



Bydgoszcz, dnia 27 sierpnia 2019 r.

## 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 2018 r., poz. 2081 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 Wójta Gminy Ryńsk z dnia 11 lipca 2019 r., znak: WOŚ.6220.15.3.2019 (data wpływu: 15.07.2019 r.), uzupełnionego w dniu 8 sierpnia 2019 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, złożonego przez Zarząd Dróg Powiatowych w Wąbrzeźnie, w imieniu którego wystąpił Pełnomocnik Pan Rafał Greda-Wolkow - Biuro Projektów Budowlanych Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Leszczynowej 55 w Toruniu,

I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1717C Czaple-Ryńsk od km 0+000 do 6+660, gm. Ryńsk”, 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 w szczególności:

1. Drzewa i krzewy nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:

a) uszkodzeniem mechanicznym pni i koron drzew, np. poprzez odeskowanie pni drzew rosnących punktowo do wysokości pracy maszyn (minimum do wysokość 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wyгородzenie skupisk drzew i ich oznakowanie;

Biuro Projektów Budowlanych

Biuro Projektów Budowlanych Sp. z o.o.

- WPŁYNĘŁO -

ul. Grunwaldzka 56/202

80-241 Gdańsk

REGON: 382424250

KRS: 0000768562

tel. 723-011 111

tel. 723-011 111

Spełniamy wymagania EMAS – zwracamy uwagę na efektywność, oszczędność i prośrodowiskowość

ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz, tel. 52 50 65 446, fax 52 50 65 447, korektoria bydgoszcz, biuro@bydgoszcz.rdos.gov.pl

TORUŃ

- b) uszkodzeniem mechanicznym zakrzewień poprzez ich wygrodzenie i oznakowanie;
  - c) zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz nie podnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew;
  - d) 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.
2. Wycinkę drzew prowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt, przypadającym w terminie od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po potwierdzeniu maksymalnie na 2 dni przed wycinką przez specjalistę ornitologa braku aktywnych lęgów ptaków oraz rozrodu zwierząt w obrębie usuwanych drzew.
  3. Wykonać nasadzenia zastępcze za usunięty drzewostan w ilości minimalnej odpowiadającej skali wycinki, stosując rodzime gatunki, których sadzonki będą posiadać dobrze ukształtowaną bryłę korzeniową. Nasadzenia wykonać wzdłuż przebudowywanej drogi.
  4. Na etapie realizacji przedsięwzięcia prowadzić systematyczną kontrolę terenu, w tym wykopów lub zagłębień terenu pod kątem obecności zwierząt, a w razie stwierdzenia uwięzionych osobników lub gatunków chronionych, podjąć ich odłów i przenieść je do siedlisk zapewniających bezpieczne bytowanie poza zasięgiem oddziaływania inwestycji.
  5. Nie organizować baz postojowych maszyn, zaplecza budowy, w tym miejsc składowania materiałów budowlanych i odpadów powstających podczas prowadzonych prac:
    - a) w pobliżu drzew, zachowując wolną strefę wokół równą co najmniej obrysowi koron drzew,
    - b) w pobliżu zbiorników i cieków, zachowując strefę buforu o szerokości minimalnej 5 m od linii brzegowej.
  6. W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace związane z realizacją przedsięwzięcia (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane

z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00-22:00.

7. Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
8. 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.
9. Teren baz materiałowych i transportowych utwardzić celem zabezpieczenia przed przedostaniem się do gruntu, do wód podziemnych i powierzchniowych substancji powodujących ich zanieczyszczenie.
10. Do prac budowlanych stosować sprzęt w pełni sprawny oraz spełniający wymogi dopuszczające go do użytku.
11. Plac budowy wyposażać w sorbenty do neutralizacji ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

#### Uzasadnienie

Wójt Gminy Ryńsk, wnioskiem z dnia 11 lipca 2019 r., znak: WOŚ.6220.15.3.2019 (data wpływu: 15.07.2019 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 wyjaśnieniami z dnia 8 sierpnia 2019 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 przebudowie podlegać będzie odcinek o długości powyżej 1 km.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja

dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

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

Projektowane przedsięwzięcie obejmować będzie przebudowę drogi powiatowej nr 1717C Czaple – Ryńsk od km 0+000 do km 6+660, zlokalizowanej na terenie województwa kujawsko-pomorskiego, w powiecie wąbrzeskim:

- w gminie Płużnica, w obręb ewidencyjnym: Czaple, na działkach o numerach: 109/1, 109/2, 108, 107/1, 171, 1, 106, 118,
- w gminie Ryńsk, w obręb ewidencyjnym: Przydwórz, na działkach o numerach: 106, 164, 183, 184, 182/3, 48, 83, 95, 186, 202, 88/3,
- w gminie Ryńsk, w obręb ewidencyjnym: Trzciano, na działkach o numerach: 41, 38, 34/3, 36/1, 44,
- w gminie Ryńsk, w obręb ewidencyjnym: Ryńsk, na działkach o numerach: 29, 66/3, 130/1, 130/6, 43/2, 43/1, 413,50, 136.

Łączna długość omawianego odcinka wynosi około 6,66 km. Przebieg przez gminę Ryńsk wynosi około 5,80 km natomiast przez gminę Płużnica 0,8 km.

Istniejąca droga posiada nawierzchnię bitumiczną. Rozpoczyna się w miejscowości Czaple skrzyżowaniem z drogą wojewódzką (DW548) w km 0+000, kończy zaś w miejscowości Ryńsk skrzyżowaniem z drogą wojewódzką (DW551) w km 6+660. Szerokość jezdni jest zmienna, ok. 4,0-5,0 m. Przekrój i spadek poprzeczny jest zmienny - przeważa przekrój daszkowy ze spadkiem poprzecznym ok. 2%. Nawierzchnia jezdni jest w bardzo złym stanie technicznym. Występują liczne spękania i rozwarstwienia masy bitumicznej, ubytki oraz łaty. Nawierzchnia jest nierówna i pofałdowana, co wskazuje również na zły stan podbudowy. Istniejące pobocza gruntowe są porośnięte trawą - ich stan określa się jako zły.

W stanie istniejącym zjazdy na posesje wykonane są z kostki betonowej, kostki kamiennej, betonu oraz o nawierzchni gruntowej.

Wody opadowe odprowadzane są na przyległe tereny zielone oraz do istniejących rowów.

Zadanie polega na poprawie warunków i bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zwiększeniu bezpieczeństwa pieszych oraz usprawnienie transportu zbiorowego.

Planowana droga przebiegać będzie po istniejącym śladzie drogi, z niezbędnymi poszerzeniami, w celu ujednolicenia szerokości jezdni. Na całym odcinku drogi objętym przebudową projektuje się wykonanie pełnej konstrukcji na poszerzeniu oraz nakładkę wraz ze wzmocnieniem na istniejącej nawierzchni.

Projekt zakłada wykonanie jezdni o nawierzchni bitumicznej szerokości 5 m, o zmiennym przekroju poprzecznym ze spadkami poprzecznymi wynoszącymi 2%. Spadki podłużne wynoszą od 0,3% do 2,25%. Planuje się pobocza o nawierzchni z mieszanki niezwiązanej (KŁSM) o szerokości 0,75 m i spadkach poprzecznych 8% w kierunku od korony jezdni. Projektuje się wykonanie zjazdów indywidualnych na posesje o nawierzchni z kostki betonowej, które zostaną dowiązane wysokościowo do terenu posesji przylegających do drogi. Szerokość jezdni zjazdów - 4,5 m. W miejscach występowania ogrodzeń, szerokość jezdni zjazdu zostanie dostosowana do szerokości istniejącej bramy. Projekt zakłada wykonanie dojazdów do furtek posesji. Dodatkowo zaprojektowano perony autobusowe o nawierzchni z kostki brukowej. Na odcinkach objętych opracowaniem w miejscowości Przydwórz oraz miejscowości Ryńsk projektuje się chodniki o nawierzchni z kostki betonowej 10x20 cm (gr. 8 cm) w kolorze szarym. W miejscowości Ryńsk i miejscowości Przydwórz projektuje się przejścia dla pieszych. Na przejściach zaprojektowano lampy oświetleniowe oraz znaki aktywne D-6 „przejście dla pieszych”. Oświetlenie oraz znaki drogowe aktywne zasilane będą poprzez hybrydowy system zasilający (system solarno-wiatrowy).

Projektowane rozwiązania techniczne będą następujące:

- Kategoria ruchu - KR2 nośności 100kN/oś,
- Kategoria drogi - powiatowa,
- Klasa drogi - L,
- Prędkość projektowa  $V_p$  - 50 km/h-70 km/h,
- Szerokość jezdni - 5,50m (2 x 2,75 m) jedno jezdniowa o dwóch pasach ruchu,
- Szerokość chodnika - 2,0 m,
- Szerokość pobocza - 2 x 0,75 m.

Zgodnie z przedstawioną dokumentacją na terenie, na którym przewiduje się realizację inwestycji oraz w obszarze oddziaływania analizowanego zamierzenia

nie planuje się innych przedsięwzięć w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogłyby prowadzić do ich skumulowanych oddziaływań.

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

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). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Droga obsługuje głównie ruch lokalny. Biorąc zatem pod uwagę jej charakter i niewielkie natężenie ruchu, nie będzie to oddziaływanie znaczące. Ponadto, nowa nawierzchnia umożliwi płynniejszą jazdę na rozpatrywanym odcinku, co przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych gazów cieplarnianych. Inwestycja będzie realizowana w oparciu o przyjęte w krajowym budownictwie drogowym rozwiązania techniczne, które są zaadoptowane do warunków klimatycznych, ewentualnego wzrostu lub spadku średnich rocznych temperatur. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zadania.

Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą głównie odpady budowlane takie jak: odpady z remontów i przebudowy dróg, odpady opakowaniowe oraz odpady komunalne związane z funkcjonowaniem zaplecza budowy.

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 na których

standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Teren zamierzenia znajduje się poza granicami Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. W bezpośrednim otoczeniu przedmiotowej inwestycji nie występują strefy ochrony ujęć wody. Najbliższa strefa ujęcia wody znajduje się w m. Ryńsk i oddalona jest o około 450 m.

Prace budowlane wykonane zostaną ze szczególną ostrożnością, z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla najbliższego sąsiedztwa i środowiska. Sprzęt używany podczas realizacji będzie sprawny technicznie (bez wycieków olejów). Materiały i surowce będą zabezpieczone przed możliwością przedostania się do środowiska, w szczególności będą składowane poza obszarem cieków, w taki sposób, aby nie było możliwości przedostania się ich do wód cieków lub spowodowania zanieczyszczenia przyległego terenu. Obszar baz materiałowych i transportowych zostanie utwardzony

Ścieki bytowe będą powstawać wyłącznie na etapie budowy i wiążą się z funkcjonowaniem zaplecza placu budowlanego. Inwestor zakłada, że zostaną ustawione toalety przenośne i zostanie zapewniony sukcesywny wywóz ścieków z przenośnych toalet przez firmy zajmujące się wywozem nieczystości. Na etapie budowy nie będą wytwarzane ścieki technologiczne.

Z eksploatacją przedmiotowej inwestycji nie wiąże się zużycie wody na cele technologiczne oraz produkcją ścieków socjalno-bytowych oraz technologicznych.

Odływ wód opadowych i roztopowych będzie odbywał się tak jak obecnie powierzchniowo na przyległe tereny zielone oraz do istniejących rowów.

Zgodnie z art. 81 ust. 3 uouioś przeanalizowano wpływ przedmiotowego przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w Planie gospodarowania wodami na 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 PLGW200038, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem, 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.

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001728984 - Bacha do Zgniłki ze Zgniłką, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Inwestycja nie wiąże się z ingerencją w strukturę i funkcjonowanie cieków wodnych ani zbiorników wodnych. Nie wiąże się z poborem wód. Droga nie przecina większych cieków wodnych, zbiorników wodnych. W zdecydowanej przewadze inwestycja zlokalizowana jest w obszarze terenów rolniczych. Przy zastosowaniu środków ograniczających uciążliwości dla środowiska wodnego nie będzie wpływała negatywnie na jednolitą część wód powierzchniowych i podziemnych.

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 będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej. Zastosowany zostanie sprzęt sprawny technicznie. Pojazdy maszyny budowlane będą posiadać wymagane dokumenty uprawniające je pracy (przeglądy, atesty itp.). Ponadto, w celu ograniczenia pylenia materiały sypkie będą przewożone samochodami wyposażonym w plandeki kryjące skrzynie ładunkowe. Nie przewiduje się tworzenia zaplecza robót ani zorganizowania polowej wytwórni mas bitumicznych, wszystkie elementy budowlane będą dostarczane bezpośrednio na plac budowy.

Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji będą miały 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. Uciążliwości związane z etapem budowy zostaną ograniczone przestrzennie i będą przesuwać się w miarę postępu prac.

Odpady powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, głównie odpady z remontu i przebudowy dróg, będą segregowane oraz magazynowane w kontenerach, pojemnikach

lub luzem w przeznaczonym do tego celu miejscu. Następnie zostaną przekazane wyłącznie uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów. Odpady z frezowania będą na bieżąco wywożone do firm produkujących masę asfaltową w celu dalszego przerobu. 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 2019 r., poz. 701 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska pod względem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Zamierzenie realizowane jest w szczególności w obrębie istniejącego pasa drogowego. Bezpośrednie otoczenie drogi stanowią głównie pola uprawne oraz gospodarstwa rolne i zabudowania mieszkalne.

Ponieważ inwestycja dotyczy przebudowy fragmentów istniejącej drogi powiatowej o znaczeniu lokalnym oraz mając na względzie występujące i prognozowane natężenie ruchu, nie przewiduje się pogorszenia obecnego klimatu akustycznego.

Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych. Obecnie stan techniczny drogi jest zły. Liczne nierówności, wyboje pęknięcia w zniszczonej jezdni wymuszają na kierujących pojazdami ciągłe hamowanie i przyspieszanie co powoduje wzrosty ilości spalane paliwa, w związku z tym również emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Po przebudowie omawianych odcinków drogi struktura rodzajowa ruchu oraz funkcja komunikacyjna pozostaną bez zmian. Ich użytkownikami w dalszym ciągu pozostaną przede wszystkim lokalni uczestnicy ruchu drogowego oraz uczestnicy tego ruchu przemieszczający się drogą w podróżach tranzytowych. Poprawie ulegną parametry eksploatacyjne drogi poprzez doprowadzenie ich do stanu zgodnego z wymogami technicznymi, jakim powinny dla danej klasy odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Zadanie ma na celu polepszenie parametrów istniejących odcinków drogi powiatowej co przełoży się na poprawę płynności jazdy i wyeliminuje konieczność nagłego hamowania i zatrzymywania się. Usprawnienie przejazdu wpłynie pozytywnie na stan klimatu akustycznego oraz powietrza atmosferycznego.

Planowane przedsięwzięcie będzie realizowane w części granicznej Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśny „Zgniłka-Wieczno-Wronie”, na terenie którego obowiązują uwarunkowania i zakazy określone przez art. 24 ustawy

o ochronie przyrody oraz uchwałą nr X/241/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Obszaru Chronionego Krajobrazu Torfowiskowo-Jeziorno-Leśnego „Zgniłka-Wieczno-Wronie” (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 2562).

Zgodnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu, nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego, do których należy analizowane przedsięwzięcie.

Realizacja planowanego zamierzenia we wskazanym zakresie i lokalizacji dotyczy istniejącej drogi publicznej i wymaga usunięcia 54 drzew (po korekcie), w obrębie których nie potwierdzono obecności chronionych gatunków.

Z uwagi na potencjalne siedlisko gniazdowania ptaków w obrębie drzew wskazanych do usunięcia, zaplanowaną wycinkę należy prowadzić poza okresem lęgowym lub w czasie jego trwania po potwierdzeniu przez eksperta ornitologa braku aktywnych lęgów.

W przebiegu drogi nie stwierdzono korytarzy masowej lub intensywnej migracji płazów lub innych gatunków dziko występujących zwierząt.

Dla zabezpieczenia drzew rosnących w zasięgu przewidywanego wpływu, a nie podlegających usunięciu wskazano na potrzebę zastosowania działań zabezpieczających przed uszkodzeniem ich pni, brył korzeniowych i koron. Jednocześnie w związku z koniecznością wycinki zadrzewień wskazano na konieczność podjęcia działań związanych z wykonaniem nasadzeń zastępczych w skali minimalnej odpowiadającej ilości usuwanych drzew wzdłuż przedmiotowej drogi.

W zasięgu oddziaływania bezpośredniego (pas przewidywanego zajęcia – pas drogowy) dominują zbiorowiska roślinności przydrożnej, gdzie brak jest wykształconych lub cennych typów siedlisk przyrodniczych.

Ponadto, projekt przewiduje zachowanie dotychczasowej kategorii drogi, co przyczyni się do zachowania dotychczasowych warunków ewentualnej migracji zwierząt po powierzchni drogowej.

Celem wyeliminowania zagrożenia śmiertelności zwierząt na etapie realizacji inwestycji, zaplanowano prowadzić kontrole wykopów w zakresie występowania uwiecznionych osobników, a w razie ich stwierdzenia podjąć odłów i przeniesienie osobników do siedlisk ich bytowania poza obszar oddziaływania.

W przypadku jeśli skutkiem robót budowlanych bądź innych prac związanych z realizacją zamierzenia będzie podjęcie czynności objętych zakazami względem gatunków

chronionych zwierząt, roślin oraz grzybów, wynikającymi z art. 51 i art. 52 ustawy o ochronie przyrody, np.

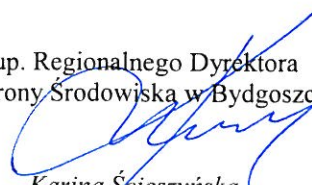
- a) w odniesieniu do zwierząt objętych ochroną gatunkową – niszczenie ich siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania, jak również niszczenie, usuwanie lub uszkodzanie gniazd, mrowisk, nor, legowisk, żeremi, tam, tarlisk, zimowisk lub innych schronień,
- b) w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Inwestor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zgody na wykonania czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

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, zanieczyszczeń powietrza oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip wraz z jej uzupełnieniem.

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 Ryńsk, ul. Mickiewicza 21, 87-200 Wąbrzeźno
2. Pan Rafał Greda-Wolkow – Pełnomocnik Biuro Projektów Budowlanych Sp. z o.o.,  
ul. Leszczynowa 55, 87-100 Toruń

Sprawę prowadzi: p. Justyna Ostrowska tel. 52 50-65-666, wew. 6048, e-mail: justyna.ostrowska.bydgoszcz@rdos.gov.pl

Zgodnie z ustawą z dnia 21 lutego 2019 r. o zmianie niektórych ustaw w związku z zapewnieniem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie

o ochronie danych) – Dz. U. z 2019 r., poz. 730, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, spełniając obowiązek informacyjny, informuje, co następuje.

W związku z obowiązywaniem od dnia 25 maja 2018 r. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (Dz. Urz. UE L 119, str. 1), zwanego dalej „rozporządzenie RODO”, informuję, że:

- 1) Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska z siedzibą w Bydgoszczy ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz, tel.: 52 506 56 66 fax: 52 506 56 67, e-mail: [kancelaria.bydgoszcz@rdos.gov.pl](mailto:kancelaria.bydgoszcz@rdos.gov.pl) Szczegółowe dane kontaktowe do przedstawicieli Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy podane są na stronie internetowej RDOŚ: [www.bydgoszcz.rdos.gov.pl](http://www.bydgoszcz.rdos.gov.pl).
- 2) Kontakt z inspektorem ochrony danych w Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Bydgoszczy następuje za pomocą adresu e-mail: [iod.bydgoszcz@rdos.gov.pl](mailto:iod.bydgoszcz@rdos.gov.pl).
- 3) Pani/Pana dane osobowe przetwarzane będą w celu prowadzenia postępowania administracyjnego na podstawie art. 6 ust.1 lit. c rozporządzenia RODO.  
Podanie Pani/Pana danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do realizacji obowiązku prawnego w postaci rozpatrzenia sprawy.
- 4) Odbiorcą Pani/Pana danych osobowych będą jednostki budżetowe, jednostki samorządowe i rządowe, jedynie w przypadkach gdy ich przekazanie będzie niezbędne na podstawie przepisów prawa.
- 5) Dane Pani/Pana mogą być udostępniane przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy podmiotom upoważnionym do uzyskania informacji na podstawie powszechnie obowiązujących przepisów prawa.
- 6) Pani/Pana dane osobowe nie będą przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przekazywane do państwa trzeciego/organizacji międzynarodowej.
- 7) Podane przez Panią/Pana dane osobowe będą przechowywane przez okres wymagany przepisami prawa.
- 8) Posiada Pani/Pan prawo dostępu do treści swoich danych, prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania, prawo wniesienia sprzeciwu.
- 9) Ma Pani/Pan prawo wniesienia skargi do Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych (PUODO), gdy uzna Pani/Pan, iż przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy rozporządzenia RODO.
- 10) Dane udostępnione przez Panią/Pana nie będą podlegały profilowaniu