



P. Pikieta

P. Pikieta



Bydgoszcz, dnia 22 lutego 2018 r.

WOO.4240.672.2017.JO1.3

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 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 2017 r., poz. 1405 ze zm.), zwanej dalej uouioś, w związku z § 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 Jeżewo z dnia 14 grudnia 2017 r., znak: UG.6220.18.1.2017 (wpływ: 18.12.2017 r.), po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym z kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej w skrócie Kip (uzupełnioną dnia: 12.02.2018 r.) złożonego przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, reprezentowany przez Panią Anetę Słowik,

I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 272 Laskowice-Jeżewo-Grupa-Dolna Grupa na odcinku od km 9+515 do km 12+888”, nie ma potrzeby 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, w tym:

a) Drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:

- uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, np. poprzez odeskowanie pni do wysokości pracy maszyn (minimum na wysokość 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi;
- zmianą warunków siedliskowych poprzez nie podnoszenie 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.



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

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

- b) Zaplecze budowy oraz miejsca 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 luk 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 cieką 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 ograniczenia 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 powierzchnie 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 cieką 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 cieką 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 cieką 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 przeniesienie 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 utwardzania 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 betonowanie).
 - 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) Zaplecze budowy zlokalizować 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 opończę 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 przenieść przed rozpoczęciem prac przy temperaturze powietrza nie niższej niż 10°C. Oznakowanie, ustalenie lokalizacji siedliska zastępczego i przemieszczenie mrowisk prowadzić pod nadzorem i w uzgodnieniu 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.
 - j) 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 których 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 4 dB 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 ok. 9+907 – 9+960 (strona NE drogi) oraz 9+917 – 9+970 (strona SW drogi), szczelnie połączone z przyczółkami - konstrukcją przepustu. Planowane wygrodenia 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.

Uzasadnienie

Wójt Gminy Jeżewo, pismem z dnia 14 grudnia 2017 r., znak: UG.6220.18.1.2017 (wpływ: 18.12.2017 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. Kip (uzupełnioną w dniu: 12.02.2018 r.), ustalono, że jest to przedsięwzięcie 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, dla którego wykonanie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, ponieważ w ramach inwestycji planowana jest przebudowa ok. 3,373 km drogi wojewódzkiej nr 272.

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 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, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

W ramach omawianego zadania, na całym przedmiotowym odcinku, będzie przebudowywana droga wojewódzka nr 272.

W ramach zadania zaplanowano:

- przebudowę istniejącej i budowę nowej konstrukcji jezdni,
- rozbiórkę istniejącej nawierzchni,
- regulację urządzeń obcych,
- przebudowę zjazdów,
- rozbiórkę istniejącego przepustu żelbetowego w km 9+950,

- budowę nowego, żelbetowego przepust 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 przebudowywanych 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 wyklucza się powstania kolizji z innymi, niezinventaryzowanymi sieciami uzbrojenia podziemnego.

Projektuje się nawierzchnię o szerokości 6,0 m. Na odcinkach, gdzie zaprojektowano łuki kołowe zastosowano poszerzenie nawierzchni.

Przyjęto następujące projektowane parametry techniczne dla części drogowej:

- 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 projektowa $V_p = 50$ 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) jezdnia - pochylenie poprzeczne:
 - na odcinkach prostych - daszkowe – 2%,
 - na łukach kołowych – w zależności od promienia łuku i prędkości, miarodajnej,
 - b) gruntowe pobocze 1,0m - pochylenie poprzeczne – 6%,

Na całej długości analizowane zadanie w całości przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi.

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 pochylenia podłużne jezdni o wartości min. 0,3 % (lokalnie w terenie płaskim pochylenie podłużnie zmniejszono ze względu na konieczność dowiązania się do istniejącego terenu).

Przebudowa nawierzchni drogi musi być zrealizowana w jej istniejącym śladzie, w związku, z czym brak jest możliwości dokonania wariantowania lokalizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. Rozpatrywano wariant alternatywny polegający na zastosowaniu betonu cementowego. Nawierzchnia taka jest trwalsza. Jednak, powoduje większą emisję hałasu, a proces technologiczny jej wykonania jest dłuższy.

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. 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 omawianej drogi.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip 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 dróg: beton asfaltowy, kruszywa, cement, asfalt, prefabrykaty oraz materiały z tworzyw sztucznych. Woda, przywożona beczkowozami, będzie wykorzystywana do przygotowania 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.

Przebudowa dróg 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 j.t.).

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 przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt

cieplarniany). Analizowana inwestycja nie jest w żaden sposób istotnie wpłynąć na klimat, jak i zmiany klimatu, w tym na 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. Ponadto, 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 dróg, odpady opakowaniowe oraz komunalne związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia koniecznym będzie sfrezowanie istniejącej zniszczonej nawierzchni. Prace te nie należą do prac mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Powstały w wyniku frezowania destrukty zostaną wykorzystane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie gospodarki odpadami.

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

Planowane zamierzenie przebiega w sąsiedztwie pojedynczych zabudowań mieszkaniowych. W myśl rozporządzenia 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 rozpatrywanego obszaru.

Przebudową objęty zostanie odcinek drogi wojewódzkiej nr 272, który swój początek ma między miejscowością Pleśno a Ciemniki, koniec natomiast przed ciekim Mątawa.

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. Zabudowa 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 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 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 Pleśno.

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).

Zamierzenie 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 – „Maława 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

uzupełniania paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecze 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.

Przewiduje się realizację wyłącznie płytkich wykopów związanych z korytowaniem i wykonaniem rowów drogowych. W uzupełnieniu Kip wskazano, że 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.

Na etapie realizacji inwestycji, woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych (budowlanych) oraz na potrzeby sanitarne. Woda do celów technologicznych dowożona będzie w beczkownikach. Ścieki socjalno-bytowe planuje się gromadzić w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie będzie zużywana woda.

Projektuje się wykonanie odwodnienia projektowanego 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. W uzupełnieniu Kip doprecyzowano, że wody opadowe przed zrzutem do ww. cieku będą podczyszczane w osadnikach.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia i jej uzupełnieniu, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w ww. 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 do tego celu miejscu na placu budowy. Odpady będą przekazywane firmom posiadającym odpowiednie 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), m.in. ich zagospodarowanie 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 przedmiotowego zadania nie jest możliwe wykorzystanie destruktu z frezowania do utwardzania 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/transportu) zlokalizowane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 6:00 – 22:00. Wyjątek stanowić będą prace betoniarskie, których technologia wymaga zachowania ciągłości procesu. Ponadto, przewiduje się 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.

Ciężki sprzęt używany do budowy dróg może wywoływać drgania o amplitudach porównywalnych lub wyższych od generowanych przez samochody ciężarowe poruszające się w ruchu ciągłym. Z uwagi na powyższe zaleca się przeprowadzenie oceny stanu technicznego budynków zlokalizowanych przede wszystkim bardzo blisko frontu robót budowlanych, w tym zwłaszcza starych budynków, które mogą ulec uszkodzeniu w wyniku oddziaływania ciężkiego sprzętu budowlano - drogowego. Przeprowadzenie wizji lokalnych przed rozpoczęciem prac budowlanych pozwoli łatwo rozstrzygnąć zasadność, ewentualnych skarg na uszkodzenia budynków zgłoszonych w trakcie robót.

Uciążliwości związane z fazą realizacji będą miały charakter okresowy 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. Wibracje drogowe to drgania mechaniczne wywołane przez ruch drogowy oraz pracę maszyn na terenie budowy. Generowane są one na styku pojazdu/maszyny z powierzchnią terenu/drogi, a następnie propagowane poprzez podłoże do otoczenia. Rozprzestrzenianie się drgań od obiektów drogowych zależy jest od właściwości materiałów, z jakich zbudowane są konstrukcje, właściwości gruntu, odległości obiektu od źródła drgań oraz tego, czy ośrodek, w którym się one rozprzestrzeniają, jest jednorodny. Istotny wpływ na poziom drgań mają zmiany warunków atmosferycznych, które powodują zmiany właściwości

fizycznych i mechanicznych konstrukcji. Z uwagi na to, że projektowana inwestycja posiadać będzie nową, równą nawierzchnię oraz warstwy podbudowy charakteryzujące się różnymi właściwościami fizykomechanicznymi (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 wywoływany przez zespoły napędowe pojazdów. Emisja hałasu w ruchu drogowym jest uzależniona od natężenia ruchu pojazdów, ich prędkości, od udziału pojazdów ciężarowych w potoku ruchu, jak również od nachylenia wzniesień, przez które przebiega droga. Wraz ze wzrostem tych parametrów rośnie również poziom emitowanego hałasu.

Do analiz oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko przyjęto dane oparte o prognozę natężenia i struktury ruchu drogowego na rok 2020 i 2030. Dane o natężeniu ruchu drogowym (aktualnym jak i prognozowanym) uzyskano na podstawie analizy opartej na wynikach Generalnych Pomiarów Ruchu na zamiejskiej 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. Analizy dotyczące prognozy ruchu wykonane zostały przez Biuro Projektów Trasa Sp. z o. o. z siedzibą przy ul. Janusza Zeylanda 1/7 w Poznaniu (zespół autorski: mgr inż. Aneta Słowik, mgr inż. Marcin Kubacki) w listopadzie 2017 r.

Obliczenia propagacji hałasu drogowego w środowisku wykonano wykorzystując francuską krajową metodę obliczeniową „NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB)” określoną w „Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6” oraz francuskiej normie „XPS 31-133”.

Analiza została wykonana przy użyciu programu obliczeniowego do predykcji hałasu SoundPLAN 7.4.

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 uwzględniała prognostyczne dane ruchowe, które obarczone są pewnym zakresem niepewności (błędu). Proponuje się zatem, przeprowadzenie analizy 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.). Badania rozprzestrzeniania się hałasu w środowisku należy wykonać w porze dnia i nocy, na terenach chronionych przed hałasem. W celu zbadania dotrzymania poziomów dopuszczalnych na całym terenie objętym ochroną punkty pomiarowe należy zlokalizować przed elewacją budynków mieszkalnych i budynków o innej funkcji chronionej oraz na granicy terenu chronionego. Pomiarów należy przeprowadzić przede wszystkim na terenach chronionych zlokalizowanych w obrębie punktu obliczeniowego oznaczonego w analizie akustycznej jako P1 i P3. Przed wykonaniem badań, należy dokonać ponownej identyfikacji terenów chronionych przed hałasem, w celu ustalenia aktualnego stanu zagospodarowania terenu w sąsiedztwie przedmiotowej trasy oraz ewentualnej weryfikacji punktów pomiarowych. Badania należy dokonać według metodyk i wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska. Uzyskane wyniki należy przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania, Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy oraz Wojewódzkiemu Inspektorowi Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, 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. Wielkość emisji, a tym samym uciążliwość, zależy przede wszystkim od natężenia i struktury ruchu, to jest ilości pojazdów lekkich (osobowych i dostawczych) i ciężkich (ciężarowe z przyczepami i bez, ciągniki siodłowe, autobusy i inne pojazdy samobieżne) oraz udziału ruchu szczytowego w ruchu dobowym. Ważne są także parametry techniczne jezdni, takie jak szerokość pasa ruchu oraz położenie niwelety w stosunku do otoczenia. Biorąc pod uwagę charakter przedmiotowej trasy nie przewiduje, 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.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest poprawa stanu technicznego istniejącej nawierzchni drogowej, poboczy i zjazdów na odcinku pomiędzy miejscowościami Pleśno - Ciemniki. Zakres przebudowy drogi obejmuje również przebudowę przepustu w okolicach km 9+950 i modernizację systemu odwadniania.

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

Realizacja projektu wymaga usunięcia drzew w pasie drogowym. Przedłożona inwentaryzacja dendrologiczna potwierdza obecność drzewostanu o niskiej klasie wiekowej (samosiew przydrożny), mającego obecnie niską wartość biocenotyczną i siedliskotwórczą (brak gniazd, dziupli, próchnowisk, stanowisk gatunków chronionych porostów), 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 schronienia, miejsca 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 wskazano na potrzebę zastosowania działań zabezpieczających 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 – 9+960.

W miejscu przecięcia ciek 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 wygradzająco – naprowadzających.

Celem ograniczenia ewentualnej śmiertelności płazów zaplanowano na etapie realizacji przedsięwzięcia również wprowadzenie nadzoru przyrodniczego oraz tymczasowych wygradzeń zabezpieczających. Natomiast dla ograniczenia zagrożenia śmiertelności migrujących dzikich zwierząt w obrębie doliny i terenów na etapie eksploatacji drogi leśnych, zaproponowano wprowadzenie stosownego oznakowania ostrzegawczego użytkowników ruchu oraz ograniczenie dopuszczalnej prędkości jazdy.

Spśród 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 płaty zespołów wskaźnikowych dla chronionych typów siedlisk oceniono jako zdegenerowane albo zajmujące bardzo małą, a więc słabo reprezentatywną powierzchnię.

Przebudowa drogi spowoduje zniszczenie jedyne w pasie oceny, ubogiego florystycznie płatu priorytetowej ciepłolubnej śródładowej murawy napiaskowej (*Koelerion glaucae*) – 6120, reprezentowanej przez zespół ze strzęplicą siną *Festuco psammophilae-Koelerietum glaucae*. Zajmuje on powierzchnię zaledwie kilku m² na dobrze oświetlonym poboczu drogi o południowej ekspozycji. Tym samym zostanie zniszczone 100% powierzchni tego siedliska w obrębie badanego terenu. Zniszczona zostanie część płatów inicjalnych muraw napiaskowych (2330) stwierdzonych w pasie oceny: *Corniculario-Corynephorum* i *Cladonietum mitis*.

Inicjalne, drobnopowierzchniowe i słabozwarte fitocenozy z szczotlichą siwą *Corniculario-Corynephorum* są słabo wykształcone. Murawy porostowe z chrobotkiem łagodnym *Cladonietum mitis* rozwinięte są bardziej typowo. Powyższe zbiorowiska odnotowane były niemal wyłącznie wzdłuż badanej drogi, na dobrze oświetlonych poboczach o ekspozycji południowej. Na 6 łącznie stwierdzonych stanowiskach, 3 będą zniszczone w wyniku przebudowy drogi na powierzchni około 15 m².

Wrzosowiska knotnikowe *Pohlio-Callunetum* (4030) także towarzyszą poboczom dróg i niekiedy liniom oddziałowym. Zajmują niewielki areał (około 276 m²) w postaci rozproszonych płatów na obrzeżach borów sosnowych. Szacuje się, że zniszczona zostanie jedna niewielka fitocenoza o wielkości 5 m², co stanowi zaledwie 1,8% powierzchni w pasie oceny.

Ubogie florystycznie zbiorowisko świeżej, kośnej łąki *Poa pratensis-Festuca rubra* (6510) zajmuje łącznie areał 5325 m². Przebudowa drogi przyczyni się do zniszczenia 505 m², co stanowi zaledwie 9,5% powierzchni ugrupowania w pasie oceny.

Pozostałe zbiorowiska reprezentatywne dla chronionych typów siedlisk mogą być jedynie pośrednio, głównie w przypadku zaistnienia trudnych do przewidzenia sytuacji awaryjnych, zagrożone przebudową drogi lub jej eksploatacją.

W pasie oceny zidentyfikowano 8 gatunków roślin znajdujących się pod częściową ochroną prawną. Ścisłą ochroną objęty jest porost pawężnica drobna *Peltigera didactyla*. Przebudowa drogi spowoduje zniszczenie części ich stanowisk. Nie będą to oddziaływania istotne w odniesieniu do mchów: (rokietnik pospolity *Pleurozium schreberi*, brodawkowiec czysty *Pseudoscleropodium purum*, widłoząb kędzierzawy *Dicranum polysetum*, widłoząb miotlasty *D. scoparium* i gajnik lśniący *Hylocomium splendens*), rozpowszechnionych w borach w sąsiedztwie badanego odcinka drogi i tylko sporadycznie wkraczających na jej pobocza.

Ze stwierdzonych 18 stanowisk kocanek piaszkowych *Helichrysum arenarium* zniszczona zostanie większość, to jest 14. W ich obrębie notowano od kilku do kilkudziesięciu okazów kocanek o łącznej powierzchni około 15 m².

Ze stwierdzonych 12 stanowisk porostu pawężnicy palczastej *Peltigera didactyla* zniszczonych zostanie 9 o łącznej powierzchni około 5 m².

W pasie oceny odnaleziono 7 stanowisk porostu chrobotka łagodnego *Cladonia arbuscula ssp. mitis*. W ich obrębie 5 zostanie zniszczonych w wyniku przebudowy drogi, co stanowi około 6 m².

Przebudowa drogi stanowi zagrożenie dla częściowo chronionej mrówki rudnicy *Formica rufa*, której liczne mrowiska stwierdzono w pasie oceny, a 5 mrowisk jest zagrożona zniszczeniem w trakcie prac budowlanych. W ramach działań minimalizujących przewiduje się przesiedlenia osobników *Peltigera didactyla* i gniazd *Formica rufa*, których stanowiska występowania kolidują z realizacją przedsięwzięcia.

Wykazane płaty zbiorowisk roślinnych reprezentatywnych dla chronionych typów siedlisk są zdegenerowane i małopowierzchniowe. Poza fitocenozę ciepłolubnej śródładowej murawy napiaskowej (*Koelerion glaucae*) – 6120 - zespół ze strzęplicą siną *Festuco psammophilae-Koelerietum glaucae* są one reprezentowane w pasie oceny i poza nim.

Łącznie chronione typy siedlisk zniszczone zostaną na powierzchni nie większej niż 530 m². Przy czym największy areał obejmuje ubogą florystycznie świeżą łąkę – zbiorowisko *Poa pratensis-Festuca rubra*. W związku z powyższym nie przewidujemy konieczności zastosowania działań z zakresu kompensacji przyrodniczej.

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

Dokonując analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip i jej uzupełnieniu, 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.

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

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowej opinii, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu oraz ochroną środowiska przyrodniczego.

Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip oraz jej uzupełnieniu.

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

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Karina Ścieszyńska
Naczelnik Wydziału

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Jeżewo, ul. Świecka 12, 86-131 Jeżewo
2. Pani Aneta Słowik, Pełnomocnik Zarządu Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, BP TRASA Sp. z o. o., ul. Zeylanda 1/7, 60-808 Poznań
3. Zarząd Dróg Wojewódzkich w Bydgoszczy, ul. Dworcowa 80, 85-010 Bydgoszcz

Sprawę prowadzi:

Joanna Olejniczak, tel.: 52 50-65-666, wew. 6054, e-mail: joanna.olejniczak.bydgoszcz@rdos.gov.pl