

RBG.6220.3.2017.AK

## **DECYZJA**

### **o środowiskowych uwarunkowaniach**

Na podstawie:

- art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływaniu na środowisko* (Dz. U. z 2017r., poz.1405 t.j. )

- § 3, ust.1 pkt 60 *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko* (Dz. U. z 2016r., poz.71 t.j.)

- art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r.- *Kodeks Postępowania Administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1257),),

po rozpatrzeniu wniosku:

Pani Aleksandry Jaczun – Dorau reprezentującej Powiat Grudziądzki ul. Małomłyńska 1, 86-300 Grudziądz z dnia 16.08.2017r. w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie z rozbudową drogi powiatowej nr 1416C Zielnowo-Fijewo”. Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie wraz z rozbudową ok 3,233 km odcinka drogi powiatowej nr 041625C . Inwestycja rozpoczyna się skrzyżowaniem z drogą gminną nr 041625C następnie krzyżuje się również z drogami gminnymi nr 041626C i nr 041602C kończy się na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 534 w miejscowości Radzyń Chełmiński.

### **Orzekam**

**Realizację przedsięwzięcia bez potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.**

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załączniki do niniejszej decyzji.

### **Uzasadnienie**

W dniu 16.08.2017r. do Urzędu Miasta i Gminy w Radzynie Chełmińskim wpłynął wniosek Pani Aleksandry Jaczun – Dorau reprezentującej Powiat Grudziądzki ul. Małomłyńska 1, 86-300 Grudziądz z dnia 16.08.2017r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwa-

runkowaniach, dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko polegającego na „Przebudowie z rozbudową drogi powiatowej nr 1416C Zielnowo-Fijewo”.

Do wniosku inwestor dołączył:

1. Komplet map ewidencyjnych z zaznaczonym przebiegiem granic terenu, którego dotyczy wniosek oraz obejmującej obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
2. Kartę informacyjną przedsięwzięcia, zawierające dane określone w art. 3, ust. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływaniu na środowisko* (Dz. U. z 2017r., poz.1405 t.j. ).

Zawiadomienie o wszczęciu postępowania oraz o zebraniu materiału dowodowego doręczono stronom, informując o możliwości składania uwag i wniosków. W przedmiotowej sprawie nie zgłoszono uwag i wniosków.

Przedmiotowa inwestycja kwalifikuje się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane na podstawie § 3 ust.1 pkt 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r., poz.71 t.j.) i w związku z powyższym podlega procedurze oceny oddziaływania na środowisko, w myśl ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017r., poz.1405 t.j. )

Burmistrz Miasta i Gminy Radzyń Chełmiński zapewniając udział społeczeństwa w podejmowaniu decyzji poinformował o: wszczęciu postępowania, przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, organie właściwym do wydania decyzji, a także o organach właściwych do wydania postanowienia na temat przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko i możliwości zapoznania się z dokumentacją zgromadzoną w sprawie w dniu 17.08.2017r. zamieszczając ww. informację w formie obwieszczeń w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy oraz w miejscu realizacji inwestycji w miejscowości Zielnowo, Kneblowo i osiedlu „Fijewo” w Radzynie Chełmińskim. W dniu 17.08.2017r. Organ zawiadomił strony postępowania (właścicieli działek, które obejmuje inwestycja zgodnie z wnioskiem i załącznikiem graficznym do wniosku) o toczącym się postępowaniu. W dniu 08.11.2017r. Organ zawiadomił strony w postępowaniu o zebraniu materiału dowodowego oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz o możliwości składania uwag. Burmistrz Miasta i Gminy Radzyń Chełmiński zapewniając udział społeczeń-

stwa w podejmowaniu decyzji poinformował o zebraniu materiału dowodowego oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz o możliwości składania uwag w sprawie w dniu 08.11.2017r. zamieszczając ww. informacje w formie obwieszczeń w Biuletynie Informacji Publicznej, na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta i Gminy oraz w miejscu realizacji inwestycji w miejscowości Zielnowo. Kneblowo i osiedla „Fijewo” w Radzynie Chełmińskim. W dniu 21.08.2017r. zgodnie z art. 64 ust. 1 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 organ prowadzący postępowanie tj. Burmistrz Miasta i Gminy Radzyna Chełmińska wystąpił o opinię co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz co do zakresu ewentualnego raportu do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Grudziądzu przy ul. Kosynierów Gdyńskich i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przy ul. Dworcowej 81.

.Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Grudziądzu w piśmie znak N.NZ-423/14/17 z dnia 30 sierpnia 2017r (wpływ do tut. Urzędu dnia 01.09.2017r.) wyraził opinię, że dla powyższego przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy przy ul. Dworcowej 81 pismem z dnia 1 września 2017r. wezwał Inwestora do złożenia wyjaśnień informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Pismem z dnia 25 września.2017r Inwestor złożył wyjaśnienia. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy pismem z dnia 29 września ponownie wezwał Inwestora do złożenia wyjaśnień, które Inwestor złożył w dniu 9 października 2017r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska pismem znak WOO.4240.489.2017.JO1.3 z dnia 25 października 2017r. (data wpływu do tut. Urzędu dnia 30.10.2017r.) wyraził opinię, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie ma potrzeby przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko.

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego w sprawie nakłada się na Inwestora:

- 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:
  - a) Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia, a w przypadku konieczności rozpoczęcia prac w okresie lęgowym, wyłącznie po potwierdzeniu przez specjalistę ornitologa braku ptasich lęgów.

- b) Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew,
  - fizycznym uszkodzeniem krzewów poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów,
  - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów,
  - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez 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.
- c) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów oraz w rejonie przepustów, dokonać kontroli obecności zwierząt w wykopach oraz w obrębie drogi. W przypadku ich stwierdzenia, poszczególne osobniki odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska odpowiedniego dla danego gatunku. Ww. czynności prowadzić powinni pracownicy uprzednio przeszkoleni w zakresie zoologicznym.
- d) Z uwagi na wycinkę drzewa zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych, których skład należy oprzeć o gatunki rodzime oraz uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków.
- e) Zastosować wygradzenia tymczasowe dla płazów w rejonie prac wykonywanych w związku z przebudową przepustów na rowach melioracyjnych. Wygradzenia powinny mieć długość min. 50 m po obu stronach rowu (po obu stronach drogi) oraz zostać wykonane z materiału litego (np. grubej folii, geowłókniny) o wysokości nie mniejszej niż 50 cm nad poziomem gruntu oraz osadzonych w gruncie na głębokość nie mniejszą niż 10 cm, z przewieszką o długości 5-10 cm, skierowaną „na zewnątrz” od drogi. Zakończenia wygradzeń wykonać w formie litery U, celem wymuszenia zmiany kierunku przemieszczania się zwierząt (zawracania migrujących osobników, w celu uniknięcia „obejścia” wygradzenia). Wygradzenia wykonać poza okresem migracji płazów, a ich montaż poprzedzić odłowieniem płazów z rejonu (odgradzanej drogi). Wygradzenia zdemontować po zakończeniu prac.
- 2) Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1,

w szczególności w projekcie budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, w tym/w szczególności:

- a) Przepusty w km 1+905,5, 2+928, 3+128, 3+468 dostosować do możliwości migracji małych zwierząt, w tym płazów, w szczególności poprzez zapewnienie wymiarów min. 1 m szerokości x 0,75 m wysokości, lokalizację rowu melioracyjnego w centralnej części przepustu oraz wykonanie suchej półki (co najmniej z jednej strony przepustu) o szerokości min. 20 cm.

Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie wraz z rozbudową ok 3,233 km odcinka drogi powiatowej nr 041625C. Inwestycja rozpoczyna się skrzyżowaniem z drogą gminną nr 041625C następnie krzyżuje się również z drogami gminnymi nr 041626C i nr 041602C kończy się na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 534 w miejscowości Radzyń Chelmiński. Droga posiada następujące parametry techniczne:

- kategoria ruchu: KR3,
- klasa drogi: L.

Jest to droga o przekroju zamiejskim obecnie posiadająca od km 1+897,40 do ok. 5+130,39 jezdnię o nawierzchni bitumicznej szer. 3,5 ÷ 5,5m (dwa pasy ruchu) z obustronnymi poboczami ziemnymi i częściowo rowami drogowymi trójkątnymi. Do drogi przylegają zjazdy indywidualne i publiczne do zabudowań i na pola. Droga posiada też skrzyżowania z drogami gminnymi o zmiennych szerokościach, umocnionych kruszywem kamiennym lub gruntowych. Nawierzchnia jezdni w dostatecznym stanie technicznym występują liczne zaniżenia, ubytki, obłamania krawędzi jezdni.

W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji projektuje się poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości ok. 5,5 m. Na całej długości jezdni projektowana nawierzchni będzie z masy mineralno-bitumicznej. Planuje się również budowę 5 zatok autobusowych szerokości ok. 3,0 m z chodnikami (peronami), budowę drogi pieszorowerowej o szerokości ok. 2,5 m jednostronnej na odcinku od km 2+436,97 do km 5+130,39, utwardzenie zjazdów oraz oczyszczenie i pogłębienie istniejących rowów. Ponadto zamierzenie obejmuje przebudowę 5 przepustów drogowych o średnicy  $\varnothing$  500 mm oraz budowę ok. 6 przepustów pod zjazdami z drogi powiatowej.

Przystępując do planowania zadania Wnioskodawca wykluczył możliwość zastosowania innych wariantów realizacji przedsięwzięcia drogowego niż proponowany. Ewentualne warianty mogą dotyczyć jedynie materiałów użytych do budowy przewodów przepustów (np. zastosowanie rur żelbetowych lub stalowych) i rodzajów umocnienia wlotów i wylotów (np. zastosowanie wlotów i wylotów w postaci ścianek żelbetowych lub prefabrykowanych doków żelbetowych).

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie będzie zachodził proces nakładania się harmonogramów związanych z budową innych obiektów tym rejonie. Przepusty będą budowane z wyprzedzeniem czasowym w stosunku do przebudowy samej drogi. Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko.

W fazie realizacji na przebudowę drogi powiatowej zostaną wykorzystane typowe dla tego rodzaju prac budowlanych materiały, takie jak piasek, masy mineralno-bitumiczne, tłuczeń kamienny, woda oraz rury PEHD do budowy przepustów. Pracujące na budowie maszyny budowlane będą zużywać olej napędowy.

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 2016r. 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. z2016e., poz. 138t.j.)

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 technologie robót.

Przebudowa drogi 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. Ponadto, przyjęte średnice przepustów uwzględniają możliwości wzrostu opadów atmosferycznych.

W zakresie rozbiórek przewiduje się rozebranie nawierzchni i przebudowy drogi.

Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą głównie odpady budowlane takie jak: elementy betonowe, drewno, tworzywa sztuczne, odpady z frezowania nawierzchni oraz odpady komunalne.

Teren pod przewidywaną inwestycję wykorzystywany jest obecnie jako droga powiatowa głównie przez mieszkańców miejscowości: Zielnowo, Kneblewo i Radzyń Chełmiński. Planowany układ drogowy przebiega w większości przez obszar niezabudowany oraz odcinkami przez tereny z rozproszoną zabudową zagrodową, jedynie końcowy odcinek położony jest w obrębie miasta Radzyń Chełmiński. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 j.t.), są to przede wszystkim tereny zabudowy zagrodowej oraz mieszkaniowo-usługowe. Biorąc pod uwagę fakt, że po wykonaniu zamierzenia, na skutek wyrównania nawierzchni, ulegnie poprawie płynność ruchu, inwestycja nie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego rozpatrywanego obszaru.

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 objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródładowych; 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, o znacznej gęstości zaludnienia, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w 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 PLGW200039, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Na potrzeby aktualizacji ww. Planu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra środowiska z dnia 21 grudnia 2015 r. w sprawie kryteriów i sposobu oceny stanu jednolitych części wód podziemnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 85), 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 części jednolitych wód powierzchniowych RW2000172966929 - Radzyńska Struga, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Na potrzeby aktualizacji ww. Planu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011 r. Nr 258, poz. 1549), 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.

Potencjalnym zagrożeniem dla środowiska wodno-gruntowego jest ryzyko zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi, pochodzącymi z awaryjnych wycieków paliw, z maszyn budowlanych wykorzystywanych w trakcie przebudowy drogi powiatowej. Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane będą prowadzone w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, bez wycieków paliwa. Wymiana olejów i smarów sprzętu transportowego

odbywać się będzie poza budową. Ponadto, zaplecze terenu budowy zostanie wyposażone w materiały do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych z maszyn i pojazdów używanych na budowie (np. sorbenty).

Zapotrzebowanie na wodę zostanie pokryte z sieci wodociągowej. Ścieki socjalno-bytowe będą zbierane do przenośnych toalet i okresowo wywożone przez uprawnioną firmę do oczyszczalni ścieków.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip (data wpływu: 26.09.2017 r.) wykopy będą prowadzone na głębokości ok. 0,5 – 0,7 m, jedynie w obrębie przepustów ok. 1,0 m. Najgłębszy wykop związany z wymianą przewodu istniejącego rurociągu melioracyjnego w pasie drogi wyniesie ok. 2,5 m. Roboty budowlane będą wykonywane na wysoczyźnie morenowej zbudowanej ze słaboprzepuszczalnych glin morenowych o miąższości ok. 15 – 25 m, pod którymi zalegają nawodnione piaski wodnolodowcowe, stanowiące pierwszy użytkowy poziom wodonośny. W trakcie prowadzenia badań terenowych do głębokości wierceń obecność wody gruntowej stwierdzono jedynie w rejonie jednego otworu, w obrębie piasków drobnych na głębokości ok. 3,0 m. Ustabilizowane zwierciadło wód gruntowych występowało na głębokości 2,80 m p.p.t. W przypadku konieczności odwonienia, wykonywane ono będzie metoda powierzchniową z dna wykopu i odprowadzane do pobliskich rowów.

Planowane odprowadzanie ścieków opadowych z drogi zakłada wprost do istniejących rowów przydrożnych. Obecnie ruch rozbudowywanej drogi jest niski związany głównie z dojazdem mieszkańców pobliskich wsi co wpływa na niskie stężenie zanieczyszczeń wód spływających z jezdni, przebudowa także nie zakłada zwiększenia ruchu na tym odcinku a co za tym idzie nie dojdzie do zwielokrotnienia ilości ścieków odprowadzanych do rowów.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniu, jego realizacja i eksploatacja nie wpływa na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w ww. Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

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. Natomiast grunt oraz sypkie materiały budowlane będą transportowane pod plandekami. 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 przesuwane się w miarę postępu prac.

Wszystkie wytwarzane w trakcie realizacji inwestycji rodzaje odpadów, w tym odpady z frezowania nawierzchni, będą przekazywane wyłącznie uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów. Odpady będą magazynowane selektywnie, w pojemnikach i workach (w celu uniknięcia przedostania się szkodliwych substancji do gleb, wód i powietrza). 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 2016 r., poz. 1987 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. Droga powiatowa nr 1416C wykorzystywana jest do przeprowadzania ruchu kołowego i pieszego w zakresie niezbędnym do obsługi mieszkańców. Inwestycja nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i dotyczy przede wszystkim przebudowy nawierzchni istniejącego odcinka drogi powiatowej. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych. Obecnie stan techniczny tego ciągu komunikacyjnego jest zły. Liczne nierówności, wyboje pęknięcia w zniszczonej jezdni wymuszają na kierujących pojazdami ciągle hamowanie i przyspieszanie co powoduje wzrosty ilości spalanej paliwa, w związku z tym również emisji zanieczyszczeń do powietrza. W wyniku realizacji inwestycji nie zmieni się klasa i kategoria drogi. Przebudowa drogi nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej, nie obejmuje również rozbudowy (przedłużenia drogi, zmiany przebiegu, podłączenia do innych dróg itp.). Droga po przebudowie nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. Nie przewiduje się, aby po dokonaniu przebudowy nastąpił znaczny wzrost natężenia i zmiana struktury ruchu pojazdów. Jedyny wzrost może wynikać z ogólnego wzrostu liczby pojazdów na drogach, a nie faktu realizacji przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie ma na celu polepszenie parametrów istniejącego odcinka drogi powiatowej co wpłynie pozytywnie na stan klimatu akustycznego oraz powietrza atmosferycznego.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r. poz. 2134 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Przedsięwzięcie realizowane jest przede wszystkim w obrębie istniejącego pasa drogowego, przebiegającego głównie w terenie rolniczym. W bezpośrednim sąsiedztwie

przebudowywanej drogi znajduje się jezioro Kneblowo, które (wraz z roślinnością) nie zostanie naruszone w związku z inwestycją.

Na podstawie Kip w rejonie przedsięwzięcia stwierdzono potencjalne siedliska płazów. W związku z tym przewidziano działania dotyczące zastosowania tymczasowych wygradzeń w rejonie ww. siedlisk (związanych w szczególności z rowami melioracyjnymi, które okresowo prowadzą wodę) oraz dostosowania przepustów do funkcji przejść dla małych zwierząt. Inne korzystne siedliska dla płazów - jezioro Kneblowo oraz związana z nim roślinność przybrzeżna, położone są w obniżeniu o stromych skarpach względem drogi, co ogranicza w istotnym stopniu możliwość migracji zwierząt w kierunku drogi. Tym samym brak jest potrzeby stosowania dodatkowych zabezpieczeń w rejonie jez. Kneblowo.

W niniejszej decyzji uszczegółowiono sposób wykonania ww. wygradzenia (wykorzystując wskazania publikacji Kurek R. T., Rybacki M., Sołtysiak M., 2011. Poradnik ochrony płazów, ochrona dziko żyjących zwierząt w projektowaniu inwestycji drogowych. Problemy i dobre praktyki. Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Bystra, dostępnym pod adresem: <http://pracownia.org.pl/poradnik-ochrony-plazow-2011>).

Jednocześnie w ramach realizacji ww. wygradzeń oraz dostosowania przepustów do funkcji przejść zaleca się wykorzystanie wskazań Kip oraz przedmiotowej publikacji, opisującej dobre praktyki i rozwiązania w omawianym zakresie.

Zgodnie z Kip inwestycja wiąże się z wycinką zadrzewień, przy czym zaplanowano wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości 1:1, złożonych z gatunków rodzimych. W obrębie zadrzewień do usunięcia nie stwierdzono gniazdowania ptaków, jednocześnie planując wykonanie wycinki poza okresem lęgowym. W obrębie ww. drzew nie stwierdzono również siedlisk innych chronionych gatunków, w tym pachnicy dębowej.

Z uwagi na potencjalną możliwość występowania małych zwierząt (np. płazów, drobnych ssaków, gadów) w zasięgu inwestycji, w niniejszej opinii wskazano wymóg kontroli wykopów oraz odcinków drogi w rejonie przepustów pod kątem obecności w nich zwierząt.

W Kip przewidziano również działania zabezpieczające rosnące zadrzewienia przed uszkodzeniem w czasie prowadzonych prac, co uwzględniono w niniejszej opinii, podając przykładowe rozwiązania w omawianym zakresie.

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.

W związku z powyższym 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 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 o ochronie przyrody.

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 istotny sposób istniejące zagospodarowanie i użytkowanie przedmiotowego terenu.

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

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 lokalny charakter przebudowywanej drogi i niewielkie natężenie ruchu nie będzie to oddziaływanie znaczące. Ponadto, przebudowywany układ drogowy umożliwi płynniejszą jazdę na rozpatrywanym odcinku, co przyczyni się do zmniejszenia ilości emitowanych gazów cieplarnianych. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

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

W świetle powyższego, odstąpiono od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

### Pouczenie

Zgodnie z art. 127, art. 127a, art. 129 i art. 130 Ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. Z 2017 r. poz. 1257) jeżeli wszystkie strony postępowania zrzekną się prawa do wniesienia odwołania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się praw do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania.

Od niniejszej decyzji służy stronom, a także organizacji ekologicznej niebiorącej udziału w postępowaniu, jeżeli jest to uzasadnione celami statutowymi tej organizacji odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Toruniu, za pośrednictwem Burmistrz Urzędu Miasta i Gminy Radzyń Chełmiński w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.



Z up. Burmistrza  
Miasta i Gminy  
*Anna Klimek*  
Anna Klimek  
Podinspektor

### Załączniki:

1. Charakterystyka Przedsięwzięcia

### Otrzymują:

1. Pani Aleksandra Jaczun-Dorau, Pełnomocnik Powiatu Gudziądzkiego

1. strony w postępowaniu;

3.a/a

### Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Grudziądzu,  
ul. Kosynierów Gdyńskich 31, 86-300 Grudziądz,
2. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Bydgoszczy  
ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz.

Zwolnione od opłaty skarbowej zgodnie z ustawą z dnia 16.11.2006r. o opłacie skarbowej (Dz.U. z 2016r. poz. 1827 z późn. zm.) załącznik cz. 3 kol. 4 pkt 6

Zwolnione z opłaty skarbowej na podstawie art.7 ust.3 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz.U. Z 2006r. Nr 225, poz 1635 z późn. zm)

## Charakterystyka przedsięwzięcia

### Karta informacyjna przedsięwzięcia

zawierająca dane określone w art. 3 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. – o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz.U. z 07.11.2008 r. Nr 199, poz. 1227, tekst jednolity Dz.U.2016poz.353), – wymagana jako załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

#### **Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1416C Zielnowo – Fijewo**

**1. Rodzaj, skala (np. zdolność produkcyjna) i usytuowanie przedsięwzięcia (w tym obsługa komunikacyjna: lokalizacja wjazdu i wyjazdu, ilość miejsc parkingowo – postojowych na terenie objętym inwestycją i na obszarach przyległych, przewidywana ilość samochodów).**

Planowane przedsięwzięcie zaklasyfikowane jest zgodnie z § 3 ust.1 pkt.60 rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2010 nr 213 poz. 1397, tekst jednolity Dz.U. 2016 poz. 71 ) do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Długość planowanego przedsięwzięcia wynosi 3,233km.

Projektowane zadanie położone jest w powiecie grudziądzkim w gminie Radzyń Chełmiński obręb geodezyjny Zielnowo , obręb geodezyjny Radzyń Chełmiński, obręb geodezyjny Kneblowo

Planowane przedsięwzięcie p.n. „Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej 1416C Zielnowo – Fijewo” obejmuje ponadto przebudowę 5 przepustów drogowych Ø 500mm zlokalizowanych około km drogi:

1+905,5	-	na rowie melioracji szczegółowych	-	z przebudową przewodu przepustu
2+395,5	-	„	-	„
2+928	-	„	-	„
3+128	-	„	-	„
3+468	-	„	-	„

Ponadto przewidziana jest budowa 6 przepustów pod zjazdami z drogi powiatowej

Lokalizacja przepustów objętych przebudową za pomocą współrzędnych geograficznych:

Km	1+905,5	-	N - 53° 23' 20,04"	E - 18° 53' 18,84"
	2+395,5	-	N - 53° 23' 23,27"	E - 18° 53' 44,26"
	2+928	-	N - 53° 23' 25,82"	E - 18° 54' 11,48"
	3+128	-	N - 53° 23' 25,1"	E - 18° 54' 21,36"
	3+468	-	N - 53° 23' 23,49"	E - 18° 54' 38,63"

## **2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystywania i pokrycia szatą roślinną.**

- powierzchnia jezdni ogółem – ok. 18600,0 m<sup>2</sup>
- pobocze utwardzone kruszywem twardym – ok. 3100,0m<sup>2</sup>
- zjazdy z kostki betonowej – ok.70,0m<sup>2</sup>
- zjazdy bitumiczne – ok. 650m<sup>2</sup>
- zatoki autobusowe – ok. 250,0m<sup>2</sup>
- chodniki z kostki betonowej – ok. 70,00m<sup>2</sup>
- droga pieszorowerowa – ok. 5600,0m<sup>2</sup>
- pobocze filtracyjne (pod kruszywem ułożony będzie żwir filtracyjny) – ok. 1050,0m<sup>2</sup>

Istniejąca droga powiatowa służy głównie mieszkańcom miejscowości: Zielnowo, Kneblowo i Radzyna Chełmińskiego.

Projektowana przebudowa przepustów będzie miała miejsce w całości w pasie drogowym, ustalonym dla drogi 1416C, w miejscach, gdzie już istnieją przepusty drogowe lecz nie spełniają parametrów technicznych lub ich stan techniczny jest zły, lub też, gdzie na skutek rozbudowy drogi nastąpiło poszerzenie pasa drogowego.

Dla przebudowy przepustów nie zachodzi potrzeba dodatkowego zajmowania terenu poza pas zajęty pod drogę. Teren przebudowy przepustów nie jest zadrzewiony ani zakrzaczony.

Inwentaryzacja szaty roślinnej została przeprowadzona w czerwcu 2017 r. Zieleń tego obszaru to nasadzenia wzdłuż istniejącego ciągu komunikacyjnego. Stan zdrowotny zinwentaryzowanych drzew jest różny. W związku z planowaną inwestycją przebudowy jezdni konieczna jest wycinka drzew. W związku z tym:

- projekt przebudowy zaplanowano tak aby wycinka drzew została ograniczona do niezbędnego minimum;
- na wskazanych do wycinki egzemplarzach drzew nie stwierdzono gniazdowania ptaków; pomimo to wycinka będzie przeprowadzona poza okresem lęgowym ptaków tj. od 16 października do końca lutego (ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.);
- nie stwierdzono na istniejących drzewach przewidzianych do wycinki obecności gatunków zwierząt (owadów-pachnicy dębowej) objętych ochroną gatunkową oraz będących w zainteresowaniu Wspólnoty.

W przypadku stwierdzenia występowania pachnicy dębowej w drzewach wskazanych do usunięcia będzie zastosowana jedną z podanych niżej metod kompensujących:

- przeniesienie pnia ściętego drzewa na inne uprzednio wytypowane stanowisko w pobliżu dziuplastych drzew (na czas transportu należy zabezpieczyć otwory w kłodzie przed wysypywaniem zawartości próchnowisk);
- przeniesienie samych owadów (larw, poczwarek, postaci dorosłych) wybranych z kłody do innej dziupli;
- lub przeniesienie stadiów larwalnych do hodowli, wyhodowanie i wypuszczenie postaci dorosłych.

Drzewa istniejące przeznaczone do pozostawienia przed rozpoczęciem budowy będą zabezpieczone przed uszkodzeniem. Jeżeli zaistnieje taka konieczność najbardziej powinno chronić się dolną część pni i nasadę korzeni. Rozwiązania mające na celu zabezpieczenie

rosnących drzew i krzewów w czasie prowadzenia prac:

- w bliskim sąsiedztwie drzew będą wykopy wąsko przestrzenne; bez używania sprzętu zmechanizowanego tylko kopane ręcznie;
- w obrębie korzeni nie będzie zagęszczania gruntu;
- nie będzie się składować żadnych materiałów i sprzętu w obrębie pni i koron drzew oraz w sąsiedztwie krzewów;
- w przypadku odkrycia korzeni drzew lub krzewów będą zabezpieczone matami. W okresie letnim będą polewane wodą (będzie dodany keramzyt w celu utrzymania wilgotności), a w okresie zimowym będą chronione przed przemarzeniem;
- wykopy w obrębie drzew nie będą prowadzone dłużej niż 2 tygodnie, a przy pogodzie deszczowej dłużej niż 3 tygodnie;
- pnie drzew będą zabezpieczone matami i deskami przed mechanicznymi uszkodzeniami;
- zwisające gałęzie drzew i krzewów znajdujące się w zasięgu pracy maszyn będą zabezpieczone przez podparcie lub podwiązanie;
- w przypadku uszkodzenia korzeni, gałęzi czy pni drzew lub krzewów będzie zlecone usunięcie szkód specjalistycznej firmie.

Przyjęto skalę działań kompensujących utratę drzewostanu 1:1. W związku z trudnościami znalezienia miejsca na posadzenie drzew przy przedmiotowej drodze przewidziano nasadzenia w pasie drogowym przedmiotowej drogi 50%, natomiast pozostałe tj. 50% będą posadzone na obszarze lasu. Termin wykonania uzależniony będzie od środków w budżecie na projektowaną drogę. Przewiduje się rok 2018/19 w okresie nasadzeń.

### **Podstawowe dane dotyczące warunków geologicznych i hydrogeologicznych**

Teren badań położony jest na Pojezierzu Chełmińskim, ukształtowanym podczas ostatniego zlodowacenia. Droga przebiega przez mocno zróżnicowany teren obejmujący wysoczyznę morenową, zbocza oraz zagłębienia powypiskowe i rynny polodowcowe. W dnie wytopisk lub rynien powstały jeziora różnej wielkości (np. Jez. Kneblowo w zachodniej części terenu) oraz tereny podmokłe (zabagnione). Do głębokości rozpoznanej wierceniami występują grunty czwartorzędowe: holoceni i plejstoceni.

**Utwory holoceni** wykształcone są w postaci *nasypów kontrolowanych oraz gruntów organicznych*

*Nasypy kontrolowane* występują w strefie przypowierzchniowej w postaci niejednorodnych warstw o miąższości 0,3-1,6 m. Składają się one z gruntów rodzimych, pozyskanych z terenów sąsiednich: glin piaszczystych, piasków gliniastych, glin próchnicznych, piasków próchnicznych, piasków drobnych oraz dowiezionego tłucznia. Utwory te są przeważnie słabo przepuszczalne, wysadzinowe i występują w obrębie lokalnych zagłębień lub zboczy.

*Grunty organiczne* wykształcone są w postaci namulów, wypełniających obniżenia wytopiskowe lub dna rynien. Grunty te stwierdzono w rejonie otworów nr 2, 3 i 4, gdzie osiąga miąższość 0,2-1,5 m. Są to grunty słaboprzepuszczalne, wysadzinowe, podatne na osiadanie, w których zachodzi ciągły proces rozkładu materii organicznej.

**Utwory plejstoceni** reprezentowane są przez *grunty deluwialne* oraz *grunty morenowe*.

*Grunty deluwialne* wykształcone są w postaci przypowierzchniowych piasków gliniastych z przewarstwieniami lub domieszkami glin piaszczystych i humusu oraz piaski drobne z

piaskami średnimi i domieszkami piasków gliniastych. Grunty te stwierdzono na zboczach w rejonie otworów nr 4 i 5, gdzie osiągają miąższość 0,3-0,8 m. Są to grunty o zmiennej przepuszczalności i różnej podatności na przemarzanie.

*Grunty morenowe* reprezentowane są przez gliny zwięzłe z domieszkami lub przewarstwieniami glin pylastych, pyłów piaszczystych i żwiru. Grunty te tworzą dominujące podłoże, zalegające na całym terenie badań, na głębokości 0,2-3,3 m. Stanowią one podłoże słabo-przepuszczalne i wysadzinowe.

Rozpoznaną budowę geologiczną przedstawiono na przekrojach geotechnicznych - zał. nr 4 oraz na kartach otworów badawczych zał. nr 5.

Do głębokości wierceń, obecność **wody gruntowej** stwierdzono jedynie w rejonie otworu nr 4 w obrębie piasków drobnych, na głębokości 3,0 m. Zwierciadło wody ustabilizowało się na głębokości 2,8 m. Podłoże gruntowe terenu badań w znacznej części składa się ze słaboprzepuszczalnych gruntów morenowych, organicznych lub deluwialnych. Po intensywnych, długotrwałych opadach deszczu oraz po roztopach wiosennych, w obrębie gruntów spolistych będą się pojawiać się okresowe sączenia śródglinne, o zmiennej intensywności napływu wód.

### ***3. Rodzaj technologii (w odniesieniu do istniejącej i planowanej działalności – ogólna charakterystyka istniejącego i planowanego przedsięwzięcia)***

- Dane techniczne

Kategoria ruchu KR3, Klasa drogi L.

Projektowana droga powiatowa nr 1416C Zielnowo – Fijewo rozpoczyna się skrzyżowaniem z drogą gminną nr 041625C następnie krzyżuje się również z drogami gminnymi nr 041626C i nr 041602C kończy się skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 534.

Droga o przekroju zamiejskim obecnie posiada w km 1+897,40 ÷ 5+130,39 jezdnię o nawierzchni bitumicznej szer. 3,5 ÷ 5,5m (dwa pasy ruchu) z obustronnymi poboczami ziemnymi i częściowo rowami drogowymi trójkątnymi. Do drogi przylegają zjazdy indywidualne i publiczne do zabudowań i na pola. Droga posiada też skrzyżowania z drogami gminnymi o zmiennych szerokościach, umocnionych kruszywem kamiennym lub gruntowych. Nawierzchnia jezdni w dostatecznym stanie technicznym występują liczne zaniżenia, ubytki, obłamania krawędzi jezdni.

Projektowana droga powiatowa przebiega przez teren powiatu radzyńskiego. W ramach realizacji przedmiotowej inwestycji projektuje się poszerzenie istniejącej jezdni do szerokości 5,5m zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (tekst jednolity Dz.U. 2016 nr 0 poz.1240). Na całej długości jezdni projektowana nawierzchni będzie z masy mineralno-bitumicznej. Planuje się również budowę 5 zatok autobusowych szer. 3,0m z chodnikami (peronami), budowę drogi pieszorowerowej o szer. 2,5m jednostronnej na odcinku od km 2+436,97 do km 5+130,39, utwardzenie zjazdów, przebudowę przepustów drogowych oraz oczyszczenie i pogłębienie istniejących rowów.

Przepusty wykonywane będą metodą wykopu otwartego przy częściowym zajęciu jezdni (metoda połówkowa). Wykop pod przewody wykonywany będzie mechanicznie przy pomocy koparki. Obsypka przewodów gruntem ziarnistym do wysokości 30cm ponad wierzch rury



wykonywana będzie ręcznie z zastosowaniem ubijaków ręcznych i zagęszczarek mechanicznych. Zasypanie spycharką z zagęszczeniem zagęszczarkami mechanicznymi. Przewody przepustów wykonane zostaną z rur PEHD. Ułożenie przewodów na odpowiednio zagęszczonym podłożu z pospółki. Skarpy nasypów drogi w rejonie przepustów będą umocnione brukiem z kamienia naturalnego na podsypce cementowo-piaskowej, układanego ręcznie.

Określenie wpływu inwestycji na środowisko ująć można następująco:

- Inwestycja zlokalizowana jest na obszarze, na którym warunki przyrodnicze zostały już przekształcone w wyniku działalności człowieka. Przekształcenia terenu w związku z przeprowadzeniem proponowanych robót nie wprowadzą żadnych dodatkowych niekorzystnych zmian krajobrazowych;

- Przyjęcie prawidłowych rozwiązań projektowych i zagospodarowania terenu pozwoli na spełnienie wymogów ochrony środowiska przyrodniczego i krajobrazu;

-Przedmiotowe przedsięwzięcie nie wpłynie na pogorszenie stanu wód powierzchniowych i podziemnych.

- Nie istnieją znaczące lub nadzwyczajne zagrożenia dla środowiska ani zdrowia ludzi w wyniku realizacji inwestycji;

#### **4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.**

Nie przewiduje się wariantów realizacji przedsięwzięcia drogowego.

Ewentualne warianty dla przebudowywanych przepustów mogą dotyczyć jedynie materiałów użytych do budowy przewodów przepustów (np. zastosowanie rur żelbetowych lub stalowych) i rodzajów umocnienia wlotów i wylotów ( np. zastosowanie wlotów i wylotów w postaci ścianek żelbetowych lub prefabrykowanych doków żelbetowych).

Nie wchodzi w rachubę wariant rezygnacji z przebudowy przepustów przy realizacji przebudowy drogi, gdyż do przebudowy zakwalifikowano tylko te przepusty, których stan techniczny jest zły.

Inwestycja nie będzie powiązana z innymi inwestycjami.

#### **5. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody, surowców, materiałów, paliw oraz energii.**

W czasie eksploatacji - nie dotyczy.

W czasie realizacji inwestycji drogowej zużycie szacuje się następująco:

- materiały: ok. 5500,0 m<sup>3</sup> piasku, ok. 1400,0 m<sup>2</sup> masy mineralno - bitumicznej, ok. 11000t tłucznia kamiennego, ok. 2000 m<sup>3</sup> wody,
- paliwa: ok. 1900 l
- energia: ok 5200 kWh

Budowle wodne jakimi są przepusty nie wymagają w czasie eksploatacji wykorzystywania wody, surowców i paliw.

Do ich budowy zużyte zostanie około 50m rur o średnicy 500mm, 34m rur o średnicy 400mm, około 18 ton kamienia naturalnego i 225m<sup>3</sup> pospółki.

Pracujący przy budowie przepustów sprzęt do robót ziemnych zużyje około 550dm<sup>3</sup> oleju napędowego.

## **6. Rozwiązania chroniące środowisko:**

### **Etap realizacji**

Ewentualny negatywny wpływ na środowisko możliwy jest jedynie w okresie prowadzenia prac budowlanych. Koniecznymi działaniami w celu ograniczenia jego wpływu będzie zabezpieczenie środowiska w zakresie gospodarki odpadami poprzez odpowiednio przygotowane miejsca tymczasowego składowania odpadów powstających podczas przebudowy drogi oraz warunki do ich usuwania. Podczas realizacji inwestycji będą powstawały odpady inne niż niebezpieczne.

Planowane przedsięwzięcie będzie miało także niewielki wpływ na zdrowie i warunki życia ludzi. Na etapie realizacji będzie on polegał na emisji hałasu, wibracji, zanieczyszczeniach powietrza, wzrostu poziomu zapylenia oraz czasowych utrudnieniach ruchu. Będą to jednak wpływy czasowe, krótkookresowe, o ograniczonym zasięgu i będą dotyczyły przede wszystkim wąskiej grupy wykonawców. Stosowanie środków ochrony osobistej zgodnych z przepisami BHP oraz właściwa organizacja prowadzonych prac przyczyni się do znacznej minimalizacji tych uciążliwości.

Oddziaływania akustyczne związane będą z pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportowych. Jednak ich przestrzenny zasięg będzie niewielki i będzie ograniczał się do kilkuset metrów od miejsca zgrupowania pracujących maszyn.

Pracujące maszyny budowlane i pojazdy transportowe będą także źródłem drgań. Drgania będą występowały okresowo, w czasie gdy będą odbywały się prace budowlane, w okresie realizacji inwestycji. Drgania te, w ograniczonym zakresie, będą przenosiły się na tereny sąsiadujące z inwestycją.

### **Planowane metody ograniczenia oddziaływania na środowisko:**

- Prace budowlane będą prowadzone w godzinach od 6 do 22 (ograniczenie emisji wibracji i hałasu),
- Przewożony grunt oraz sypkie materiały budowlane będą zabezpieczone przed nadmiernym pyleniem, masy bitumiczne przed emisją szkodliwych oparów - transport pod plandekami,
- Transport będzie w maksymalnym stopniu prowadzony drogami istniejącymi, dodatkowo zostaną wprowadzone kontrole ukierunkowane na nie rozjeżdżanie poboczy,
- Wszelkie prace ziemne będą ograniczone do zasięgu koniecznego,
- Nie będą wprowadzane żadne odpady (stałe czy ciekłe) do wód powierzchniowych,
- Śnieg z placów budów i placów sprzętowych traktowany jest jak odpad – nie będzie zrzucany do rzek, składowany będzie na terenie wskazanym przez inwestora.

### **Oddziaływanie na wody powierzchniowe i podziemne**

Zgodnie z zapisami art. 81 ust 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227 z późn. Zm.) poniżej określono wpływ przedsięwzięcia na cele środowiskowe zawarte w planie gospodarowania wodami. Sposób klasyfikacji i oceny stanu jednolitych części wód powierzchniowych określa

rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie sposobu klasyfikacji jednolitych części wód powierzchniowych oraz środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. Nr 257, poz. 1545). Podział wód na części i ich identyfikacja wykonana została zgodnie z wymogami Ramowej Dyrektywy Wodnej 2000/60/WE (RDW) (2000) dla potrzeb planowania w gospodarowaniu wodami. Poniżej przedstawiono lokalizacje inwestycji względem jednolitych części wód.

Przedmiotowa droga powiatowa nr 1416C Zielnowo – Fijewo na całym przebudowywanym odcinku położona jest w zlewni Strugi Radzyńskiej

#### Charakterystyka JCWP zlewni Strugi Radzyńskiej

Struga z jeziorem Zamkowym – PLRW 20001828929; typ abotyczny JCWP 18 – potok nizinny, żwirowy; ciek monitorowany; status – naturalna część wód; aktualny stan lub potencjał JCWP – zły; ocena ryzyka – niezagrożona; cel – dobry stan lub ekologiczny, dobry stan chemiczny; odstępstwo – nie dotyczy; uzasadnienie odstępstwa – nie dotyczy; odstępstwo z art. 4.7 RDW – Inwestycje – nie obejmuje; nazwa inwestycji – nie dotyczy.

#### Charakterystyka JCWPd – wód podziemnych

Cała droga powiatowa nr 1614C położna jest na obszarze JCWPd określonym europejskim kodem - PLGW240040; region wodny - Dolnej Wisły; kod – 2000: obszar dorzecza Wisły; RZGW - w Gdańsku: Równiny Wschodnie; ocena stanu ilościowego – dobry; ocena stanu chemicznego – dobry; ocena ryzyka – niezagrożony.

Planowane odprowadzanie ścieków opadowych z drogi zakłada wprost do istniejących rowów przydrożnych. Obecnie ruch rozbudowywanej drogi jest niski związany głównie z dojazdem mieszkańców pobliskich wsi co wpływa na niskie stężenie zanieczyszczeń wód spływających z jezdnii, przebudowa także nie zakłada zwiększenia ruchu na tym odcinku a co za tym idzie nie dojdzie do zwielokrotnienia ilości ścieków odprowadzanych do rowów. Nie będzie zatem znacząco pogorszać dotychczasowych warunków biologicznych i fizykochemicznych w Strudze Radzyńskiej.

Prace budowlane nie będą bezpośrednio prowadzone w korycie strugi ani w jej bezpośrednim sąsiedztwie dlatego nie będą przyczynić się do lokalnego zamulenia ani możliwości zanieczyszczenia substancjami niebezpiecznymi wód płynących. Prace przebudowy nie zaburzą reżimu hydrologicznego, a co za tym idzie nie będą stanowiły przeszkody dla swobodnej migracji ryb i nie zmienią lokalnych warunków życia bezkręgowców.

Przebudowa budowli komunikacyjno-wodnych w postaci przepustów nie będzie miała wpływu na stan ilościowy wód powierzchniowych i podziemnych. Zachowane zostają dotychczasowe warunki przepływu wód powierzchniowych oraz infiltracji wód, ponieważ nie zmieniona pozostaje lokalizacja przepustów oraz usytuowanie ich niwelety. Przy zachowaniu ekologicznych reżimów na etapie wykonawstwa (stosowanie sprawnego sprzętu, właściwa gospodarka odpadami i paliwami) nie nastąpi zwiększenie zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych, a tym samym nie nastąpi pogorszenie ich stanu.

### **Oddziaływanie na klimat akustyczny**

#### **Faza realizacji**

Podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe, związane z pracą ciężkich maszyn oraz przemieszczaniem się samochodów o dużym tonażu, przewożących ładunki. Poziomy mocy akustycznej poszczególnych maszyn wahają się od 70 do 110 dB.

Uciążliwość akustyczna zależna jest od oddalenia terenów mieszkalnych od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Ze względu na to, iż na obecnym etapie projektowania brak jest szczegółowego wykazu urządzeń pracujących przy budowie, nie można wykonać szczegółowej analizy wpływu inwestycji w fazie realizacji na klimat akustyczny otoczenia. W powyżej 10 m występuje zabudowa mieszkaniowa zagrodowa, która będzie narażona na oddziaływanie hałasu pochodzącego z maszyn i urządzeń. Duże zjawiska hałasowe wystąpią w trakcie frezowania nawierzchni z uwagi na koncentrację większej ilości maszyn i urządzeń. Skala frezowania nie jest jednak duża i będzie trwała krótko co nie spowoduje znaczącego wpływu na środowisko. Hałas wszystkich prac budowlanych będzie hałasem okresowym, charakteryzować go będzie duża dynamika zmian i odwracalność (zaniknie bezpośrednio po zakończeniu robót).

### Faza eksploatacji

Oddziaływanie w zakresie hałasu będzie pochodzić z ruchu pojazdów poruszających się po planowanym przedsięwzięciu. Ruch drogowy stanowi złożone, liniowe źródło emisji hałasu ze względu na znaczną ilość i charakter równocześnie działających źródeł punktowych (w funkcji czasu). Emituje on hałas ciągły o zmiennych wartościach poziomu dźwięku. Poziom hałasu w otoczeniu drogi jest zależny przede wszystkim od: poziomu dźwięku poszczególnych pojazdów (źródła punktowe), parametrów drogi i ruchu. Dodatkowo na oddziaływanie hałasu mają również wpływ następujące czynniki:

- a) lokalizacja źródeł hałasu,
- b) warunki propagacji (geometryczne rozprzestrzenianie się dźwięku, tłumienie w ośrodku, pochłanianie przez powierzchnie gruntu, pochłanianie przez zieleń, odbicia, rozpraszanie, ugięcie ekranowania, refrakcja),
- c) układy urbanistyczne, w których działają źródła hałasu,
- d) warunki atmosferyczne,
- e) średnia prędkość poruszających się po trasie drogowej pojazdów,
- f) udział w potokach ruchu pojazdów ciężkich,
- g) płynność jazdy na analizowanym odcinku drogowym, w tym gęstość skrzyżowań na danym odcinku.

Wartości dopuszczalne poziomów hałasu (równoważnych, oznaczonych  $L_{Aeq}$ ) w środowisku, zarówno dla pory dziennej jak i nocnej, znajdują się w **tabeli nr 1 zmienionego Rozporządzenia Ministra Środowiska** z dnia 1 października 2012 r. *zmieniającego rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku*.

Najbliższymi terenami względem planowanej inwestycji są tereny zabudowy mieszkaniowej zagrodowej dla których obowiązują dopuszczalne poziomy hałasu 65dB w porze dnia i 56dB w porze nocy. Biorąc powyższe pod uwagę oraz natężenie ruchu analizowanego odcinka które jest nie wielkie stanowiące w przewadze dojazdy do posesji z 95% udziałem pojazdów lekkich (niskiej emisji) można stwierdzić że równoważny poziom hałasu (A) nie będzie przekraczał dopuszczalnych wartości na terenach chronionych akustycznie. Dodatkowo poprzez przeprowadzenie inwestycji która ma na celu ułożenie nowej równej warstwy bitumicznej przedsięwzięcie wpłynie pozytywnie na ograniczenie emisji hałasu która w chwili obecnej podwyższona jest poprzez spękania i nierówności.

Z uwagi na powyższe nie istnieje potrzeba stosowania środków chroniących przed oddziaływaniem hałasu na etapie eksploatacji.

### Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne

## **Faza realizacji**

Na etapie realizacji przedmiotowej inwestycji emisja różnych zanieczyszczeń gazowych i pyłowych do powietrza będzie miała charakter przede wszystkim niezorganizowany. Oddziaływania planowanej inwestycji w fazie realizacji na powietrze atmosferyczne będą pochodzić z:

- ruchu ciężkiego, użycia specjalistycznego sprzętu budowlanego jak: frezarki, zrywarki, ładowarki, walce dynamiczne i statyczne, które stanowią dodatkowe źródło zanieczyszczeń powietrza (w tym zanieczyszczeń gazowych – głównie w postaci  $\text{NO}_2$ ,  $\text{SO}_2$ , pyłu oraz metali ciężkich w pyłe),
- transportu i przeładunku niezbędnego sprzętu i materiałów na budowę,
- wtórnego pylenia, szczególnie w suche dni, wynikającego z użycia pyłących materiałów budowlanych,
- emisji substancji odorotwórczych, która związana jest z wykonaniem nawierzchni z materiałów bitumicznych,
- zdjęcia wierzchniej warstwy gleby i odłożenia jej na odkład,
- prac ziemnych przy niwelowaniu i rekultywacji terenu.
- emisji i imisji zanieczyszczeń z pojazdów poruszających się po ruchu wahadłowym.

Oddziaływania etapu realizacji będą odwracalne, krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót) i zanikną wraz z zakończeniem prac budowlanych.

## **Faza eksploatacji**

Inwestycja będzie biegła po istniejącym śladzie drogi z uwagi na to do środowiska obecnie emitowane są zanieczyszczenia komunikacyjne (m.in.  $\text{NO}_2$ ,  $\text{SO}_2$ ,  $\text{CO}$ ,  $\text{Pb}$ ,  $\text{C}_6\text{H}_6$ ,  $\text{PM}_{10}$ ,  $\text{PM}_{2.5}$ ).

Na ilość emitowanych przez pojazdy zanieczyszczeń mają wpływ takie czynniki, jak:

- rodzaj spalanej paliwa,
- rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego,
- pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa,
- konstrukcja układu wydechowego (katalizator),
- stan techniczny silnika i innych podzespołów,
- prędkość jazdy,
- technika jazdy,
- płynność jazdy,
- nachylenie niwelety.

Wobec tak dużej ilości parametrów, od których zależy emisja, jej dokładne oszacowanie ilościowe jest bardzo trudne, a wszystkie stosowane metody obliczeniowe obarczone są błędami.

Źródłem oddziaływania na jakość powietrza w czasie eksploatacji są pojazdy poruszające się po analizowanym odcinku drogi. Wprowadzają one do powietrza związki zanieczyszczające charakterystyczne dla układów spalinowych takie jak: dwutlenek azotu ( $\text{NO}_2$ ), dwutlenek siarki ( $\text{SO}_2$ ), ołów ( $\text{Pb}$ ), benzen ( $\text{C}_6\text{H}_6$ ), tlenek węgla ( $\text{CO}$ ), węglowodory alifatyczne, węglowodory aromatyczne, a dodatkowo pył zawieszony  $\text{PM}_{10}$ , pył  $\text{PM}_{2.5}$  które są podrywane z nawierzchni przez przejeżdżające pojazdy oraz pochodzą ze ścierania opon o nawierzchnię.

Najważniejszym czynnikiem który ma wpływ na emisję zanieczyszczeń do powietrza jest natężenie ruchu które na przedmiotowym odcinku jest nie wielkie inne to: rodzaj spalane-go paliwa, rozwiązania konstrukcyjne silnika i układu paliwowego, pojemność silnika, moc i związane z nimi zużycie paliwa, konstrukcja układu wydechowego (obecnie większość po-jazdów posiada katalizator), stan techniczny silnika i innych podzespołów, prędkość jazdy (w przypadku inwestycji prędkość jest optymalna nie powodująca zwiększenia emisji za-nieczyszczeń), technika jazdy, płynność jazdy (jest to droga lokalna bez sygnalizacji świetlnej co mogłoby zaburzyć płynność przejazdów zwiększając oddziaływanie).

Zanieczyszczenia powietrza które będą występować w trakcie eksploatacji inwestycji można podzielić na dwie grupy:

- pierwotne, które występują w powietrzu w takiej postaci, w jakiej zostały uwolnione do atmosfery – np. NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, Pb,
- zanieczyszczenia wtórne, będące produktami przemian fizycznych i reakcji che-micznych, zachodzących między składnikami atmosfery, a substancjami do niej wprowadzonymi – np. kwaśne deszcze czyli połączenie wody z dwutlenkiem siarki oraz dwutlenkiem azotu.

Produkty grupy zanieczyszczeń wtórnych, czyli powstających na skutek reakcji ze składnikami atmosfery są niekiedy bardziej szkodliwe od zanieczyszczeń pierwotnych.

Zanieczyszczenia powietrza są bardzo mobilne, mogą rozprzestrzeniać się na dużych obszarach i przedostawać się do innych elementów środowiska naturalnego. Ulegają one rozprzestrzenianiu, którego intensywność zależy m.in. od warunków meteorologicznych i te-renowych. Teren sąsiedni przebiegu inwestycji nie stanowi zwartej zabudowy mieszkaniowej która mogłaby wpływać na stagnacje zanieczyszczeń w powietrzu. Obszar ma charakter otwarty dobrze przewiewany co wpływa na jakość powietrza w sąsiedztwie drogi. Ponadto in-westycja poprzez wprowadzenie nowej nawierzchni pozbawionej ubytków i nierówności bę-dzie miała wpływ na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń pyłowych: pyłu zawieszonego PM10 oraz PM2,5 czym przyczyni się do poprawy stanu powietrza w tym zakresie. Uwzględ-niając wszystkie wskazane zależności a najbardziej opierając się na najistotniejszym czynniku tj. natężeniu ruchu które jest niski nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych wartości określonych w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. *w sprawie po-ziomów niektórych substancji w powietrzu*, oraz wartości odniesienia określonych w Rozpo-rządzeniu z dnia 27 stycznia 2010 r. *w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu* (Dz. U 2010r. Nr 16, poz. 87).

Na przepusty planuje się wykorzystać głównie materiały naturalne jak kamień piasek, które są przyjazne dla środowiska. Na przewody przepustów przewidziano zastosowanie rur PEHD, posiadające aprobatę Instytutu Budowy Dróg i Mostów, które są obojętne zarówno dla środowiska gruntowego jak i wodnego. Średnice przewodów przepustów dobierane będą w ten sposób, aby zapewniały swobodny przepływ wód miarodajnych w cieku, na którym będą zlokalizowane, bez podpiętrzeń i zapewnieniu minimalnej odległości 0,25m pomiędzy zwierciadłem wody miarodajnej a stropem przepustu.

Cieki, na których planowana jest przebudowa przewodów przepustów to urządzenia melioracji szczegółowych, które prowadzą wodę jedynie okresowo, a wręcz sporadycznie (w okresie roztopów wiosennych i po ulewnych deszczach).

## **7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:**

## Gospodarka odpadami

### Etap realizacji

W czasie realizacji inwestycji powstaną odpady:

- z nawierzchni bitumicznej – ok. 1400 t,
- masy humusu z oczyszczenia poboczy i rowów – ok. 3500 m<sup>3</sup>
- odpady komunalne

Zagospodarowanie odpadów powstających podczas budowy przedsięwzięcia będzie należało do obowiązków Wykonawcy robót – zgodnie z ustawą *o odpadach*, który będzie wytwórcą odpadów. Do obowiązków wytwórcy należy:

- zagospodarowanie wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
- przedstawienie informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzenia w sposób selektywny powstających odpadów możliwie daleko od cieków wodnych,
- odpady niebezpieczne magazynować w sposób wykluczający możliwość zanieczyszczenia wód powierzchniowych i podziemnych tj. na szczelnym podłożu (wylewka lub folia), w zadaszeniu,
- przekazanie odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu, odzysku lub unieszkodliwiania odpadów.

Odpady wytworzone zostaną podczas realizacji przedsięwzięcia, głównie w z rozbiórki drogi oraz prac budowlanych. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 27.09.2001r. *w sprawie katalogu odpadów* [Dz. U. z 2001 r. Nr 112, poz. 1206 ze zm.], klasyfikuje się je następująco:

### **Faza eksploatacji**

Odpady wytworzone zostaną podczas eksploatacji przedsięwzięcia w głównej mierze przez użytkowników projektowanego odcinka a nie samą drogę. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dn. 27.09.2001 *w sprawie katalogu odpadów* [Dz. U. z 2001 r. Nr 112, poz. 1206 ze zm.], klasyfikuje się je następująco:

W czasie eksploatacji budowli komunikacyjno – wodnych, jakimi są przepusty nie przewiduje się wprowadzania do środowiska substancji lub energii.

Wszelkie substancje szkodzące środowisku w czasie trwania ich budowy jak: zużyte oleje, smary itp. będą składowane w oznaczonych pojemnikach na placu budowy i zostaną zwrócone rafinerii do ponownego przerobu. Odpady materiałów budowlanych, mogące zanieczyszczać środowisko będą zbierane w plastikowe worki, wystawiane codziennie w rejonie aktualnie prowadzonych robót. Do eksploatacji dopuszczony zostanie jedynie sprzęt sprawny, nie powodujący wycieków olejów i smarów. Wykonawcę obowiązuje zorganizowanie zaplecza wyposażonego w urządzenia sanitarne nie powodujące zanieczyszczenia środowiska.

### **8. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko.**

Inwestycja nie powoduje skutków transgranicznych w rozumieniu przepisów o ochronie środowiska.

### **9. Ryzyko wystąpienia poważnych awarii**

Awaria planowanej inwestycji w zakresie projektowanej infrastruktury drogowej nie spowoduje emisji do środowiska niebezpiecznych substancji, gdyż planowany obiekt takich substancji nie używa i nie wytwarza.

### **10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. – o ochronie przyrody /Dz.U. nr 92 z 2004 r., poz. 880 z późniejszymi zmianami/ znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia.**

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w pasie drogowym drogi powiatowej nr 1416C Bukowiec - Stare Błonowo oraz częściowo na działkach prywatnych. Działki prywatne zostaną podzielone i prawomocną decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, włączone do pasa drogowego.

Przewidziany do przebudowy odcinek drogi powiatowej nr 1416C leży poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r.

#### **Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi – odl. 15km**

Obszar Chronionego Krajobrazu Doliny Osy i Gardęgi ustanowiony został Uchwałą nr X/240 Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego z dnia 24 sierpnia 2015r. Powierzchnia ogólna OCHK Doliny Osy i Gardęgi wynosi 16 003ha, z czego na gminę Rogóźno przypada 4 233,32ha. Rozciąga się z zachodu na wschód na przestrzeni 30km obejmując części powiatów grudziądzkiego i brodnickiego, gdzie łączy się z Brodnickim Parkiem Krajobrazowym. Celem ochrony jest zachowanie różnorodności biologicznej siedlisk Pojezierza Chełmińskiego, ochrona rzeki Osy i Gardęgi wraz z pasem roślinności okalającej, ochrona form krajobrazowych (jamy, wąwozy).

#### **Rezerwat przyrody Rogóźno Zamek - odl. 18km**

Rezerwat o obszarze 28,39ha utworzony został w celu zachowania wielogatunkowego lasu liściastego. Od 2006r powiększony o 71,9302ha. Celem rozszerzenia było zabezpieczenie i zachowanie źródeł oraz wód rzeki Gardęgi.

Przedsięwzięcie nie oddziałuje na obszary ochrony „NATURA 2000”

### **11) Analiza skumulowanych efektów przedsięwzięcia**

#### **11) Analiza skumulowanych efektów przedsięwzięcia**

W trakcie realizacji przedsięwzięcia nie będzie zachodził proces nakładania się harmonogramów związanych z budową innych obiektów w tym rejonie. Przepusty będą budowane z wyprzedzeniem czasowym w stosunku do przebudowy samej drogi. W ograniczonym zakresie destabilizacji ulegnie klimat akustyczny. Będą to oddziaływania, które ustąpią wraz z zakończeniem budowy inwestycji. Zaleca się stosowanie nowoczesnego sprzętu, który został już przez producentów poszczególnych urządzeń i maszyn odpowiednio wyciszony.

Realizacja inwestycji nie spowoduje fragmentaryzacji istniejących siedlisk przyrodniczych. W strefie realizacji inwestycji nie występują żadne chronione siedliska przyrodnicze.

Inwestycja planowana jest ze środków finansowych z Programu rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej 2016/2020



**Z up. Burmistrza  
Miasta i Gminy**  
*Anna Klimek*  
**Anna Klimek  
Podinspektor**