	Nr	Gatunek	Obwód
50	97	klon	102
51	98	klon	121
52	99	klon	69
53	100	klon	131
54	101	klon	195
55	103	klon	106
56	120	jesion wyniosły	160
57	121	jesion wyniosły	125
58	122	jesion wyniosły	113
59	123	jesion wyniosły	157
60	124	klon	138
61	126	jesion wyniosły	109
62	127	jesion wyniosły	140
63	128	jesion wyniosły	128
64	129	jesion wyniosły	100

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Rogóźno, pismem z dnia 17 lutego 2025 r., znak: SGOŚ.6220.1.2.2025 (wpływ: 20 lutego 2025 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 1360C Kłódka-Rogóźno w miejscowości Kłódka, obręb Kłódka Szlachecka, gmina Rogóźno, powiat grudziądzki, województwo kujawsko-pomorskie”.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip (uzupełnioną w dniach: 14 kwietnia, 13 maja oraz 18 czerwca 2025 r.) stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie

znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 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 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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”.

Przed wydaniem niniejszego postanowienia, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, rozpatrując uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ww. uouioś, w tym skalę przedsięwzięcia i możliwe zagrożenia dla środowiska przy istniejącym użytkowaniu terenu, z uwzględnieniem wielkości, prawdopodobieństwa, czasu trwania i zasięgu oddziaływania.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ stanowi ono przedsięwzięcie strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 uouioś (analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej), która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji zadania z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa wraz z rozbudową drogi powiatowej nr 1360C, o długości 2420 m, która prowadzi ruch pomiędzy wsiami Kłódka oraz Rogóźno. Dodatkowo pełni funkcję dojazdową do położonych wzdłuż działek zabudowań mieszkalno-zagrodowych oraz do drogi krajowej nr 16.

Droga jest w złym stanie technicznym, co objawia się zdeformowaną nawierzchnią, na której występują wyboje. W powstałych ubytkach powstają zastoiska wodne. Przebudowa w głównej mierze będzie polegała na wyprofilowaniu niwelety jezdni oraz nadaniu jej odpowiednich spadków poprzecznych. Do prac zostanie wykorzystana głównie mieszanka betonu asfaltowego, kruszywo oraz kostka brukowa.

W ramach zamierzenia planowane jest wykonanie warstwy wyrównawczej, w celu uzyskania projektowanych spadków podłużnych i poprzecznych, wykonanie warstwy wiążącej oraz ścieralnej. Po obu stronach jezdni planuje się wykonać pobocza umocnione kruszywem łamanym o szerokości 0,75 m oraz pobocza gruntowe o szerokości 0,25-0,5 m. Projektuje się odtworzenie wszystkich istniejących zjazdów indywidualnych oraz publicznych. Nawierzchnię zjazdów planuje się wykonać jako bitumiczną oraz z kruszywa. Dodatkowo przewidziano regulację wysokościową istniejących zjazdów z kostki betonowej.

Odwodnienie odcinka drogi będzie realizowane powierzchniowo za pomocą zaprojektowanych pochyleń podłużnych i poprzecznych do istniejących odtwarzanych rowów odwadniających. W celu usprawnienia systemu odwodnienia planuje się wykonanie rowów odwadniających oraz profilowanie skarp i dna rowów.

Wszystkie materiały zaplanowane do wykorzystania w trakcie budowy posiadać będą wymagane certyfikaty i/lub atesty. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, w godzinach 6:00-22:00.

Podstawowe parametry drogi:

- klasa techniczna – Z,
- kategoria ruchu – KR 3,
- prędkość projektowa dla drogi zamiejsciej $V_p = 80$ km/h,
- prędkość projektowa dla ulicy $V_p = 40$ km/h,
- szerokość jezdni – 6,00 m,
- szerokość poboczy – 2 x 1,00 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni na prostej – 2,0% (daszkowe),
- pochylenie poprzeczne jezdni na łukach – min. 2% (jednostronne),
- pochylenie pobocza – 8%.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takiego jak: koparko-ładowarki, spycharko-ładowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowcze. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym.

Prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii remontowo-budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Użyte materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały, głównie mieszanka mineralno-asfaltowa, kostka brukowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będą wynikać z przedmiaru robót i w żadnej mierze nie przekroczą ilości przewidzianych technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają też stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami oraz przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców, zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Etap eksploatacji drogi nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów i paliw.

Na terenie projektowanego zadania nie występują obszary: wodno-błotne, inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych, 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 i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych; obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przebudowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia 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.).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg, przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowy ciąg komunikacyjny. Zatem, na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowanymi do przebudowy drogami.

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

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.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów

wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni, nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalnego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter dróg oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Przy przebudowie i utrzymaniu dróg będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych kontenerach i pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.

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 2023 r., poz. 1587 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania, tj. czyszczenia i konserwacji drogi oraz związanej z nią infrastruktury.

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 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Przedmiotowe zamierzenie zlokalizowane zostanie w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.).

Zadanie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, stan ogólny tej JCWPd oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego.

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

- PLRW200010296969 – Pręczawa, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (przedmiotowa JCWP posiada umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego,
- PLRW20001129699 – Osa od jez. Płowęż do ujścia, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (przedmiotowa JCWP posiada umiarkowany stan ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i chemicznego.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy.

W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

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.

Podczas realizacji zadania zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Odwodnienie realizowane będzie powierzchniowo za pomocą zaprojektowanych pochyłeń podłużnych i poprzecznych na teren pasa drogowego (rozsączenie). Nie jest planowane podczyszczanie wód opadowych i roztopowych.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdzono, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w obowiązującym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W dniu 26 czerwca 2023 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego przyjął uchwałę Nr LIX/804/23 w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej - aktualizacja. Program ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (dalej POP lub Program) stanowi aktualizację obowiązującego dotychczas „Programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej” określonego uchwałą Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r., w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz benzo(a)pirenu, a także uwzględnia pył zawieszony PM_{2,5}. Został opracowany w związku z odnotowaniem w 2021 r. przekroczenia standardów jakości powietrza – średniodobowego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM₁₀ oraz średniorocznego poziomu dopuszczalnego pyłu zawieszonego PM_{2,5} (nowego zanieczyszczenia, którego przekroczenie poziomu dopuszczalnego nie wystąpiło w 2018 r.), a także średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu na terenie strefy.

W uchwale podano działania wskazane do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, które polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni i pobocza.

Przebudowa przedmiotowej drogi pozwoli na ograniczenie emisji z unoszenia pyłu z podłoża, czyli emisji wtórnej. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości, takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań:

- wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej zostaną wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie),
- Inwestor zamierza stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- 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,
- stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy zraszać je wodą,
- zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają 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 oraz ograniczona przestrzennie.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu.

Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów. Nie przewiduje się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza oraz klimatu akustycznego.

Planowane przedsięwzięcie jest zlokalizowane częściowo w granicach Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi, gdzie obowiązuje uchwała nr XXIII/342/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2020 r.,

poz. 3283 ze zm.), wprowadzająca m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r., poz. 1478 ze zm.) zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, co ma zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Zamierzenie wymaga usunięcia drzew, w obrębie których stwierdzono obecność siedlisk gatunków chronionych ptaków – sierpówki, szpaka oraz bogatki. Jednocześnie przewidziano konieczność dostosowania terminu wycinki do okresu lęgowego ptaków, co uwzględnia potencjalne i rzeczywiste znaczenie zadrzewień dla awifauny lęgowej, a także uwzględniono wykonanie nasadzeń zastępczych. Z uwagi na wycinkę drzew dziuplastych i siedlisk bogatki oraz szpaka, zapewnione zostanie wykonanie siedlisk zastępczych w postaci skrzynek lęgowych typu A (dla bogatki) oraz typu B (dla szpaka).

Ponadto w Kip przewidziano zabezpieczenie istniejących zadrzewień przed uszkodzeniem na etapie realizacji

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi położone są zbiorniki wodne, stanowiące jednocześnie potencjalne siedliska płazów. Zgodnie z Kip nie zostaną one naruszone, a jednocześnie w oparciu o przedłożoną dokumentację określono niezbędne działania zabezpieczające ww. zbiorniki przed uszkodzeniem na etapie realizacji. Z uwagi na możliwą migrację płazów, na podstawie dokumentacji, w tym uzupełnień KIP, wskazano wymóg zastosowania tymczasowych wygrodzeń herpetologicznych na odcinku potencjalnej migracji ww. gatunków.

Ze względu na możliwe występowanie małych zwierząt uwzględniono potrzebę bieżącej kontroli terenu robót na etapie realizacji, co ma na celu wykluczenie przypadkowej śmiertelności fauny.

Inwestycja wiąże się m.in. z przebudową przepustów, przy czym nie spowoduje ona zmniejszenia światła ww. obiektów, stąd nie przewiduje się istotnie negatywnego wpływu na warunki migracji małych zwierząt, w tym płazów.

Wskazano także działania, pozwalające na wykluczenie istotnie negatywnego oddziaływania na możliwości migracji fauny, w tym poprzez ograniczenie możliwego wpływu oświetlenia oraz ograniczenie wprowadzania przeszkód mogących utrudniać przemieszczanie się zwierząt (w tym zwierząt małych).

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 przypadku, jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją inwestycji będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ww. ustawy o ochronie przyrody, np. niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

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

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip wraz z uzupełnieniami, rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji oraz eksploatacji zamierzenia.

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

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 uouioś, tutejszy Organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

dr Ewa Patalas
/-podpisano elektronicznie/

Otrzymują:
Wójt Gminy Rogóżno