

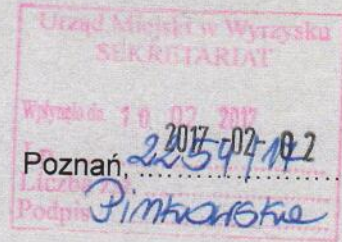


REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
w Poznaniu

WOO-II.4242.38.2016.KS.5

POSTANOWIENIE

J. A. Król  
10.02.2017 ✓



Na podstawie art. 77 ust. 1 pkt 1, ust. 3, ust. 4 i ust. 7 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2016 r. poz. 353 z późn zm.) oraz art. 106 § 1, § 2 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r. poz. 23, z późn. zm.), po rozpatrzeniu wystąpienia Burmistrza Wyrzyska z 4.10.2016 r., znak: OSZP.6220.1.2016, w oparciu o raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany we wrześniu 2016 r. przez SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp.j. ul. Głuchowska 1 60-101 Poznań – mgr. inż. Bartosza Roszkiewicza i mgr. inż. Marcina Matysika.

**postanawiam**

uzgodnić, w toku postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, realizację przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 194 Wyrzysk – Gołańcz – Morakowo na odcinku Wyrzysk – Osiek nad Notecią”, według wariantu I

**I. Określam następujące warunki realizacji przedsięwzięcia:**

1. Wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza sezonem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 1 sierpnia do końca lutego lub w tym okresie, wyłącznie pod nadzorem ornitologicznym, po wykluczeniu gniazdowania w ich obrębie chronionych gatunków ptaków.
2. Ścięty pień drzewa z pachnicą dębową przenieść na teren leśny obszaru Natura 2000 Dębowa Góra w sposób uniemożliwiający wysypywanie się próchnowiska. Jeżeli dojdzie do wysypania się zawartości wewnętrznego próchnowiska drzewa zasiedlonego przez pachnicę, zebrać wszystkie osobniki i przenieść je do innego drzewa. Przeniesiony pień ustawić pionowo zabezpieczając go przed przewróceniem. Powyższe prace prowadzić wyłącznie pod nadzorem entomologicznym, po uzyskaniu stosownych derogacji.
3. Przed rozpoczęciem prac ziemnych, na odcinku drogi w km 0+500 – 0+645 zabezpieczyć plac budowy przed przedostawaniem się w jego obręb płazów i innych drobnych zwierząt, poprzez zastosowanie odpowiedniego, tymczasowego ogrodzenia; regularnie sprawdzać stan ogrodzenia, a w przypadku jego zniszczenia na bieżąco dokonywać napraw. W przypadku stwierdzenia zwierząt w obrębie placu budowy, przenieść je w oddalone, bezpieczne, odpowiednie dla danego gatunku miejsce.
4. Nieprzeznaczone do wycinki drzewa, w sąsiedztwie których będą prowadzone prace, na czas ich prowadzenia zabezpieczyć osłonami przed uszkodzeniami mechanicznymi, a odsłonięte systemy korzeniowe zabezpieczyć ekranami przed przesuszeniem.
5. Wytwarzane na poszczególnych etapach inwestycji odpady magazynować selektywnie w wydzielonych miejscach.
6. Odpady niebezpieczne magazynować w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowanych i zabezpieczonych przed dostępem osób postronnych.
7. Na odcinku drogi, tj. od km 0+000 do 0+800 oraz od km 2+300 do 4+000 wykonać nawierzchnię o zredukowanej hałaśliwości o redukcji nie mniejszej niż 2 dB, w stosunku do nawierzchni o standardowej hałaśliwości.

8. Roboty budowlane w pobliżu terenów zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00.
9. Bazę sprzętowo-magazynową lokalizować w oddaleniu od terenów wymagających ochrony akustycznej.
10. Miejsca w bazie materiałowo-sprzętowej wyznaczone do przechowywania substancji i materiałów podatnych na migrację wodną, miejsca obsługi samochodów i sprzętu budowlanego oraz miejsca składowania paliw i substancji niebezpiecznych utwardzić i odizolować od powierzchni terenu oraz wyposażyć w środki do neutralizacji wycieków substancji ropopochodnych.
11. Placów budowy i baz materiałowo-sprzętowych nie zlokalizować w pobliżu rowu melioracyjnego, tj. na odcinku od km 0+200 do km 0+400.
12. Zaplecze sanitarne wyposażyć w toalety przenośne, a wywóz ścieków bytowych prowadzić przez uprawnione podmioty.

**II. Nie stwierdzam konieczności** przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10 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.

**III. Nie stwierdzam konieczności** przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt. 1 i 10 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.

**IV. Nie stwierdzam** konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Inwestor:

Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu  
ul. Wilczak 51  
61-623 Poznań

### UZASADNIENIE

Na podstawie art. 77 ust.1 pkt 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 (Dz.U. z 2016 r. poz. 353, z późn zm.), dalej *ustawa* ooś, pismem z 4.10.2016 r., znak: OSZP.6220.1.2016 (data wpływu do tut. organu 10.10.2016 r.) Burmistrz Wyrzyska zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, dalej *Regionalny Dyrektor*, o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia polegającego na „Rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 194 Wyrzysk – Gołańcz – Morakowo na odcinku Wyrzysk – Osiek nad Notecią”. Do wniosku został załączony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, dalej *raport*, opracowany we wrześniu 2016 r. przez SMP Projektanci Szuba, Matysik, Pokorski Sp.j. ul. Głuchowska 1 60-101 Poznań – mgr. inż. Bartosza Roszkiewicza i mgr. inż. Marcina Matysika.

Przedsięwzięcie, na podstawie § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71 ze zm.), zaliczone zostało do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko może być wymagane.

Postanowieniem z 6.06.2016 r., znak: OSZP.6220.1.2016 Burmistrz Wyrzyska stwierdził obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 1 *ustawy* ooś, jeżeli jest przeprowadzana ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, przed wydaniem

decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach organ właściwy do wydania tej decyzji uzgadnia warunki realizacji przedsięwzięcia z regionalnym dyrektorem ochrony środowiska.

Pismem z 9.12.2016 r. *Regionalny Dyrektor* wezwał Inwestora do uzupełnienia *raportu* w zakresie: ochrony przed hałasem, ochrony przyrody, z zakresu gospodarki odpadami, gospodarki wodnej i hydrogeologii, warunków użytkowania terenu w fazie budowy i eksploatacji, opisu zabytków występujących w sąsiedztwie lub bezpośrednim zasięgu oddziaływania, opisu krajobrazu, wskazania wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, uzasadnienia wyboru wskazanego wariantu, wskazania trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy jakie napotkano opracowując dokument, wyjaśnienia skumulowanego oddziaływania przedsięwzięcia. 28.12.2016 r. Inwestor przedstawił uzupełnienie do *raportu*. Po przeprowadzeniu analizy dokumentacji, stwierdzono, że zebrane materiały są wystarczające do zajęcia stanowiska w przedmiotowej sprawie.

Przedsięwzięcie polega na rozbudowie drogi wojewódzkiej nr 194 Wyrzysk – Gołańcz – Morakowo na odcinku Wyrzysk – Osiek nad Notecią, o długości ok. 4,10 km. Realizacja będzie obejmowała budowę nawierzchni drogowej, budowę i przebudowę skrzyżowań z istniejącą siecią dróg publicznych, budowę i przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych, rowów odwadniających, kanalizacji deszczowej, budowę ścieżki rowerowej, chodnika, zatok autobusowych, poboczy gruntowych, skarp z humusowaniem i obsianiem trawą, przebudowę lub zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej, budowę elementów bezpieczeństwa ruchu, wycinkę drzew i krzewów, urządzenie zieleni. Inwestycja będzie realizowana w śladzie istniejącej już drogi. Na terenie zabudowanym jezdnię będzie ograniczać krawężnik betonowy. Zaprojektowana po prawej stronie jezdni od km ok. 2+660 do końca obszaru objętego realizacją przedsięwzięcia ścieżka rowerowa z dopuszczeniem do ruchu pieszego będzie miała szerokość 2,5 m. Po lewej stronie drogi został zaprojektowany chodnik o szerokości 2 m znajdujący się bezpośrednio przy jezdni lub oddzielony od niej pasem zieleni.

Przedmiotowa droga posiadać będzie klasę techniczną drogi G, nośność nawierzchni 115 kN/oś, przewidywaną kategorię ruchu KR3 i prędkość projektową w terenie zabudowanym  $V_p=50$  km/h, a w terenie niezabudowanym  $V_p=60$  km/h. Projektowana droga będzie posiadała dwa pasy ruchu, szerokość jezdni będzie wynosiła 7,0 m, chodników 2,0 m natomiast ścieżki rowerowej 2,5 m. Pochylenie poprzeczne na prostej wyniesie 2%.

Inwestor przedstawił w *raporcie* dwa warianty przedsięwzięcia oraz wariant zerowy polegający na niepodejmowaniu inwestycji. Wariant I technologiczny opiera się na projekcie drogi, który maksymalnie wykorzystuje istniejącą infrastrukturę, ponadto w miejscowości Osiek nad Notecią oprócz zajęcia terenu pod zatokę autobusową, uniknięto zajęcia prywatnych nieruchomości. W tym wariantcie zaproponowano wykorzystanie nawierzchni SMA 8 w pobliżu budynków tj. na odcinku od km 0+000 do km 0+800 oraz od km 2+300 do km 4+000, czyli łącznie na długości ok. 2,5 km. Wariant II jest oparty lokalizacyjnie na wariantcie I, jednakże w tej opcji Inwestor rozważył zastosowanie nawierzchni bitumicznej o uziarnieniu 11 na całej długości drogi. W przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, nie dojdzie do zajęcia terenów biologicznie czynnych, jednakże emisja hałasu będzie większa niż w przypadku podjęcia wariantu I, gdyż obecnie zastosowana nawierzchnia ma stopień hałaśliwości tego samego typu co SMA 11, który jest wyższy niż w przypadku zastosowania SMA 8. Ponadto, niepodejmowanie inwestycji spowoduje nieosiągnięcie parametrów wymaganych dla drogi klasy G i nie poprawi bezpieczeństwa drogowego. Inwestor rozważył jedynie warianty technologiczne oraz wariant zerowy, gdyż warianty alternatywne polegające na poprowadzeniu ciągu komunikacyjnego równoległe lub inną trasą, spowodowałyby zajęcie nieruchomości nienależących do Inwestora, co jest niekorzystne ekonomicznie. Dla środowiska przyrodniczego korzystny byłby wariant zerowy, który nie wiązałby się z wycinką drzew, jednakże ze względu na bezpieczeństwo drogowe i zagrożenie dla infrastruktury drogowej (drzewa rosną tuż przy krawędzi jezdni), usunięcie jest konieczne. Dla środowiska

akustycznego najkorzystniejszy jest wariant I, który nie powoduje przekroczeń dopuszczalnych standardów środowiska, natomiast wariant II i zerowy powodują te przekroczenia dla kilkunastu budynków. Biorąc pod uwagę powyższe wnioski, najkorzystniejszy będzie wariant I, który jest preferowany przez Inwestora.

Przedsięwzięcie położone jest częściowo w obrębie zabudowań miejscowości Osiek nad Notecią i Wiernowo, a częściowo przechodzi przez tereny rolnicze znajdujące się między tymi miejscowościami, które w większości stanowią pola uprawne lub nieużytki. Nie przecina żadnego ciek. Jedynie ścieżka rowerowa przecina dwukrotnie rów melioracyjny. Rów na odcinku od km 0+270 do km 0+360 biegnie równoległe do drogi oddzielając ścieżkę rowerową od drogi. Ponadto, w najbliższym otoczeniu drogi znajduje się tylko jeden niewielki zbiornik wodny, położony na dz. nr 8059/6. W związku z realizacją inwestycji nastąpi konieczność usunięcia 231 sztuk drzew, głównie z gatunku jesion wyniosły *Fraxinus excelsior* i 1484 m<sup>2</sup> krzewów.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach obszaru chronionego krajobrazu „Dolina Noteci”. Dla powyższego obszaru nie ma obecnie obowiązujących zakazów. Najbliżej położonymi obszarami Natura 2000 w stosunku do miejsca realizacji inwestycji są oddalone o około 0,2 km: obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001 i obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Dolina Noteci PLH300004.

W celu określenia wpływu planowanej inwestycji na środowisko przyrodnicze wykonano wizję terenową w kwietniu i lipcu 2016 r. w pasie o szerokości 50 m po obu stronach drogi. Nie stwierdzono na badanym obszarze gatunków roślin podlegających ochronie prawnej. Na przydrożnych drzewach odnotowano występowanie dwóch chronionych gatunków porostów: odnoźcy jesionowej *Ramalina fraxinea* i odnoźcy mączystej *Ramalina farinacea*. Gatunki te zasiedlały łącznie 17 drzew, które są przewidziane do wycinki, po uzyskaniu stosownych derogacji. W okolicy inwestycji, szczególnie na południe od miejscowości Osiek nad Notecią porosty te występują bardzo licznie, w związku z czym usunięcie niewielkiej liczby osobników nie będzie stanowiło zagrożenia dla ich populacji.

Nie stwierdzono w obrębie drzew i krzewów planowanych do usunięcia obecności gniazd ptaków, ani śladów bytowania nietoperzy. Na jednym z drzew przeznaczonym do wycinki, oznaczonym numerem 262b stwierdzono występowanie pachnicy dębowej *Osmoderma eremita*. Gatunek ten jest przedmiotem ochrony znajdujących się w sąsiedztwie inwestycji obszarów Natura 2000: obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dębowa Góra PLH300055 oraz obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Dolina Łobzonki PLH300040. Ze względu na występowanie tego gatunku w otoczeniu inwestycji uznano, że zniszczenie jednego stanowiska, po uzyskaniu stosownych derogacji, nie będzie miało większego wpływu na stan jego populacji. W ramach wizji terenowej dokonano oględzin zbiornika wodnego znajdującego się na dz. nr 8059/6 pod kątem obecności w jego obrębie płazów. Wyniki obserwacji wykazały, że zbiornik ten nie był wykorzystywany przez tę grupę zwierząt, lecz stanowi ich potencjalne siedlisko.

W związku z tym, że inwestycja stanowi rozbudowę istniejącej drogi, będącej stałym elementem w środowisku, częściowo przebiegającym w obrębie zabudowań nie przewiduje się jej negatywnego wpływu na krajobraz.

Realizacja inwestycji wiąże się z wykonaniem głębokich wykopów. W związku z tym, że istnieje ryzyko wpadania do nich płazów i innych drobnych zwierząt, nałożono warunek, aby przed rozpoczęciem prac ziemnych na odcinku drogi w km 0+500 – 0+645 zabezpieczyć plac budowy przed dostawianiem się w jego obręb płazów i innych drobnych zwierząt, poprzez zastosowanie odpowiedniego, tymczasowego ogrodzenia, a także aby regularnie sprawdzać stan ogrodzenia, a w przypadku jego zniszczenia na bieżąco dokonywać jego naprawy. Wskazano, aby w przypadku stwierdzenia zwierząt w obrębie



której wykonywane były otwory geotechniczne. Tylko w jednym otworze, nr 126, stwierdzono występowanie zwierciadła swobodnego na głębokości 2 m p.p.t., a w trzech, nr 9, 36, 48, zanotowano sączenia z gruntów spoistych na głębokości 1,2 – 2,2 m p.p.t. Biorąc pod uwagę powyższe dane, nie przewiduje się konieczności odwadniania wykopów. Jeżeli jednak miałyby ono miejsce, to będzie wykonywane poprzez pompowanie wody bezpośrednio z wykopu bądź poziom wody będzie obniżany poprzez zastosowane igłofiltrów, drenażu lub studni dyspersyjnych. We wszystkich przypadkach pompy będą wyposażone w filtry ograniczające zawartość zawiesiny ogólnej w odpompowywanej wodzie.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia woda będzie wykorzystywana do celów technologicznych. Będzie ona dostarczana beczkowozami lub pozyskiwana z sieci wodociągowej. Jej wykorzystanie nie będzie związane z generowaniem ścieków. Jedyne ścieki, jakie powstaną na tym etapie prac, to ścieki bytowe, które będą gromadzone w szczelnych toaletach przenośnych, w które będą wyposażone place budowy. Ich zagospodarowanie będzie zlecane uprawnionej firmie.

Na etapie eksploatacji, odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z powierzchni drogi będzie realizowane dzięki odpowiedniemu wyprofilowaniu jej powierzchni, tj. zastosowaniu spadków poprzecznych i podłużnych. Na obszarze zabudowanym, na odcinkach w km 0+000 – 0+166 i w km 2+170 – 4+088, woda prowadzona będzie do ścieków przykrawężnikowych i dalej, za pomocą studni wpustowych i przykanalików, do projektowanej kanalizacji deszczowej. Na obszarze niezabudowanym, na odcinku w km 0+166 – 2+170, odwodnienie będzie odbywało się do przydrożnych rowów trawiastych, częściowo bezodpływowych.

Przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze GZWP ani na obszarze strefy ochrony pośredniej ujęcia wód. Nie przechodzi także nad żadnym naturalnym ciekim powierzchniowym. Jedyne ścieżka rowerowa przecina rów melioracyjny dwukrotnie, w km 0+270 oraz w km 0+360. Na odcinku od km 0+270 do km 0+360 rów melioracyjny biegnie pomiędzy drogą, a ścieżką rowerową.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz. U. poz. 1967), inwestycja znajduje się na obszarze jednolitej części wód podziemnych o europejskim kodzie PLGW600035 o dobrym stanie chemicznym i fizycznym, niezagrożonej nieosiągnięciem celów środowiskowych. Ponadto, przedsięwzięcie znajduje się na obszarze dwóch jednolitych części wód powierzchniowych, dalej JCWP. Pierwsza JCWP to Łobżonka od Orli do ujścia o europejskim kodzie PLRW60002418849, która jest silnie zmienioną częścią wód o złym stanie, zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych i długotrwały proces uporządkowania gospodarki ściekowej w zlewni. Termin osiągnięcia dobrego potencjału wyznaczono na 2021 r. Drugą JCWP jest Noteć od Kcynki do Gwdy o europejskim kodzie PLRW60002418859, która jest silnie zmienioną częścią wód o złym stanie, zagrożoną nieosiągnięciem celów środowiskowych ze względu na brak możliwości technicznych i występującą w JCWP presję przemysłową, komunalną i hydromorfologiczną. Termin osiągnięcia dobrego potencjału wyznaczono do 2027 r. Biorąc pod uwagę charakter rozpatrywanej inwestycji oraz planowane do zastosowania środki minimalizujące negatywny wpływ inwestycji na środowisko zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji, można stwierdzić, że nie przewiduje się pogorszenia istniejącego stanu wód podziemnych i powierzchniowych oraz wpływu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód.

W przedstawionej dokumentacji ocenie poddano warunki akustyczne w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia dla prognozowanego natężenia ruchu w roku 2020 (rok po planowanym oddaniu inwestycji do użytku) oraz 2030. Jak podano w uzupełnieniu raportu, podstawowym źródłem danych ruchu były dane z pomiarów ruchu, przeprowadzonych w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu w 2015 r. W raporcie oszacowano natężenie, strukturę

rodzajową i dobową ruchu na planowanej drodze po jej rozbudowie. Prognozuje się, że liczba wszystkich pojazdów na dobę w roku 2030 wyniesie 4349.

Tereny wymagające ochrony akustycznej, określone zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112) zinventaryzowano na odcinku, gdzie zastosowana zostanie nawierzchnia redukująca poziom hałasu. W otoczeniu planowanej inwestycji przeważają tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej i jednorodzinnej. Jak wynika z uzupełnienia *raportu*, w związku z brakiem przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, o faktyczne zagospodarowanie terenów wystąpiono jedynie dla terenu w rejonie wsi Osiek, tj. kilku budynków najbliższej położonych w stosunku do drogi. Burmistrz Wyrzyska w piśmie z 22.12.2015 r. wypowiedział się i wskazał, że posesje położone w Osieku nad Notecią przy ul. Głównej (nr 47, 48, 49, 55 i 56) są zagospodarowane faktycznie jako zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

Z przeprowadzonych analiz akustycznych, uwzględniających zastosowanie nawierzchni o mniejszej hałaśliwości, tj. nawierzchni SMA 8 wynika, że do roku prognozy 2030, dla wariantu, w żadnym miejscu nie wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku. W związku z powyższym, jako warunek realizacji przedsięwzięcia, wskazano na zastosowanie nawierzchni o mniejszej hałaśliwości na odcinkach w km od 0+000 do 0+800 oraz od 2+300 do 4+000, w stosunku do nawierzchni planowanej na pozostałych odcinkach drogi,.

Oprócz istniejącego układu drogowego, może dochodzić do kumulowania się oddziaływania drogi z linią kolejową, która ją przecina. Projekt nie obejmuje przebudowy przejazdu kolejowego. Inwestor przedstawił dane dotyczące ruchu na trasie kolejowej, pozyskane od Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie PKP PLK, z których wynika, że w porze dziennej przejeżdża przez linie 1 pociąg towarowy i 42 osobowe, natomiast w porze nocnej 10 towarowych i 4 osobowe. Pomimo skumulowanego oddziaływania, nie powodują one przekroczeń dopuszczalnych standardów środowiska.

Uciążliwość akustyczna może wystąpić także na etapie realizacji przedsięwzięcia i związana będzie z użyciem sprzętu budowlanego. Wzrosnąć może także natężenie ruchu pojazdów, szczególnie ciężkich, na okolicznych drogach. W celu zmniejszenia uciążliwości związanych z emisją hałasu w trakcie wykonywania robót budowlanych ustalono obowiązek prowadzenia tych robót w porze dziennej, tj. w godzinach od 6:00 do 22:00. Ponadto, jak wynika z dokumentacji, Inwestor powinien zlokalizować bazę sprzętowo-magazynową poza terenem wymagającym ochrony akustycznej. W porze dziennej, ze względu na dużo większy poziom tła akustycznego roboty budowlane nie będą odczuwane, jako uciążliwe. Hałas powstający na etapie budowy będzie się charakteryzował dużą dynamiką zmian natężenia, wynikającą z typu prowadzonych w danym momencie robót, będzie miał charakter lokalny i okresowy. W fazie budowy oddziaływanie przedsięwzięcia będzie krótkotrwałe i odwracalne.

Na etapie prac budowlanych może nastąpić zwiększona emisja substancji do powietrza. Będzie ona związana z powstawaniem pyłów, w związku z prowadzeniem robót ziemnych oraz przemieszczaniem mas ziemnych. Ponadto, źródłem emisji substancji do powietrza będą także procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na budowie. Z uwagi na fakt, iż emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy i ustną po zakończeniu prac budowlanych, należy uznać je za pomijalne.

W raporcie przedstawiono wielkości emisji maksymalnej godzinowej i średniorocznej dla dwutlenku azotu powstałego w wyniku spalania benzyny i oleju napędowego w silnikach pojazdów samochodowych poruszających się po projektowanych drogach z uwzględnieniem prognozy ruchu dla roku 2020 i 2030. Skumulowane oddziaływanie z innymi drogami w przypadku emisji substancji do powietrza zostało uwzględnione w tle zanieczyszczeń, co jest zgodne z referencyjną metodyką modelowania poziomów substancji w powietrzu.

Przedstawione w raporcie obliczenia rozprzestrzeniania substancji w powietrzu wykazały, iż podczas eksploatacji przedsięwzięcia emisja ww. substancji nie będzie powodowała przekroczenia dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U.2012, poz. 1031) oraz wartości odniesienia substancji w powietrzu, w tym dopuszczalnych częstości przekroczeń określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r. Nr 16, poz.87) poza terenem, do którego inwestor posiada tytuł prawny.

W związku z przedmiotowym przedsięwzięciem będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Na etapie budowy mogą powstawać odpady związane z przygotowaniem terenu do budowy, robotami ziemnymi, przebudową i rozbiórką istniejących elementów drogi. Na etapie eksploatacji odpady powstawać będą w związku z pracami porządkowymi, czy czyszczeniem studzienek kanalizacyjnych. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśl definicji określonej w art. 3 ust. 3 pkt 22 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185 poz. 1243, z późn. zm.). Wówczas świadczący usługi, jako posiadacz odpadów, jest obowiązany do postępowania z odpadami w sposób zgodny z zasadami gospodarowania odpadami. Aby zapewnić właściwą gospodarkę odpadami nałożono na inwestora obowiązek selektywnego magazynowania wszystkich wytwarzanych na poszczególnych etapach inwestycji odpadów, w wydzielonych miejscach. Ponadto, nałożono warunek odpowiedniego magazynowania odpadów niebezpiecznych. Odpady winny być gromadzone w szczelnych pojemnikach, zabezpieczonych przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych. Zgodnie z zapisami w raporcie odpady niebezpieczne gromadzone będą w specjalnie przygotowanym i przystosowanym miejscu na terenie zaplecza budowy. Ponadto, odpady będą wpiery kierowane do odzysku co przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do unieszkodliwiania m.in. poprzez składowanie.

Jak wynika z uzupełnienia do raportu, w zasięgu oddziaływania inwestycji, nie występują zabytki podlegające ochronie. Odległość od takich obiektów jest na tyle duża, że przedsięwzięcie nie spowoduje negatywnych skutków, spowodowanych drganiem wywoływanymi przez budowę i przejeżdżające pojazdy, zachlapania czy zimowe utrzymanie drogi.

Inwestycja będzie realizowana na obszarze, gdzie dominuje krajobraz kulturowy. Droga jest wytyczona na wschodnim zboczu moreny, które opada w kierunku doliny Łobżonki, natomiast na końcowym odcinku występuje obszar gdzie łączy się dolina Łobżonki z doliną Noteci. W przebiegu trasy występują duże różnice wysokości. Planowany do przebudowy fragment drogi wojewódzkiej nr 194, jest elementem już wprowadzonym i wpisany w krajobraz i z tego powodu inwestycja nie spowoduje znacznych zmian. Jednakże, w ramach realizacji przedsięwzięcia, będzie wykonywana wycinka przydrożnych drzew. Usunięcie drzewostanu może być zauważalne dla odbiorców krajobrazu i może także zmienić strukturę niektórych widoków – jest to jednak jeden z elementów przedsięwzięcia, które ma na celu poprawę bezpieczeństwa drogowego. Przedsięwzięcie nie będzie wiązało się ze zmianą niwelety, której efektem byłoby wykonanie nasypów lub murów oporowych.

Projektowana inwestycja drogowa, ze względu na wykorzystywanie do ruchu pojazdów spalinowych będących źródłem emisji gazów cieplarnianych, może mieć wpływ na zmiany klimatyczne, jednakże będą one nieznaczne. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi wystąpi emisja zanieczyszczeń do powietrza, nie zmieni ona jednak całkowitej emisji tych substancji w skali rejonu, gdyż szlak komunikacyjny, którym przemieszczają się pojazdy spalinowe nie ulegnie zmianie. Jedynie etap realizacji może powodować okresowe zwiększenie emitowania dwutlenku węgla do powietrza atmosferycznego, ze względu na spalanie paliw w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy. Wielkość tej emisji będzie zależna



od ilości wykorzystanego sprzętu oraz jego parametrów. Eksploatacja inwestycji nie wymaga zaopatrzenia w wodę. Jedynie na etapie budowy takie zapotrzebowanie wystąpi. Ze względu na rodzaj, skalę i wielkość inwestycji można wykluczyć istotny wpływ na kształtowanie i zmiany klimatu w jego otoczeniu.

Ze względu na szczegółowy i jednoznaczny opis planowanej do zastosowania technologii oraz stosowanych środków mających na celu zmniejszenie uciążliwości dla środowiska, w związku z planowanym przedsięwzięciem, nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1 i 10 ustawy ooś, pod warunkiem jednak, że nie zostaną dokonane zmiany w stosunku do wymagań przedstawionych w raporcie.

Ponadto, ze względu na lokalizację w dużej odległości od granic państwa oraz zakres oddziaływania inwestycji nie stwierdzono konieczności przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Wobec powyższego orzeczono jak w osnowie.

### POUCZENIE

Zgodnie z art. 77 ust. 7 ustawy ooś, na niniejsze postanowienie stronom nie przysługuje zażalenie.



Regionalny Dyrektor  
Ochrony Środowiska  
w Poznaniu  
*Jolanta Ratajczak*  
Jolanta Ratajczak

Urząd Miejski w Wyrzysku  
ul. Bydgoska 29, 89-300 Wyrzysk  
NIP 764-17-79-850, R. 000530768

*Dyskuzja na podstawie zażaleń*  
*do dnia 17.02.2017.*  
*do dnia 02.03.2017.*  
*złagane*

INSPEKTOR  
ds. ochrony środowiska  
*Anna Kubich*  
Anna Kubich

Otrzymuje:

1. Burmistrz Wyrzyska, ul. Bydgoska 29, 89-300 Wyrzysk
2. Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu, ul. Wilczak 51, 61-623 Poznań
3. aa