



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W BYDGOSZCZY**

Bydgoszcz, dnia 16 stycznia 2026 r.

WOO.4220.787.2025.HN.3

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 2026 r., poz. 1691 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 wniosku Wójta Gminy Bukowiec z dnia 12 listopada 2025 r., znak: RRiB.6220.10.82025.RS (wpływ: 13 listopada 2025 r.), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej w skrócie Kip, uzupełnioną dnia 22 grudnia 2025 r., który złożył Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu,

I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1263C Świekatowo - Bukowiec, wraz z rozbiórką wiaduktu drogowego w Branicy i dostosowaniem dojazdów drogowych do obniżonej niwelety drogi”, 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:

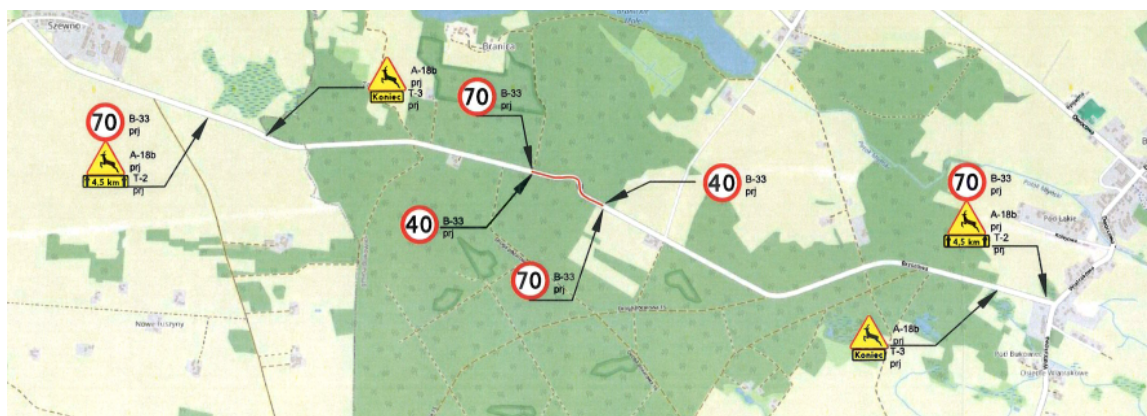
1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace związane z realizacją przedsięwzięcia (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane

z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

- 2) Rozbiórkę wiaduktu poprzedzić kontrolą ornitologiczną i chiropterologiczną, przeprowadzoną nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku stwierdzenia aktywnych lęgów ptaków i/lub obecności chronionych gatunków zwierząt, w porozumieniu ze specjalistą przyrodnikiem umożliwić im swobodne opuszczenie zajmowanego miejsca oraz dokończenie lęgów.
- 3) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.
- 4) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zlokalizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną powierzchnię:
 - a) w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych,
 - b) poza terenami chronionymi akustycznie,
 - c) poza zasięgiem rzutu koron drzew.
- 5) W celu ograniczenia emisji pyłów na etapie prac realizacyjnych zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).
- 6) 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.
- 7) 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. Skarpy zabezpieczyć poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki

ekologicznej przez zwierzęta.

- 8) Nie usuwać drzew i krzewów w ramach realizacji inwestycji.
- 9) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac 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.
- 10) Zastosować znaki ograniczające prędkość do 70 i 40 km/h (znak B-33) oraz znaki informujące o obecności dzikich zwierząt (znak A-18b) w lokalizacjach zgodnych z rysunkiem nr 1:



Rysunek 1. Lokalizacja znaków ograniczających prędkość do 70 i 40 km/h (znak B-33) oraz znaków informujących o obecności dzikich zwierząt (znak A-18b).

- 11) Istniejące mrowisko mrówek z grupy *F. rufa* zabezpieczyć przed uszkodzeniem i zniszczeniem, np. poprzez zastosowanie wygrodzeń z żerdzi drewnianych.
- 12) W przypadku wystąpienia na etapie realizacji inwestycji zagrożenia zniszczenia lub naruszenia mrowiska chronionych mrówek, przenieść je (wraz z zasiedlającymi je koloniami gatunku) w inną lokalizację, w miejsce niekolidujące z przedsięwzięciem, stosując się do poniższych wskazań:
 - a) przemieszczenia mrowiska dokonać w terminie od kwietnia do września, przy temperaturze powietrza w ciągu dnia nie niższej niż 10°C,

- a szczegółowy termin uzgodnić ze specjalistą przyrodnikiem (entomologiem). Przemieszczenie przeprowadzić w godzinach porannych, kiedy większość mrówek znajduje się w obrębie mrowiska,
- b) przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowisk wybrać miejsce spełniające wymagania ekologiczne gatunku,
- c) ww. mrowisko (wraz z osobnikami mrówek) przemieszczone zostanie w lokalizację niepowodującą kolizji z planowaną inwestycją, a szczegółowa lokalizacja zostanie ustalona ze specjalistą przyrodnikiem (entomologiem),
- d) w wybranej lokalizacji przed przystąpieniem do przemieszczenia mrowiska przygotować miejsce na nowe mrowiska poprzez wybór częściowo rozłożonego pnia, pozostałego po ścięciu drzewa oraz, w razie konieczności, jego oczyszczenie z porastającej roślinności i gałęzi. Ściółkę wokół niego usunąć do poziomu gleby mineralnej w promieniu nie mniejszym niż 20 cm i nie większym niż 40 cm od pnia. Na wierzchniej stronie przedmiotowego pnia ułożyć drobne gałązki o długości od 5 cm do 25 cm, dobierając ich ilość w uzgodnieniu z ww. specjalistą,
- e) przemieszczenie mrowisk rozpocząć od zebrania (np. za pomocą gałęzi drzewa iglastego) najaktywniejszych mrówek (widocznych na powierzchni mrowiska), które umieścić w osobnym pojemniku,
- f) pobieranie substratu z mrówkami do przemieszczenia rozpocząć od części środkowej mrowiska, zaczynając od pokładów jajowych. Następnie wybrać możliwie maksymalną ilość substratu (wraz z mrówkami), przy czym przemieszczeniem objąć nie mniej niż 75% objętości nadziemnej części mrowiska,
- g) w pierwszej kolejności w nowotworzonym mrowisku umieścić substrat pobrany z wewnętrznej części niszczonego kopca a następnie podsypać to częścią zewnętrzną likwidowanego kopca,
- h) przemieszczeniem objąć królową, celem zapewnienia trwałości przemieszczonych kolonii mrówek,
- i) pojemniki z substratem oraz osobnikami mrówek do czasu przemieszczenia przechowywać w miejscu zacienionym. Pobrany substrat oraz mrówki umieścić w szczelnych pojemnikach lub workach. Niezwłocznie po zakończeniu prac związanych z pobieraniem substratu z mrówkami, przenieść je na nowe miejsce. Nie dopuszcza się mieszania substratu

- i osobników pochodzących z różnych kolonii,
- j) po zakończeniu przemieszczenia, nowe mrowisko przykryć gałęzią drzewa iglastego (świerka, jałowca lub sosny) celem ograniczenia nasłonecznienia i ewentualnego wysychania postaci preimaginalnych mrówek. Ww. gałąź usunąć nie wcześniej niż po 24 godzinach od zakończenia przemieszczenia i nie później niż po 72 godzinach od zakończenia przemieszczenia,
 - k) ww. czynności realizować poprzez specjalistę przyrodnika – entomologa lub pod jego bezpośrednim nadzorem.
- 13) Wykonać przepust o minimalnej średnicy 1 m w miejscu przeznaczonego do rozbiórki wiaduktu nad nieczynną linią kolejową.
- 14) Nie wprowadzać oświetlenia terenu inwestycji.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Bukowiec, wnioskiem z dnia 12 listopada 2025 r., znak: RRB.6220.10.82025.RS (wpływ: 13 listopada 2025 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z prośbą o ponowne wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1263C Świekatowo - Bukowiec, wraz z rozbiórką wiaduktu drogowego w Branicy i dostosowaniem dojazdów drogowych do obniżonej niwelety drogi”, w związku z przedłożeniem przez Inwestora nowego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip, uzupełnioną dnia 22 grudnia 2025 r., 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 łączna długość przebudowywanych odcinków drogi wynosi około 3,16 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, ponieważ stanowi ono inwestycję strategiczną w rozumieniu art. 59a ust. 4 uouioś (analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej), która w myśl art. 80 ust. 2a uouioś nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi powiatowej nr 1263C Świekatowo - Bukowiec, wraz z rozbiórką wiaduktu drogowego w Branicy i dostosowaniem dojazdów drogowych do obniżonej niwelety drogi.

Początek planowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej znajduje się w miejscowości Branica w km 7+138. Koniec odcinka objętego przebudową znajduje się na skrzyżowaniu z drogami powiatowymi nr 1275C i 1262C w miejscowości Bukowiec, w km 10+ 298.

Odcinek drogi objęty wnioskiem posiada nawierzchnie bitumiczną. Dla zadania nie przewiduje się wykonania poszerzenia nawierzchni (za wyjątkiem odcinka drogi w obrębie dojazdów do miejsca, gdzie obecnie występuje wiadukt drogowy).

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się rozbiórkę istniejącego wiaduktu drogowego ceglanego z poszerzeniami żelbetowymi nad nieczynną linią kolejową, zlokalizowanego w ciągu wnioskowanego do przebudowy odcinka drogi powiatowej. Obecnie od wielu lat na obiekcie postępuje korozja zarówno cegieł jak i elementów żelbetowych poszerzeń. Biorąc pod uwagę stopień korozji konstrukcji Inwestor uznał, że jedynym właściwym rozwiązaniem jest rozbiórka obiektu lub w przyszłości jego całkowite zamknięcie dla ruchu, przy czym jego zamknięcie spowodowało by znaczne uciążliwości dla mieszkańców sąsiednich miejscowości.

W miejscu istniejącego wiaduktu drogowego uformowany zostanie nasyp korpusu drogi.

Droga przebiega otoczeniu lasów oraz pól uprawnych oraz zabudowy zagrodowej.

Parametry techniczne drogi po rozbudowie:

- klasa drogi: Z (zbiorcza),
- nawierzchnia: twarda, mineralno-bitumiczna,
- kategoria ruchu: KR3,

- szerokość jezdni: 5 m,
- Szerokość jezdni na dojazdach do wiaduktu i w miejscu wiaduktu: 6 m,

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, np. zrywarki, ładowarki, koparki, walce i samochody samorozładowcze. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym.

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

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały głównie kostka betonowa, kruszywa mineralne, piasek, paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych i maszyn. Ilości wykorzystanych surowców do budowy będzie wynikać z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną w szczegółowych specyfikacjach technicznych. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio do tego celu przystosowanym. Nie przewiduje się zapotrzebowania w energię cieplną oraz gazową. Wszystkie użyte do budowy materiały i paliwa będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców zgodnie z zasadami gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami.

Etap eksploatacji drogi nie wiąże się z wykorzystaniem wody, surowców, materiałów i paliw.

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, obszary górskie; obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne 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 oraz pozostałe formy ochrony przyrody, 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.

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.).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. 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.

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 spalanej 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 drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, zapewniając połączenia miejscowości o znaczeniu rolno – gospodarczym

oraz przemysłowo – gospodarczym z siedzibami gmin i miast. Po przebudowie nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Na etapie prowadzenia prac budowlanych przewiduje się frezowanie istniejącej nawierzchni.

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).

Wytwarzany będzie również destrukta asfaltowy o kodzie 17 03 02. Odpady te zostaną przekazane podmiotowi uprawnionemu do ich dalszego zagospodarowania, np. w celu wykorzystania do produkcji mas bitumicznych.

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 inwestycji drogowych wynikają przede wszystkim z użytkowaniem i eksploatacją drogi oraz odpady komunalne i odpady powstające w sytuacjach awaryjnych np. kolizji lub wypadków z udziałem pojazdów.

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, poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią oraz poza strefami ochronnymi ujęć 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 t.j.).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonej europejskim kodem PLGW200037, zaliczonej 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 oceniono jako dobry (stan chemiczny: dobry; stan ilościowy: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód podziemnych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania dobrego stanu chemicznego i dobrego stanu ilościowego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze zlewni jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonych europejskimi kodami:

- PLRW200010294949 – „Wyrwa”, zaliczonej 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, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako zły (stan ekologiczny: umiarkowany; stan chemiczny: brak danych). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego oraz zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D i osiągnięcia dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych,
- PLLW20549 – „Branickie Duże” (JCWP jeziorna), zaliczonej 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, ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan ogólny oceniono jako: brak danych (stan ekologiczny: brak danych; stan chemiczny: dobry). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia dobrego stanu ekologicznego i utrzymania dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych (poniżej stanu dobrego dla złagodzonych wskaźników).

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.

Odprowadzanie wód opadowych i roztopowych nastąpi powierzchniowo do gruntu w pas drogowy, w tym do odtwarzanych rowów drogowych, za pomocą nadanych spadków podłużnych oraz poprzecznych. Nie zakłada się potrzeby podczyszczania tych wód.

Na etapie realizacji zamierzenia, będzie pobierana z gminnej sieci wodociągowej i dowożona beczkowozem lub w pojemnikach.

Podczas przebudowy drogi zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Etap realizacji inwestycji będzie się wiązał z wykonaniem płytkich wykopów, o głębokości około 45 cm, związanych m.in. z korytowaniem warstw konstrukcyjnych drogi, które nie powinny wymagać odwadniania. Tym samym nie zakłada się możliwości naruszenia istniejących warstw wodonośnych. Zakres prowadzonych robót nie spowoduje zakłócenia lub zmiany przepływu wód powierzchniowych i podziemnych.

Tymczasowe zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn należy zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 50 m od cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy ryzyko zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

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. Omawiane zadanie pozostanie również bez wpływu na wyznaczony dla JCWP cel środowiskowy dotyczący zapewnienia drożności cieku dla migracji ichtiofauny, ponieważ ciek Wyrwa przepływa w odległości około 400 m od terenu realizacji przedsięwzięcia, w związku z czym w jego obrębie nie będą prowadzone jakiejkolwiek prace.

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.

Zadanie dotyczy przebudowy istniejącej drogi powiatowej o znaczeniu lokalnym oraz mając na względzie występujące i prognozowane natężenie ruchu, nie przewiduje się jakichkolwiek przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu. Po zrealizowaniu inwestycji nie przewiduje się zwiększenia natężenia ruchu na przedmiotowej drodze.

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 PM₁₀, PM_{2,5} oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej – aktualizacja (Dz. Urz. Woj. Kuj.-Pom. z 2023 r., poz. 4381), gmina Bukowiec 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 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 eksploatacji planowane zamierzenie nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska pod względem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2026 r., poz. 13 t.j.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

W celu wyeliminowania zagrożeń względem chronionych gatunków ptaków i nietoperzy prace związane z rozbiórką wiaduktu należy poprzedzić kontrolą ornitologiczną i chiropterologiczną.

Dla wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

Realizacja inwestycji nie wymaga wycinki drzew i krzewów, przy czym zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Celem ułatwienia ewentualnej migracji małych zwierząt przez drogę, zaplanowano wykonanie przepustu w miejscu planowanego do rozbiórki wiaduktu nad nieczynną linią kolejową.

Ponadto, dla zminimalizowania przypadkowego naruszenia lub zniszczenia mrowiska chronionych gatunków mrówek, wprowadzone zostaną zabezpieczenia w postaci wygrodzeń np. z drewnianych żerdzi. W przypadku możliwości naruszenia lub zniszczenia ww. mrowiska, zostanie ono przeniesione (wraz z kolonią gatunku) w inną lokalizację. W niniejszym postanowieniu określono zalecenia co do sposobu przeniesienia ww. mrowiska i kolonii mrówek.

Ograniczenia dotyczące oświetlenia terenu inwestycji mają na celu zminimalizowanie zanieczyszczenia światłem oraz oddziaływania na zwierzęta, w szczególności nietoperze.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip 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 zwierząt, wynikającymi z art. 51 i 52 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, 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.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

dr Ewa Patalas
/-podpisano elektronicznie/

Otrzymuje:

Wójt Gminy Bukowiec, ul. Dr Fl. Ceynowy 14, 86-122 Bukowiec.