



Bydgoszcz, dnia 10 marca 2017 r.

WOO.4240.1062.2016.DM.2

Opinia

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3 i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 353 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś w związku z § 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 t.j.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Bukowiec, z dnia 21 grudnia 2016 r. (wpł.: 28.12.2016 r.), znak: RRiB.6220.65.2.2016.RS, po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, (uzupełnianą w dniach 18.01. i 24.02.2017 r.) złożonego przez Pełnomocnika - Pana Macieja Wojnowskiego z Biura Projektów Drogowych M Studio z siedzibą przy ul. Gen. W. Sikorskiego w Świeciu, w imieniu Gminy Bukowiec,

- I. wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi gminnej nr 030919C w miejscowości Korytowo, gm. Bukowiec, na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1275C do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1282C”, realizowanego na terenie działek wskazanych we wniosku, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko;
- II. Zgodnie z treścią art. 64 ust. 3a uouioś wskazuję:
 1. istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich, w tym w szczególności:
 - a) wycinkę drzew i krzewów w niezbędnym zakresie przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków oraz kluczowym okresem rozrodu gatunków dziko występujących zwierząt, przypadającym w terminie od 1 marca

- do 31 sierpnia, a także po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika braku siedlisk (np. miejsc zimowania) dziko występujących zwierząt,
- b) w przypadku konieczności wycinki w okresie od 1 marca do 31 sierpnia, dopuszcza się jej przeprowadzenie po uprzednim potwierdzeniu przez specjalistę przyrodnika braku siedlisk gatunków dziko występujących zwierząt, w tym miejsc ich lęgów i rozrodu,
 - c) wykonać nasadzenia zastępcze w ilości nie mniejszej niż liczba usuniętych drzew i krzewów, stosując gatunki rodzime z dobrze wykształconą bryłą korzeniową,
 - d) po wykonaniu nasadzeń corocznie, przez 3 lata sprawdzać udatność wykonanych prac, a w razie konieczności wykonać nasadzenia uzupełniające;
2. obowiązek unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności:
- a) drzewa występujące w zasięgu oddziaływania prowadzonych robót zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem, np. poprzez odeskowanie ich pni do wysokości 2 m lub do wysokości pierwszych gałęzi; przykrycie odśnieżonych korzeni matami słomianymi lub wilgotną jutą,
 - b) krzewy znajdujące się w zasięgu oddziaływania prowadzonych robót zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem, np. poprzez wykonanie obudowy z desek;
 - c) zaplecza budowy, miejsca postoju maszyn lub składowania materiałów nie lokalizować w zasięgu rzutu koron drzew.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Bukowiec, pismem z dnia 21 grudnia 2016 r. (wpł.: 28.12.2016 r.), znak: RRiB.6220.65.2.2016.RS, zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z prośbą o wyrażenie opinii, w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi gminnej nr 030919C w miejscowości Korytowo, gm. Bukowiec, na docinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1275C do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1282C”.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną (uzupełnianą w dniach 18.01. i 24.02.2017 r.), stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w cyt. rozporządzeniu Rady Ministrów

z dnia 9 listopada 2010 r. w: § 3 ust. 1 pkt 60, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1 - 5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”, gdyż dotyczy drogi o długości ok. 1,3 km.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planów, jeżeli zostały one uchwalone.

W ramach przedsięwzięcia rozbudowie poddana zostanie droga gminna nr 030919C w miejscowości Korytowo, gm. Bukowiec, na odcinku od skrzyżowania z drogą powiatową nr 1275C – działka nr ew. 79 obr. Korytowo do skrzyżowania z drogą powiatową nr 1282C – działki nr ew. 178 i 226 obręb Korytowo.

Celem inwestycji jest poprawa warunków technicznych nawierzchni istniejącej drogi gminnej bez zmiany jej dotychczasowej klasy użytkowej (droga lokalna), przebiegająca w sąsiedztwie rozległych gruntów ornych i zabudowy zagrodowej.

Przedmiotowa droga stanowi dojazd do zabudowy jednorodzinnej, pól, gospodarstw rolnych, działek mieszkaniowych oraz zakładów pracy w miejscowości Bukowiec, jak również poprzez drogi powiatowe tranzyt do innych miejscowości. Obecnie posiada nawierzchnię gruntową częściowo utwardzoną tłuczniem, z licznymi koleinami, wybojami i nierównościami pojawiającymi się szczególnie po wzmożonych opadach deszczu i wiosennych roztopach. Wzdłuż drogi brak chodników i przystanków komunikacji zbiorowej, obustronne pobocza gruntowe są zawyżone, zjazdy na posesje nieutwardzone.

Rozbudowa drogi polegać będzie na wykonaniu nowej nawierzchni jezdni w technologii bitumicznej wraz z podbudową z kruszywa łamanego, przebudowie zjazdów, wykonaniu obustronnych poboczy z kruszywa łamanego oraz niezbędnej infrastruktury, m.in. znaków pionowych i poziomych.

Założenia projektowe dla rozbudowywanej drogi gminnej nr 030919C:

- klasa drogi - „D”,
- kategoria ruchu - KR1,
- prędkość projektowa - 30 km/h,
- szerokość jezdni - 5,00 m,

- spadek poprzeczny jezdni na prostej - 2,0%,
- szerokość poboczy - 0,75 m,
- spadek poprzeczny poboczy - 8,0%,
- minimalne promienie dla wypukłych łuków pionowych - 300 m,
- minimalne promienie dla wklęsłych łuków pionowych - 300 m,
- szerokość zjazdów - dostosowana do istniejących.

Odwodnienie jezdni z wód opadowych i roztopowych, przy wykorzystaniu spadków poprzecznych i podłużnych, odbywać się będzie na pobocza i skraj pasa drogowego.

Biorąc pod uwagę poziom ruchu na drodze i jego charakter (gospodarczy) nie przewiduje się wzrostu jego natężenia po jej przebudowie.

W ramach planowanej inwestycji brano pod uwagę dwa warianty:

- wariant "0" - przedsięwzięcie nie jest realizowane,
- wariant "I" - przedsięwzięcie jest realizowane, a jego lokalizacja jest zgodna z istniejącym przebiegiem drogi.

Wariant zerowy – brak realizacji inwestycji. Zaniechanie przedsięwzięcia będzie skutkowało pogarszaniem się warunków bezpieczeństwa i komfortu użytkowania istniejącego układu drogowego. Przy złym stanie nawierzchni przejazdu samochodów będą powodowały większe pylenie i hałas oddziałujące na ludzi i środowisko.

Wariant inwestycyjny (opisany) obejmujący przebudowę istniejącej drogi, wpłynie na poprawę warunków środowiskowych oraz komfort uczestników ruchu drogowego. Na etapie projektowania nie podjęto prób innego wariantowania z uwagi na zakres, lokalny charakter oraz ich dotychczasowy jej przebieg.

Nowa nawierzchnia zapewni odpowiednią sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac poprawi się:

- płynność ruchu, co wpłynie na zmniejszenie emisji spalin do atmosfery oraz emisji hałasu,
- bezpieczeństwo ruchu drogowego, przyczyniając się do zmniejszenia ilości wypadków i kolizji, a tym samym ograniczenia możliwości występowania zdarzeń mogących powodować przedostawanie się do środowiska substancji niebezpiecznych.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas przebudowy dróg to:

- masa mineralno-bitumiczna - ok. 1450 Mg,
- kruszywo - ok. 3900 Mg,

– piasek - ok. 2100 Mg.

W odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w art. 63 ust. 1 ustawy, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji, usytuowanie przedsięwzięcia, zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę jego oddziaływania.

Planowana inwestycja będzie zlokalizowana poza obszarami chronionymi, w myśl ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2016 r., poz. 2134 ze zm.).

Przedmiotowe przedsięwzięcie dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejącego pasa drogowego, obsługującego transport lokalny w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, gospodarstw rolnych i pól uprawnych. Projektowana inwestycja nie wymaga zniszczenia cennych przyrodniczo siedlisk, w tym obszarów bagiennych, torfowiskowych, wodnych, wodno-błotnych oraz leśnych.

W rejonie projektowanego zadania nie występują obszary wybrzeży, górskie, strefy ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych, obszary, na których standardy jakości zostały przekroczone, o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, o znacznej gęstości zaludnienia, jak również obszary ochrony uzdrowiskowej. Zgodnie z przedłożoną dokumentacją oraz dostępnymi materiałami mapowymi, realizacja inwestycji, nie wiąże się z niszczeniem cennych siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin i zwierząt objętych ochroną, a także naruszeniem ciągłości oraz integralności obszarów Natura 2000.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się usunięcie 25 sztuk drzew kolidujących z planowaną inwestycją, gatunku kasztanowiec zwyczajny (10 szt.), dęb bezszypułkowy (10 szt.) i jarzab szwedzki (5 szt.).

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją, w obrębie drzewostanu wyznaczonego do wycinki nie stwierdzono występowania porostów nadrzewnych, próchnowisk oraz dziupli mogących stanowić siedlisko pachnicy dębowej. Na jednym z kasztanowców przeznaczonym do wycinki stwierdzono stare gniazdo sierpówki, na innym dwie niezasiedlone dziuple, stanowiące potencjalne siedlisko lęgowe ptaków wróblowatych o małych rozmiarach. Wycinkę drzew zaplanowano wykonać poza okresem lęgowym (przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia). Konieczność przeprowadzenia wycinki w tym okresie wymaga potwierdzenia w formie oględzin terenowych przez specjalistę przyrodnika, przeprowadzonych w ramach nadzoru inwestorskiego, braku lęgów ptasich i siedlisk (np. miejsc zimowania) gatunków dziko występujących zwierząt w obrębie ww. drzew.

Investor zaplanował wprowadzenie wzdłuż rozbudowywanej drogi nasadzenia zastępcze w ilości odpowiadającej liczbie usuwanych drzew.

Jednocześnie informuję, iż w przypadku konieczności podjęcia 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, a także chwytanie i przemieszczanie,
- w odniesieniu do grzybów i roślin – umyślne niszczenie osobników oraz niszczenie siedlisk lub ostoi roślin i grzybów,

Investor lub Wykonawca są zobowiązani do uzyskania zezwolenia na wykonanie czynności podlegających zakazom na zasadach określonych w art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody.

Z uwagi na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją, przyjęty zakres robót jej lokalizację oraz zakres działań minimalizujących, nie przewiduje się aby planowane prace, wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody, walorów krajobrazowych i bioróżnorodności.

Przedsięwzięcie zlokalizowane 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 PLGW200036, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. 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 jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Zadanie usytuowane jest w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001729295929 - Kotomierzycza, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. 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. Nr 258, poz. 1549), ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał

oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych. Zastosowano derogacje, tj. przesunięcie terminu osiągnięcia celu z powodu konieczności dodatkowych analiz oraz długości procesu inwestycyjnego

Budowa nie narusza istniejących warunków gruntowo – wodnych, jak również nie zmienia ilości wody do odprowadzenia. Przepuszczalny grunt rodzimy w pełni zabezpiecza szybkie wsiąkanie wody.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane planuje się prowadzić w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności uzupełniania paliwa oraz usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych.

Wody opadowe i roztopowe z jezdni, jak wcześniej wspomniano, odprowadzone będą powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych oraz poprzecznych w kierunku poboczy i rowów.

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

Potencjalnym zagrożeniem dla jakości wód jest ryzyko zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi pochodzącymi z awaryjnych wycieków paliw z maszyn budowlanych wykorzystywanych w trakcie budowy rurociągów. Aby ograniczyć negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace przeprowadzone zostaną w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Sprzęt będzie przechowywany i tankowany poza placem budowy.

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

Czynnikami mogącym niekorzystnie wpływać na środowisko podczas realizacji przedsięwzięcia będzie hałas i wibracje spowodowane pracą sprzętu mechanicznego. Oddziaływanie to będzie krótkotrwałe, a ponadto prace zamierza się prowadzić w porze dziennej (w godz. 6⁰⁰ – 22⁰⁰). Uciążliwości te będą miały charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy.

Powstające podczas robót odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj.: gromadzone selektywnie, z placu budowy niezwłocznie usuwane, w pierwszej kolejności przekazywane do odzysku, a następnie do unieszkodliwiania podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze zagospodarowanie lub unieszkodliwienie.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i jak wcześniej wspomniano nie spowoduje wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Nie zmieni też jego dotychczasowego zagospodarowania i przeznaczenia. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie do obecnych wymogów.

Ponadto zamierzenie nie wiąże się z nadmiernym wykorzystywaniem zasobów naturalnych, ponadnormatywnymi emisjami i występowaniem innych uciążliwości (co opisano powyżej) oraz ryzykiem wystąpienia poważnej awarii, gdyż nie należy do kategorii zakładów wymienionych w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 t.j.).

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, przeanalizowano wpływ przedsięwzięcia w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Inwestycja będzie związana z niewielką emisją gazów cieplarnianych do atmosfery, pochodzących ze spalin poruszających się pojazdów. Jednakże, w związku z przewidywanym brakiem wzrostu natężenia ruchu na przedmiotowej drodze, uznano ten fakt za nieznaczający.

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

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

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

We wszystkich przypadkach powstające zniszczenia w obszarze infrastruktury i środków transportu przekładają się na zaburzenia w funkcjonowaniu drogi,

tj. na opóźnienia lub przerwy w ruchu. Jednakże z uwagi na fakt, że omawiany odcinek posiada charakter lokalny, a planowana konstrukcja nawierzchni zapewni odpowiednią sztywność i nośność oraz ochronę przed upałami i mrozami, takie sytuacje nie powinny być nadmiernie uciążliwe dla uczestników ruchu. Dodatkowo podkreślić należy, iż omawiane zadanie zlokalizowane zostanie poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. W związku z powyższym, nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanej inwestycji.

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

Zadanie powiązane jest funkcjonalnie z istniejącym układem drogowym. Mając na względzie skalę zamierzenia, nie przewiduje się wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania.

Należy jednak pamiętać, że przedmiotowy teren usytuowany jest w pobliżu zabudowy mieszkaniowej, nie sposób więc przewidzieć wszystkich planowanych zamierzeń na danym obszarze. Analizując ryzyko wystąpienia znaczącego skumulowanego oddziaływania na etapie budowy stwierdzono, że w przypadku ewentualnej równoczesnej realizacji kilku inwestycji na omawianym terenie, wzajemne interakcje mogą zachodzić. W razie nakładania się harmonogramów prac pomiędzy przebudową drogi a innymi realizowanymi przedsięwzięciami, spodziewać się należy kumulacji oddziaływania w zakresie emisji gazów do powietrza i hałasu. Zwiększy się generowanie zanieczyszczeń do powietrza w wyniku pracy maszyn w jednakowym czasie. W takim przypadku należy tak ułożyć harmonogram prac, aby z jednej strony uwzględnić technologię robót, z drugiej zaś ograniczyć kumulację uciążliwych oddziaływań.

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

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

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy
Kamila Bobiś
Naczelnik Wydziału
Oceny Oddziaływania na Środowisko

Otrzymują:

1. Pan Maciej Wojnowski – Pełnomocnik
M Studio Biuro Projektów Drogowych
ul. Gen. Wł. Sikorskiego 1/17c
86-100 Świecie
2. Wójt Gminy Bukowiec
ul. Dr Fl. Ceynowy 14
86-122 Bukowiec

Sprawę prowadzi: Danuta Marciniak, tel.: 52 50-65-666, wew. 6040, e-mail: danuta.marciniak.bydgoszcz@rdos.gov.pl