



REGIONALNA DYREKCJA OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

Zweryfikowano podpis elektroniczny

~~pozytywnie/negatywnie/brak weryfikacji~~

Mały



Bydgoszcz, dnia 1 września 2025 r.

WOO.4220.581.2025.AO.3

Wójt Gminy Łysomice

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przesyła w załączeniu postanowienie znak: WOO.4220.581.2025.AO.2, o **braku konieczności** przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, wydane dla przedsięwzięcia pn.: „**Rozbudowa drogi gminnej nr 100639C w miejscowości Papowo Toruńskie**”, z prośbą o powiadomienie stron postępowania.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Anna Deczyńska-Sadowska
Naczelnik Wydziału
/-podpisano elektronicznie/



Bydgoszcz, dnia 1 września 2025 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.4220.581.2025.AO.2

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 ze zm.), 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 Łysomice z dnia 29 lipca 2025 r., znak: RGN.II.6220.8.1.2025.MU (wpływ: 1 sierpnia 2025 r.), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym Kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej w skrócie Kip, którą złożyła Gmina Łysomice,

- I. **Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi gminnej nr 100639C w miejscowości Papowo Toruńskie”, 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 godz. 6:00-22:00.

- 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) Ewentualne zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, poza obszarami chronionymi akustycznie w odległości min. 50 m od zabudowy mieszkaniowej, oraz poza zasięgiem rzutu koron drzew.
- 4) Zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 5) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamierzenia.
- 6) Wycinkę drzew kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum oraz 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 aktywnych lęgów ptaków w obrębie przeznaczonych do usunięcia drzew i krzewów. Kontrolę zadrzewień przeprowadzić nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych, nie przeprowadzać wycinki drzew do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- 7) Z uwagi na wycinkę drzew zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości minimum 4 drzewa, uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime. Zaleca się zastosowanie wierzb i lipy drobnolistnej. Nasadzenia wykonać w granicach projektowanego pasa

drogowego a w przypadku braku dostatecznej ilości miejsca na terenie wskazanym przez gminę Łysomice.

- 8) 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, należy je usunąć niezwłocznie po przyjęciu się sadzonki i ustabilizowaniu drzewa, celem wyeliminowania zagrożenia wrastania taśm w pień oraz pochylania drzew przez paliki.

9) Zestawienie drzew

Lp.	Nr	Nazwa/gatunek
1	1	Brzoza brodawkowata
2	2	Topola czarna

ustalonych do usunięcia:

- 10) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed przypadkowym uszkodzeniem, np. poprzez:
- a) odeskowanie pni drzew,
 - b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony brył korzeniowych przed przesuszeniem,
 - d) 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.
- 11) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Należy także zabezpieczyć skarpy poprzez ich łągodzenie, w przypadku braku takiej możliwości

zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.

12) W przypadku prowadzenia prac w okresie aktywności płazów (od 1 marca do 31 października) zabezpieczyć teren inwestycji przed przedostawaniem się płazów, z uwzględnieniem poniższych warunków:

- płotki wykonać z materiału litego lub siatki o oczkach nie większych niż 0,5 x 0,5 cm,
- wysokość co najmniej 40 cm części nadziemnej,
- szczelnie połączone z gruntem poprzez wkopanie na głębokość co najmniej 10 cm,
- zapewnić ciągłość oraz utrzymanie sztywności wygradzenia,
- przewieszka o szerokości co najmniej 5 cm, odgięta w stronę przeciwną do obszaru prowadzenia prac, pod kątem 45-90°, zalecana długość daszka to 10 cm,
- na końcach wygradzeń wykonać tzw. zawrotki uniemożliwiające płazom ich ominięcie,
- dokładną lokalizację wygradzeń i sposób wykonania uzgodnić

ze



specjalistą herpetologiem,

- po zrealizowaniu inwestycji, wygradzenia zdemontować.

Rys. Lokalizacja wygradzeń tymczasowych – pomarańczowe linie (geoportal.gov.pl).

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Łysomice, pismem z dnia 29 lipca 2025 r., znak: RGN.II.6220.8.1.2025.MU (wpływ: 1 sierpnia 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 polegającego na rozbudowie drogi gminnej nr 100639C w miejscowości Papowo Toruńskie.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 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”, ponieważ długość przebudowywanych dróg wynosi łącznie około 1,983 km.

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, z uwagi, że 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.

Przedsięwzięcie polega na przebudowie drogi gminnej nr 100639C w miejscowości Łysomice. Projekt zakłada powiązanie dróg z układem istniejącej sieci drogowej.

Droga gminna 100639C zaczyna swój bieg w miejscu skrzyżowania z drogą wewnętrzną (ul. Ogrodowa), a kończy w miejscu skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 552 Łysomice /DK91/- Grębocin /DK15/.

Droga została zaprojektowana częściowo w istniejącym śladzie bez zmiany jej trasy oraz miejscowo w nowym śladzie, który umożliwił wykonanie połączenia z ul. Ogrodową.

W istniejącym stanie projektowana do rozbudowy droga ma nawierzchnię z prefabrykowanych płyt betonowych typu MON, bitumiczną, utwardzoną z kruszywa naturalnego oraz naturalną. Szerokość drogi gminnej oscyluje na poziomie 3,5 m - 4,5 m.

Założenia i parametry projektowe drogi po przebudowie:

- klasa drogi: D (dojazdowa),
- kategoria drogi: gminna,
- prędkość projektowana: 30 km/h,
- kategoria ruchu: KR2,
- szerokość jezdni: 5,0 m,
- liczba pasów ruchu: 1/2 dwukierunkowy,
- długość projektowanej drogi dla rowerów 1,983 km,
- szerokość zjazdów: 4,0 – 5,0 m,
- szerokość pobocza: 0,75 m,
- rodzaj nawierzchni jezdni: bitumiczna,
- rodzaj nawierzchni zjazdów: bitumiczne,
- rodzaj nawierzchni poboczy: mieszanka niezwiązana C90/3 z KŁSM fr. 0/31,5mm/beton C30/37.

W otoczeniu inwestycji znajdują się tereny rolne, zabudowa zagrodowa, a także tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Droga przebiega przez tereny rolne głównie pola uprawne.

Projektowany odcinek stanowi część układu komunikacyjnego i pełnić będzie funkcję związaną z dojazdem do przyległych nieruchomości (zabudowa mieszkaniowa, pola uprawne).

Droga gminna nr 100639C tworzy sieć dróg lokalnych służących głównie okolicznym mieszkańcom miejscowości Papowo Toruńskie, Łysomice.

Po przeprowadzeniu przebudowy drogi nie nastąpi wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu obecnego. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych.

Przy realizacji robót ziemnych i budowlanych przewiduje się zastosowanie ciężkiego sprzętu budowlanego, takiego jak: spycharka, równiarka, gruntofrezarka, wibrator powierzchniowy, walec drogowy, a także samochód dostawczy i samowyładowczy, piła motorowa i sprężarka powietrza.

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

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z istniejącego wodociągu lub dowożonej beczkowozami.), masę mineralno-bitumiczną, kostkę betonową, kruszywa mineralne, piasek, a także paliw oraz energii.

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, górskie lub leśne, strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, a także obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, uzdrowiska i 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.).

W najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowy ciąg komunikacyjny w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowaną do przebudowy drogą.

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 spalanego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Przy przebudowie i utrzymaniu drogi 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.

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). Mogą powstać również odpady niebezpieczne.

Wytwarzany będzie również destruktaf asfaltowy o kodzie 17 03 02. Odpady te zostaną przekazane podmiotowi uprawnionemu do ich dalszego zagospodarowania.

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych 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 przedsięwzięcie zlokalizowane jest 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.).

Zamierzenie 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 stan ilościowy i chemiczny tej JCWPd oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW 200010291623 – „Struga Łysomicka ze Strugą Papowską Małą”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan 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. utrzymania umiarkowanego stanu ekologicznego złagodzonych wskaźników; dla pozostałych wskaźników - II klasy jakości); zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

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

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.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości minimum 50 m od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi, z dala od zbiorników i cieków wodnych, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

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 przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmie się specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Zgodnie z informacją w Kip, wykopy związane z wykonaniem koryta pod projektowaną nawierzchnię drogi wynosić będą około 94 cm.

Na potrzeby przedmiotowej inwestycji sporządzano badania geologiczne w celu rozpoznania istniejących warunków gruntowych. W ramach badań wykonano 10 otworów badawczych do głębokości 2 m p.p.t. oraz 1 sondowanie dynamiczne DPL do głębokości 1,7 m p.p.t.

Na badanym obszarze swobodne zwierciadło wód odziemnych zostało rozpoznane lokalnie na głębokości ok. 1,1 – 1,2 m p.p.t. Na badanym obszarze sączenia śródglinne zostały rozpoznane lokalnie na głębokości ok. 1,1 m p.p.t.

Zgodnie z Kip, w przypadku prowadzenia prac ziemnych w obrębie zwierciadła wody gruntowej odwodnienie wykopu fundamentowego zostanie wykonane, np. za pomocą systemu igłofiltrów lub rzapi.

Odwodnienie korpusu drogowego, jezdni, będzie się odbywało niezmiennie w stosunku do stanu istniejącego. Woda opadowa i roztopowa za pomocą spadków podłużnych oraz poprzecznych będzie zagospodarowana w obrębie granic pasa drogowego tj. do projektowanych muld oraz powierzchniowo w tereny zielone w pasie drogowym.

Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych.

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

W uchwale nr LIX/804/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2023 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r., poz. 4381), wskazano działania do realizacji w celu osiągnięcia standardów jakości powietrza oraz obniżenia stężenia benzo(a)pirenu. Jednym z nich jest przebudowa i modernizacja dróg, która polega na utwardzaniu dróg i poboczy. Pozwala to na ograniczenie emisji wtórnej, z unoszenia pyłu z powierzchni jezdni i pobocza.

Przebudowa 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, 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 będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej.

Wszelkie materiały sypkie przewożone będą transportem samochodowym wyposażonym w szczelne plandeki uniemożliwiającymi wywiewanie ich w trakcie transportu. Dodatkowo przed załadunkiem materiały, zraszane będą wodą. Na miejscu budowy będą one składowane wyłącznie w miejscach osłoniętych przed wiatrem.

Zaplanowano także zraszanie terenu przebudowy 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.

Inwestycja realizowana będzie po śladzie istniejącej drogi, w obrębie istniejącego pasa drogowego co nie spowoduje znaczącego wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. 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 poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478 ze zm.) w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja inwestycji wymaga wycinki 2 drzew, przy czym zaplanowane zostały nasadzenia zastępcze w ilości minimum 4 drzew, w ramach których preferować należy zastosowanie gatunków rodzimych.

Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków, prace związane z wycinką drzew będą prowadzone poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu braku lęgów przez specjalistę ornitologa.

Wobec drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność

kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

W celu minimalizacji ryzyka przypadkowego zabijania płazów na etapie realizacji inwestycji zostaną wprowadzone tymczasowe wygrodzienia (płotki herpetologiczne) od strony zlokalizowanych w strefie oddziaływania inwestycji siedlisk płazów.

W ramach realizacji przedsięwzięcia, zbiorniki wodne zlokalizowane w zasięgu oddziaływania nie ulegną naruszeniu. Inwestycja nie wiąże się z budową przepustów, a istniejące na ciekach przepusty drogowe nie zostały ujęte w zakresie inwestycji, stąd nie przewiduje się ich przebudowy czy remontu.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

Jednocześnie informuję, że w przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków chronionych, wynikającymi z art. 51 i/lub 52 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. 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 wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.

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

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej Kip i jej uzupełnieniu, 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.

/

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Anna Deczyńska-Sadowska
Naczelnik Wydziału
/-podpisano elektronicznie/

Otrzymuje:
Wójt Gminy Łysomice