



Bydgoszcz, dnia 11 kwietnia 2025 r.

# REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.4220.239.2025.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 t.j.), zwanej dalej w skrócie Kpa, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Zbójno z dnia 25 marca 2025 r., znak: OŚN.6220.2.2025 (wpływ: 28 marca 2025 r.), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym Kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej w skrócie Kip, który złożyła Gmina Zbójno,

- I. **Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Działyń”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**
- II. Zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a uouioś wskazuję:
  1. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00–22:00.
- 2) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem zamierzenia.
- 3) 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.
- 4) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię, w odległości co najmniej 100 m zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych.
- 5) Każdorazowo przed podjęciem prac przeprowadzić kontrolę terenu robót (w tym wykopów) pod kątem uwięzionych w nich małych zwierząt, które w razie konieczności wypuścić w inne, bezpieczne miejsce. Kontrole prowadzić mogą np. pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- 6) W celu zachowania dogodnych warunków migracji zwierząt na całej długości przebudowywanego odcinka drogi wprowadzić maksymalną prędkość poruszania się pojazdów do 50 km/h.

## UZASADNIENIE

Wójt Gminy Zbójno, pismem z dnia 25 marca 2025 r., znak: OŚN.6220.2.2025 (wpływ: 28 marca 2024 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej w miejscowości Działyn”.

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 przebudowywanej drogi wynosi około 1,750 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.

Przedmiotem wniosku jest przebudowa drogi gminnej biegnącej w granicach działek o nr ewid.: 171/2, 274 i 347 obręb Działyń, od skrzyżowania z drogą powiatową nr 2132C do skrzyżowania z drogą gruntową na działce nr 374 obręb Działyń.

Parametry techniczne istniejącej drogi :

- kategoria drogi: droga gminna,
- klasa drogi: „D” ( droga dojazdowa),
- kategoria ruchu: KR1,
- rodzaj nawierzchni: gruntowa,
- rodzaj poboczy: gruntowe,
- odwodnienie powierzchniowe na przyległy teren.

Zakres planowanych robót:

- profilowanie istniejącej nawierzchni tłuczniowej,
- ułożenie warstwy podbudowy zasadniczej z kruszywa łamanego,
- wykonanie nawierzchni bitumicznej jezdni o szerokości 3,5 m,
- wykonanie obustronnego pobocza umocnionego kruszywem, szerokości ok. 75 cm.

Parametry techniczne przebudowanej drogi:

- kategoria drogi: droga gminna,
- klasa drogi: „D” (droga dojazdowa),
- kategoria ruchu: KR1,
- prędkość projektowa: 40 km/h,
- długość budowanej drogi: ok. 1,750 km,
- szerokość nawierzchni jezdni: 3,5 m,
- rodzaj nawierzchni : beton asfaltowy,
- rodzaj poboczy: gruntowe, umocnione kruszywem, obustronne, szerokości ok. 75 cm,
- odwodnienie powierzchniowe za pomocą spadków poprzecznych i podłużnych na przyległy teren.

Przebudowywana droga gminna jest drogą dojazdową do terenów użytkowanych rolniczo oraz do rozproszonych siedlisk gospodarstw rolnych. Przebudowywany fragment przebiega przez tereny pól uprawnych.

W związku z realizacją inwestycji nastąpi poprawa warunków komunikacji, podwyższenie komfortu i bezpieczeństwa użytkowników drogi.

Z uwagi na lokalny charakter drogi, nie przewiduje się, że po przeprowadzeniu przebudowy nastąpił wzrost natężenia ruchu w stosunku do stanu obecnego.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie ciężkiego sprzętu budowlanego, takiego jak: koparki i ładowarki, samochody ciężarowe, układarki mas, walce, i zagęszczarki.

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 (dowożonej beczkowozem), kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, asfaltu, a także paliw i energii elektrycznej.

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, w tym strefy ochronne ujęć wód i zbiorników wód śródlądowych, 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.).

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, 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 planowanymi do przebudowy drogami.

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

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

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalnego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter 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.

Analizowany odcinek, wykorzystywany będzie przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych.

W fazie realizacji przedsięwzięcia nastąpi wytworzenie odpadów z prac budowlanych, które zalicza się do grupy 17 – Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 pkt 32 ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach. (Dz.U. 2023 r., poz. 1587 ze zm.), wytwórcami odpadów powstających w wyniku realizacji inwestycji będą firmy świadczące usługę prac realizacyjnych, posiadające stosowne zezwolenie z zakresu gospodarki odpadami chyba, że umowa o świadczenie usługi stanowić będzie inaczej. Oznacza to, że firmy te będą odpowiedzialne za gospodarowanie wytworzonymi odpadami.

Odpady z remontów i przebudowy dróg o kodzie 17 01 81, w zależności od rodzaju, formy oraz wielkości, do momentu wywieżenia, będą magazynowane w kontenerach bądź luzem na uporządkowanej hałdzie w miejscu wytworzenia. Odpady z grupy 17 03 02 będą ładowane bezpośrednio na środki transportu i przekazane upoważnionym odbiorcom.

Odpady z grupy 17 05 04 (Gleba i ziemia, w tym kamienie inne niż wymienione w 17 05 03\*) będą magazynowane luzem, na hałdach w pobliżu miejsca ich wytworzenia. Część gleby i ziemi w miarę możliwości zostanie zagospodarowana na terenie inwestycji

Odpady z grupy 20 02 01 (Odpady ulegające biodegradacji) oraz 20 03 01 (Niesegregowane odpady komunalne) będą gromadzone w osobnych, zamkniętych i szczelnych kontenerach.

Dodatkowo, na etapie realizacji inwestycji, na skutek awarii sprzętu i maszyn budowlanych oraz środków transportu, może się pojawić konieczność zagospodarowania zużytych sorbentów i/lub mat filtracyjnych.

Wytworzone przez Wykonawcę robót na etapie realizacji zamierzenia odpady będą w całości przekazane upoważnionym odbiorcom odpadów do odzysku lub unieszkodliwienia.

Nie przewiduje się do realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia wykorzystywania odzyskanych odpadów.

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Eksplatacja drogi wiąże się z postawianiem niewielkiej ilości odpadów. Na etapie użytkowania mogą powstawać odpady pochodzące z drobnych, bieżących napraw jezdni (głównie po okresie zimowym).

Obowiązek utrzymania czystości i porządku na drogach publicznych, a także zbieranie i pozbywanie się odpadów należy do zarządcy drogi. W razie konieczności zbierane będą z poboczy odpady zaliczane do grupy 20 03 01 – niesegregowanych (zmieszanych) odpadów komunalnych oraz 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów.

Dodatkowo, podczas eksploatacji drogi, mogą wystąpić sytuacje awaryjne, związane z wypadkami.

Wytworzone odpady będą zbierane selektywnie i zostaną przekazane specjalistycznym firmom posiadającym stosowne zezwolenia w zakresie zbierania, transportu, odzysku bądź unieszkodliwiania odpadów.

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.

Teren realizacji przedsięwzięcia znajduje się poza granicami głównych zbiorników wód podziemnych, obszarami szczególnego zagrożenia powodzią oraz poza strefami ochronnymi ujść wód na potrzeby zaopatrzenia ludności.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana 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).

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

Zadanie znajduje się w obszarze zlewni jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem: PLRW20001128949 – „Ruziec od Dopływu z jez. Ugoszcz do ujścia”, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako: zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego; zapewnienia drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Ruziec od ujścia do jazu Zarębie (dla troci wędrownej), a dla stanu chemicznego: dla złagodzonych wskaźników – poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry 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.

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.

Na etapie realizacji zamierzenia, woda będzie dowożona beczkowozem.

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

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem płytkich wykopów. Nie przewiduje się głębokiego korytowania gruntu, a prace ziemne będą ograniczać się do wyrównania powierzchni i wykonania zagęszczonej podbudowy wraz z utwardzoną nawierzchnią masą bitumiczną.

Na etapie eksploatacji, odwodnienie jezdni będzie realizowane powierzchniowo za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na przyległy teren.

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.

Z uwagi na niewielką skalę przedsięwzięcia, Wykonawca może zrezygnować z typowego zaplecza budowy i dostarczać sprzęt i materiały z własnej bazy sprzętowej każdorazowo na miejsce realizacji robót. Ewentualne tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 100 m od zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, dla ograniczenia ryzyka zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Zgodnie z uchwałą nr LIX/804/23 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 26 czerwca 2023 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub> oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r., poz. 4381), Gmina Zbójno nie znajduje się w obszarze przekroczeń średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu w strefie kujawsko-pomorskiej w 2021 r.

W uchwale wskazano działania wskazane 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.

Rozbudowa i przebudowa dróg 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, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie). Środki transportu wyposażone będą w specjalne plandeki, zabezpieczające przed nadmiernym pyleniem przewożonych materiałów. Ponadto, planuje się transportować stosować gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach. 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.

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

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i 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 realizowane będzie w granicach Wschodniego Obszaru Chronionego Krajobrazu Drumliny Zbójeńskie, gdzie obowiązuje uchwała Nr XXV/371/20 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 28 września 2020 r. w sprawie Obszaru

Chronionego Krajobrazu Drumliny Zbójeńskie (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2020 r., poz. 4659), wprowadzająca m.in. zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu uouioś.

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

Realizacja przedsięwzięcia nie wymaga wycinki zadrzewień z uwagi na brak zadrzewień w pasie drogowym. W związku z powyższym nie zachodzi potrzeba zabezpieczenia drzew i krzewów przed uszkodzeniem na etapie jego realizacji. Inwestycja nie wiąże się także z wprowadzeniem oświetlenia drogowego.

Ze względu na możliwe występowanie małych zwierząt (w tym stwierdzonych w Kip gatunków płazów), wskazano na potrzebę bieżącej kontroli terenu robót na etapie realizacji, celem wykluczenia przypadkowej śmiertelności fauny. Ponadto, wskazano na konieczność ograniczenia prędkości pojazdów do 50 km/h.

Zamierzenie nie wiąże się ze zniszczeniem lub naruszeniem terenów leśnych, podmokłych, bagiennych i torfowiskowych. Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

Mając na uwadze powyższe nie stwierdza się znacząco negatywnego oddziaływania na korytarze migracji i obszary chronione, w tym obszary Natura 2000, a ocena oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przyrody i obszarów Natura 2000 nie jest wymagana.

Jednocześnie informuję, że 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 z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, np.

- 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,
- 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 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, 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 Zbójno, Zbójno 178A, 87-645 Zbójno