



P. Paula: 13.01.2017

URZĄD GMINY  
w Lnianie  
Data wpływu 13.01.2017  
Podpis [signature] 231  
Ilość zł.

Bydgoszcz, dnia 9 stycznia 2017 r.

WOO.4240.812.2016.KŚ.4

## OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3 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 2016 r., poz. 353 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, § 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 Lnianio, z dnia 16 września 2016 r. (wpływ: 19.09.2016 r.), znak: IOŚiR.6220.4.2.2016, po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną: 22.11 oraz 14.12.2016 r.), złożonego przez Zarząd Dróg Powiatowych w Świeciu,

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia pn.: „Włączenie północno – zachodniej części Powiatu Świeckiego do planowanego węzła w Zbrachlinie przy drodze ekspresowej S-5 wchodzącej w skład korytarza TEN-T”, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

## UZASADNIENIE

Wójt Gminy Lnianio, pismem z dnia 16 września 2016 r. (wpływ: 19.09.2016 r.), znak: IOŚiR.6220.4.2.2016, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną: 22.11 oraz 14.12.2016 r.), stwierdzono, że jest to zamierzenie 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, tj.: „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”.

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

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko - pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gmin Osie i Lniano.

Łączna długość dróg powiatowych przewidzianych do przebudowy wyniesie ok 9,8 km. Początek opracowania znajduje się w miejscowości Tleń w miejscu skrzyżowania dróg powiatowych nr 1211C i nr 1029C. Dalej droga biegnie poprzez miejscowości Wierzchy, Brzemiona, Mszano, Lnianek do miejscowości Lniano i tu krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 239. Omawiana droga przebiega pośród lasów oraz pól uprawnych i rozproszonej zabudowy zagrodowej.

W ramach przebudowy zostanie wykonana i częściowo poszerzona nawierzchnia jezdni, przebudowane skrzyżowania, wybudowane chodniki i zatoki autobusowe, a także przebudowany most w miejscowości Wierzchy.

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia istnieje obecnie droga powiatowa klasy technicznej Z (zbiorcza) o nawierzchni bitumicznej z obustronnie występującymi poboczami gruntowymi. Na terenach zabudowanych istniejące chodniki przewidziane są do przebudowy.

Przebudowę drogi powiatowej zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- a) długość odcinka ok 9,8 km,
- b) klasa drogi Z (zbiorcza),

- c) kategoria ruchu – KR 3,
- d) prędkość projektowa 50-60 km/h,
- e) szerokość jezdni 5,0 - 6,0 m,
- f) projektowana szerokość pobocza 0,50 - 1,0 m,
- g) projektowana szerokość chodników 1,5 - 2,0 m.

Przebudowa dróg będzie polegała na wykonaniu:

- a) zatok autobusowych,
- b) remoncie jezdni na całym odcinku inwestycji z uwzględnieniem poszerzenia do wymaganej szerokości jezdni,
- c) remoncie istniejących chodników w miejscowościach Brzemiona i Lniano oraz budowie nowych chodników w miejscowościach Brzemiona, Mszano, Lnianek i Lniano,
- d) remoncie zjazdów,
- e) oznakowaniu poziomym i pionowym całego odcinka oraz zabezpieczeniu skarp barierami energochłonnymi.

W ramach zadania nie przewiduje się tworzenia nowych rowów przydrożnych, tylko częściowe oczyszczenie ich.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia nawierzchnia jezdni uzyska normatywną szerokość oraz właściwy stan techniczny. Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkowania. Ponadto wykonanie nowej szerszej nawierzchni jezdni wpłynie na poprawę bezpieczeństwa użytkowników drogi.

W związku z charakterem zamierzenia, w czasie realizacji będzie wykorzystywany sprzęt ciężki oraz środki transportu, z czym wiąże się zapylenie oraz emisja spalin do środowiska. Wykonawca zostanie zobowiązany do wyłączania silników spalinowych podczas dłuższych postojów. Sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych będzie sprawny, bez wycieków paliwa, czy olejów. Czynności uzupełniania paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Właściwa organizacja pracy oraz odpowiedni sprzęt, a także reżim technologiczny wyeliminują potencjalne zagrożenia. Ponadto może wystąpić okresowo oddziaływanie wibracyjne związane z pracą maszyn i urządzeń budowlanych, uciążliwości te mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zamknięcia placu budowy.

Podczas realizacji analizowanego zadania ścieki socjalno-bytowe gromadzone będą w przenośnych toaletach, systematycznie opróżnianych przez firmę posiadającą stosowne zezwolenie w tym zakresie. Nie będą powstawały ścieki technologiczne.

W trakcie wykonywania zadania powstawać mogą odpady z budowy i remontów infrastruktury drogowej oraz komunalne. Wszystkie one będą gromadzone w wydzielonym miejscu, odpowiednio zabezpieczone, a następnie wywiezione i zagospodarowane zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2013 r., poz. 21 ze zm.).

Generowany destrukcyjny asfaltowy będzie przetwarzany wyłącznie w instalacjach lub urządzeniach do tego przeznaczonych.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub zwiększenia udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować, jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

W związku z charakterem planowanego przedsięwzięcia, przy zastosowaniu zaproponowanych w karcie informacyjnej i jej uzupełnieniach rozwiązań mających na celu ochronę środowiska, nie przewiduje się wpływu czynności realizacyjnych na zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych, podziemnych oraz gleby.

Projektowane zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego sprawiają, iż planowane przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie obecnego stanu wód, a co za tym idzie inwestycja nie będzie stanowiła zagrożenia dla osiągnięcia celów środowiskowych zawartych 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., poz. 1911).

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Bory Tucholskie PLB220009, Wdeckiego Parku Krajobrazowego wraz z otuliną oraz Śliwickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu

W przypadku obszarów Natura 2000 zastosowanie znajduje w szczególności art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 j.t.), w tym zakaz podejmowania działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na obszary sieci Natura 2000, w szczególności pogorszyć stan siedlisk, wpłynąć negatywnie na gatunki lub pogorszyć integralność obszaru, a także połączenia z innymi obszarami.

Ponadto względem ww. obszaru Natura 2000 obowiązuje zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku z dnia 31 marca 2015 r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. poz. 1183).

Na terenie Wdeckiego Parku Krajobrazowego obowiązują uwarunkowania wynikające z rozporządzenia Nr 29/2004 Wojewody Kujawsko-Pomorskiego z dnia 2 listopada 2004 r. w sprawie Wdeckiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. Nr 111, poz. 1888), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Jednocześnie zgodnie z art. 17 ust. 2 pkt 4 ustawy o ochronie przyrody, zakazy obowiązujące na terenie parku krajobrazowego nie dotyczą inwestycji celu publicznego.

Na terenie Śliwickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu obowiązują uwarunkowania wynikające z uchwały nr X/259/15 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie Śliwickiego Obszaru Chronionego Krajobrazu (Dz. Urz. Woj. Kuj. - Pom. poz. 2580), w tym zakaz realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu ustawy uouioś.

Jednocześnie z art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody zakazy obowiązujące na terenie obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego.

W odległości ok. 500 m zlokalizowany jest rezerwat przyrody Jezioro Ciche, który nie ulegnie naruszeniu na skutek inwestycji.

Zgodnie z kartą informacyjną zamierzenie wiąże się z wycinką drzew w obrębie których stwierdzono obecność porostów chronionych na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. poz. 1408) - odnoźnicy jesionowej i mączystej oraz wabnicy kielichowatej, których osobniki ulegną zniszczeniu. Powyższe z uwagi na powszechność występowania ww. gatunków, jak również obecność dogodnych dla nich siedlisk nie będzie stanowić zagrożenia dla zachowania populacji gatunków chronionych porostów.

Ponadto w obrębie drzew przeznaczonych do usunięcia stwierdzono obecność siedlisk ptasich, czyli muchołówki szarej oraz szpaka – gatunków chronionych na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 6 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. poz. 1348). Utrata pojedynczych siedlisk ww. gatunków (szpak – 2 zasiedlone drzewa, muchołówka szara – 1 gniazdo) związana z wycinką poza okresem lęgowym ptaków nie spowoduje negatywnego wpływu na populacje ptaków chronionych.

Drzewa przeznaczone do wycinki uznane zostały w karcie informacyjnej, na podstawie przeprowadzonych badań, jako potencjalne siedlisko pachnicy dębowej (przy czym nie potwierdzono obecności gatunku). W związku z powyższym wycinka planowana jest do wykonania pod nadzorem przyrodniczym.

Zgodnie z przedstawionymi wynikami inwentaryzacji przyrodniczej wycinka zostanie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków.

Jednocześnie z uwagi na przebieg inwestycji w części w terenie leśnym zaplanowano oznakowanie przebudowanego odcinka drogi znakami ostrzegawczymi, przy czym należy dodać, że nie stwierdzono tu intensywnych migracji zwierząt.

Inwestycja nie spowoduje zniszczenia siedlisk przedmiotów ochrony obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, a także nie generuje zagrożeń określonych w ww. zarządzeniu w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. Ponadto nie wiąże się z ryzykiem nieosiągnięcia celów ochrony, określonych w ww. zarządzeniu.

Przedsięwzięcie nie powoduje naruszenia cennych przyrodniczo siedlisk, w tym obszarów podmokłych, bagiennych, łąkowych czy leśnych. Jednocześnie na podstawie analizy przedłożonej i uzupełnionej dokumentacji nie stwierdza się negatywnego wpływu w zakresie zachowania różnorodności biologicznej.

Ponadto informuję, że w odniesieniu do gatunków chronionych obowiązują uwarunkowania wynikające z art. 51 i 52 ustawy o ochronie przyrody. W przypadku konieczności podjęcia czynności zakazanych względem ww. gatunków konieczne jest uprzednie uzyskanie stosownego zezwolenia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub regionalnego dyrektora ochrony środowiska, zgodnie z wymogami art. 56 ustawy o ochronie przyrody.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, przyjęty zakres robót jej lokalizację oraz zakres działań minimalizujących, nie przewiduje się aby planowane prace, wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody i bioróżnorodności, a tym samym nie wymaga wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody, w tym walorów przyrodniczych ww. obszaru chronionego krajobrazu.

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie jego skalę, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania, nie zmieni się także w sposób znaczący istniejące zagospodarowanie i użytkowanie terenu.

Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy obszar usytuowany jest na niektórych odcinkach wzdłuż zabudowy, nie sposób przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego

oddziaływania na etapie przebudowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi planowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy sprzętu i maszyn w jednakowym czasie.

W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

Z informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano 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. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczący.

Na podstawie analizy czynników klimatycznych wpływających na funkcjonowanie operacji transportowych oraz formy zaburzeń przez nie wywołanych, wytypowano te czynniki, które mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Ich wybór poprzedzono analizą zjawisk klimatycznych i ich składowych.

W przypadku transportu drogowego do potencjalnych zagrożeń kryzysowych czynnikami klimatycznymi, należą:

1. powódź – zniszczenia lub wyłączenie z funkcjonowania odcinków dróg,
2. nagłe ataki mrozu połączone z obfitymi opadami śniegu – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
3. huragany – poważne utrudnienia w ruchu drogowym,
4. upały – deformacja nawierzchni.

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi, tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu.

Realizacja nie będzie miała również wpływu, w kontekście przebudowy, na skutki zmian klimatu, poprzez poprawę m.in. przejezdności pojazdów, co wpłynie, na jakość powietrza. Użyte do budowy materiały odporne będą m.in. na wysokie temperatury, działanie ognia, suszę, nawalne deszcze i burze (odprowadzanie wód), silne wiatry, fale mrozu, katastrofalne opady śniegu.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Reasumując uznano, iż zastosowanie zaproponowanych w przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia rozwiązań technicznych, technologicznych oraz organizacyjnych, zapewni ochronę środowiska na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia.

W świetle powyższego, nie stwierdzono ryzyka wystąpienia negatywnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko, nie istnieje więc konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Z up. Regionalnego Dyrektora  
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy  
Karina Ścieszyńska  
Naczelnik Wydziału  
Ocen Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Lniano
2. Wójt Gminy Osie
3. Pan Artur Kamiński LAPIS – Pełnomocnik ul. Igrzyskowa 1/46 85-796 Bydgoszcz
4. Zarząd Dróg Powiatowych w Świeciu

Kontakt w sprawie z Panią Kariną Ścieszyńską tel. (52) 506 56 66 wew. 6052 e-mail: kscieszynska@rdos-bydgoszcz.pl.