



Bydgoszcz, dnia 29 maja 2018 r.

WOO.4220.97.2018.JM.3

OPINIA

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3a i 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017 r., poz. 1405 ze zm.), zwanej dalej 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 j.t.), nawiązując do pisma Wójta Gminy Świekatowo z dnia 20 lutego 2018 r., znak: UG.6220.1.2.2018.ŁR (wpływ: 26.02.2018 r.), po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym z kartą informacyjną przedsięwzięcia, zwaną dalej w skrócie Kip, złożonego przez Pełnomocnika Zarządu Dróg Powiatowych w Świeciu, Pana Macieja Wojnowskiego,

I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1265C Serock - Świekatowo”, nie ma potrzeby 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:

- a) drzewa nie podlegające usunięciu, a zlokalizowane w zasięgu oddziaływania prac zabezpieczyć przed:
- uszkodzeniem mechanicznym pni i koron, np. poprzez odeskowanie pni drzew rosnących punktowo do wysokości pracy maszyn (minimum do wysokość 1,5 m) oraz podwiązywanie kolidujących gałęzi lub ewentualnie wygrodenie skupisk drzew i ich oznakowanie,
 - zmianą warunków siedliskowych poprzez nieorganizowanie miejsc postoju lub składowania oraz nie podnoszenie poziomu gruntu w obrębie pni drzew,
 - przesuszeniem odkrytych brył korzeniowych, np. poprzez ograniczenie czasu odkrycia korzeni oraz stosowanie mat słomianych lub zwilżanie brył w okresie trwania suszy lub wysokich temperatur podczas prowadzonych robót;



- b) w przypadku konieczności podniesienia poziomu gruntu o więcej niż 30 cm w zasięgu rzutu korony drzew wykonać warstwę drenażowo-napowietrzającą
- c) na odcinku drogi przebiegającym przez teren stwierdzonego korytarza migracji zwierząt (pomiędzy jeziorami Łąskie Małe a Łąskie Duże oraz na długości odcinka drogi pomiędzy dz. nr 127/4LP obręb Serock gmina Pruszcz a dz. nr 22/2 obręb Małe Łąskie gmina Świekatowo) wprowadzić oznakowanie ostrzegające w postaci znaków A-18b, informujących o występowaniu szlaku migracji dzikich zwierząt oraz ograniczenie dopuszczalnej prędkości jazdy do 50 km/h;
- d) zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować poza obrysem koron drzew, obszarami podmokłymi, w odległości minimum 10 m od linii brzegowej cieków i zbiorników, obszarami stwierdzonych korytarzy migracji zwierząt pomiędzy jeziorami Łąskie Małe a Łąskie Duże oraz na długości odcinka drogi pomiędzy dz. nr 127/4LP obręb Serock gmina Pruszcz a dz. nr 22/2 obręb Małe Łąskie gmina Świekatowo;
- e) wycinkę drzew kolidujących z realizacją przedsięwzięcia przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia lub w dowolnym terminie po potwierdzeniu przez eksperta ornitologa braku lęgów ptasich w obrębie usuwanego drzewostanu;
- f) wycinkę drzew ograniczyć do jednostronnego usunięcia drzewostanu przydrożnego po stronie prawej z zachowaniem drzewostanu po stronie lewej;
- g) za usunięte drzewa wykonać nasadzenia zastępcze w ilości minimum odpowiadającej skali wycinki. Nasadzenia wykonać w formie liniowych struktur wzdłuż przebudowywanej drogi, w pasach innych dróg powiatowych sąsiadujących z przebudowywanym odcinkiem drogi nr 1265C oraz na terenach wskazanych przez gminy Świekatowo i Pruszcz;
- h) w ramach nasadzeń kompensacyjnych stosować gatunki rodzime dostosowane do warunków siedliskowych;
- i) nasadzenia zastępcze (kompensacyjne za usunięty drzewostan) wykonać w okresie podwyższonej wilgotności gruntu i powietrza (okres wiosenno-jesienny);
- j) do nasadzeń stosować sadzonki drzew z dobrze rozwiniętą bryłą korzeniową i pędem głównym o wysokości minimum 2 m;
- k) w ramach kompensacji za utracone miejsca lęgowe, wywiesić łącznie 13 skrzynek dla ptaków (typu: A – 8 sztuk, B – 3 sztuki, D – 1 sztuka, E – 1 sztuka);

- l) skrzynki lęgowe dla ptaków zawiesić, wykonać i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
- skrzynki lęgowe muszą mieć otwierane przednie ścianki, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
 - skrzynki lęgowe wykonać solidnie i szczelnie z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; głębokość od wlotu do dna od wewnątrz 19-21 cm, średnica otworu wlotowego 3,3 cm,
 - optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu B przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki - 40 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 24-26 cm, średnica otworu wlotowego 4,7 cm,
 - optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu D przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki - 40 cm, wewnętrzny wymiar dna - 17 x 17 cm; głębokość od wlotu do dna od wewnątrz 27 cm, średnica otworu wlotowego 8,5 cm,
 - optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu E przyjąć jako: wysokość przedniej ścianki – 38 cm, wysokość tylnej ścianki - 40 cm, wewnętrzny wymiar dna - 25 x 25 cm; głębokość od wlotu do dna od wewnątrz 50 cm, średnica otworu wlotowego 15 cm,
 - dokładną lokalizację skrzynek uzgodnić ze specjalistą ornitologiem zapewniając warunki dla gatunków ptaków, których siedliska są kompensowane,
 - nie rzadziej niż co 2 lata, czyścić zamontowane skrzynki oraz kontrolować ich stan techniczny i w miarę potrzeby dokonywać naprawy lub wymiany na nowe,
- m) przedstawić sprawozdanie z wykonanych działań kompensacyjnych w terminie 3 miesięcy od zrealizowania przedsięwzięcia;

- n) przez okres 3 lat w okresach wegetacji prowadzić monitoring udatności wykonanych nasadzeń kompensacyjnych, a w przypadku potwierdzenia obumarcia sadzonek dokonywać systematycznie nasadzeń zastępczych;
 - o) celem poprawy warunków migracyjnych małych zwierząt w miejscach przebudowywanych przepustów drogowych zamontować urządzenia o minimalnej średnicy 800 mm oraz wykosić roślinność na odcinkach 5 m przed i za urządzeniami odsłaniając ich wloty;
 - p) celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia potwierdzonego mrowiska przed rozpoczęciem prac wygrodzić je i oznakować na okres trwania robót.
- 2) Obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko:
- a) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, uciążliwe prace budowlane (przede wszystkim prace hałaśliwe oraz związane z wykorzystywaniem ciężkiego sprzętu/transportu) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzi wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).
 - b) Stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji.

Uzasadnienie

Wójt Gminy Świekatowo, wnioskiem z dnia 20 lutego 2018 r., znak: UG.6220.1.2.2018LR (wpływ: 26.02.2018 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Po zapoznaniu się z dołączoną do wniosku dokumentacją, tj. Kip, uzupełnioną wyjaśnieniami z dnia 30 kwietnia 2018 r. (wpływ: 2.05.2018 r.) oraz 15 maja 2018 r. ustalono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla którego wykonanie oceny oddziaływania na środowisko jest fakultatywne: „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”, ponieważ przebudowa przedmiotowej drogi powiatowej wynosi ok. 6 km.

Odstąpiono od oceny zgodności przedmiotowego zamierzenia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, ponieważ analizowana inwestycja dotyczy przebudowy drogi publicznej, która w myśl art. 80 ust. 2 ustawy nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

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

Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gmin Świekatowo i Pruszcz. Początek opracowania znajduje się na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1036C, a koniec na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1266C.

Istniejąca droga powiatowa stanowi dojazd do pól uprawnych, gospodarstw rolnych, zabudowy jedno- i wielorodzinnej oraz zakładów pracy w miejscowościach Świekatowo i Serock, jak również poprzez drogi powiatowe nr 1036C i 1266C stanowi tranzyt do innych miejscowości. Istniejąca nawierzchnia jest bitumiczna o licznych nierównościach, spękaniach siatkowych z wieloma naprawami poprzez remonty cząstkowe lub powierzchniowe utrwalenia. Szerokość istniejącej jezdni na przeważającym odcinku wynosi około 5,00 m. Występują tu obustronnie zawyżone pobocza gruntowe oraz zarośnięte rowy przydrożne. W ciągu drogi powiatowej występują przystanki komunikacji zbiorowej. W miejscowości Serock występują obustronne krawężniki betonowe oraz chodniki z kostki betonowej. Zjazdy na posesje są częściowo nieutwardzone.

Odprowadzenie wód opadowych z istniejących nawierzchni odbywa się powierzchniowo za pomocą pochylenia podłużnego i poprzecznego na istniejący teren, do przydrożnych rowów oraz istniejących wpustów deszczowych (odcinek drogi w m. Serock).

Zadanie polegać będzie na wykonaniu poszerzenia istniejącej nawierzchni jezdni do szerokości min. 5,50 m wraz z wykonaniem na poszerzeniu nowej podbudowy z kruszywa łamanego i ułożeniu warstwy podbudowy z betonu asfaltowego lub wykonaniu na całej szerokości nawierzchni podbudowy z MCE oraz wykonaniu na całej szerokości istniejącej nawierzchni i poszerzenia warstwy wyrównawczo-wiążącej z betonu asfaltowego oraz warstwy ścieralnej z SMA, przebudowie istniejących zjazdów, wykonaniu obustronnych poboczy, wykonaniu skrzyżowania typu „rondo” na skrzyżowaniu z drogą powiatową nr 1036C

wraz z niezbędną infrastrukturą, wykonaniu ciągu pieszo-rowerowego od istniejącego ciągu w miejscowości Świekatowo do miejscowości Serock, wykonaniu chodników, zjazdów oraz zatok autobusowych wraz z peronami z kostki betonowej i wiatami autobusowymi, wykonaniu na wlotach do miejscowości wysepek kanalizujących ruch wraz z przejściami dla pieszych wyposażonych w oznakowanie aktywne, wymianie istniejących opraw oświetleniowych na nowe, energooszczędne oraz wykonaniu niezbędnej infrastruktury, m.in. znaków pionowych i poziomych, barier ochronnych, itp. Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkownika oraz wpłynie na poprawę bezpieczeństwa. Ponadto wykonanie nowej nawierzchni jezdni zapewni ciągłą przejezdność drogi.

Parametry przebudowywanej drogi:

- a) Klasa drogi - „Z”;
- b) Kategoria ruchu - KR2;
- c) Prędkość projektowa - 40 km/h;
- d) Szerokość jezdni - min. 5,50 m;
- e) Spadek poprzeczny jezdni na prostej - 2,0%;
- f) Szerokość poboczy - 1,00 m;
- g) Spadek poprzeczny poboczy - 6,0%;
- h) Szerokość zjazdów - dostosowana do istniejących;
- i) Parametry ronda:
 - średnica zewnętrzna: min. 30 m,
 - średnica wyspy środkowej: min. 15 m,
 - szerokość jezdni na rondzie: min. 6,00 m,
 - szerokość pierścienia: min. 1,50 m,
 - szerokość pasów ruchu na wlotach z wyspami: wloty min. 3,50 m, wyloty min. 4,00 m,
 - promień wyokrąglający na wlocie: min. 10 m,
 - promień wyokrąglający na wylocie: min. 14 m.

Planowana do przebudowy droga będzie przystosowana do obsługi wszystkich rodzajów pojazdów, bez żadnych ograniczeń rodzajowych i ilościowych w perspektywie co najmniej dwudziestoletniej eksploatacji. Poprawie ulegną parametry eksploatacyjne drogi poprzez doprowadzenie ich do stanu zgodnego z wymogami technicznymi, jakim powinny dla danej klasy odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Przystępując do planowania zadania Wnioskodawca wykluczył możliwość

zastosowania innych wariantów realizacji przedsięwzięcia drogowego niż proponowany. Zaniechanie przedsięwzięcia będzie skutkowało pogarszaniem się warunków bezpieczeństwa i komfortu użytkowania istniejącego układu drogowego. Przy złym stanie nawierzchni, przejazdy samochodów będą powodowały większe pylenie i większy hałas oddziałujące na ludzi i środowisko.

Sumując powyższe uznać należy, że zrealizowanie przedsięwzięcia w zaproponowany sposób jest ze wszelkich możliwych rozwiązań, rozwiązaniem najmniej skomplikowanym technologicznie, a jednocześnie najracjonalniejszym z ekonomicznego i środowiskowego punktu widzenia.

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.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip wraz z uzupełnieniami ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko oraz bioróżnorodność.

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, surowców, paliw oraz wody. Materiały wykorzystywane podczas budowy nowej drogi to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy oraz masy bitumiczne do wykonania nawierzchni drogowej. Pracujące przy budowie maszyny będą zużywać olej napędowy i benzynę. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji zostanie pokryte z istniejącej sieci energetycznej lub z przenośnych agregatów prądotwórczych.

Budowa dróg nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138 j.t.).

Projektowane przedsięwzięcie zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji nie niesie za sobą ryzyka wystąpienia poważnej katastrofy naturalnej z uwagi na lokalizację, używane do przebudowy materiały i technologię robót.

Na podstawie informacji zawartych w przedłożonej przez Inwestora dokumentacji, tut. Organ przeanalizował wpływ 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. 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. Należy także zaznaczyć, iż inwestycja zostanie zlokalizowana poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami. Zatem nie przewiduje się ekstremalnych sytuacji klimatycznych w obrębie analizowanego zadania.

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 śródlądowych; obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000, oraz pozostałe formy ochrony przyrody, obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone lub istnieje prawdopodobieństwo ich przekroczenia, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, 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 PLGW200036, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. 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 obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW200025292912 - Kręgiel, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych nie jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania zamierzenia na środowisko gruntowo-wodne w trakcie realizacji inwestycji, prace budowlane zostaną przeprowadzone w oparciu o sprzęt sprawny technicznie, dopuszczony do eksploatacji i posiadający aktualne przeglądy techniczne. Czynności usuwania drobnych awarii, wykonywane będą jedynie w miejscach do tego wyznaczonych i przystosowanych. Zaplecze budowy planuje się zlokalizować z dala od cieków i zbiorników wodnych, a także od miejsc z płytkim zaleganiem wód podziemnych. W przypadku ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych zastosowane zostaną sorbenty neutralizujące ww. substancje, np.: sorbenty sypkie lub maty chłonne.

Ścieki socjalno-bytowe będą gromadzone w przenośnych toaletach i okresowo wywożone przez uprawnioną firmę do oczyszczalni ścieków.

Nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia. Wody opadowe z projektowanych nawierzchni odprowadzone będą powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych na istniejący teren w pasie drogowym, do przydrożnych rowów oraz do istniejących wpustów deszczowych (odcinek drogi w m. Serock). W miejscowości Serock wymienione zostaną na nowe istniejące wpusty deszczowe wraz z przykanalikami i oczyszczony zostanie odcinek istniejącej kanalizacji deszczowej.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, 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 wystąpią uciążliwości związane z pracą maszyn budowlanych i samochodów dostawczych. Niekorzystne oddziaływania powstające w trakcie budowy to hałas i emisja spalin do powietrza. Uciążliwości te będą miały charakter przejściowy, lokalny i krótkotrwały i znikną po zakończeniu prac budowlanych. Inwestor przewiduje, iż czas trwania prac drogowych nie przekroczy 3 miesięcy.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia wykorzystywane zostaną jednostki sprzętowo-transportowe takie, jak: koparko-ładowarki, walce drogowe, rozkładarki mieszanek mineralno-bitumicznych, frezarki drogowe, sprzęt drobny (ubijaki i przecinarki mechaniczne) oraz samochody ciężarowe.

Emisje do powietrza w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter punktowy i przejściowy. Wystąpi nieplanowana i niezorganizowana, okresowa emisja spalin, pochodzących ze spalania paliw ciekłych, bez znacznego negatywnego wpływu na środowisko i ludzi. Podczas spalania paliwa następuje emisja do powietrza produktów spalania, a więc

głównie tlenków azotu, tlenku i dwutlenku węgla oraz tlenków siarki. Mogą więc wystąpić chwilowe podwyższone wartości stężeń ww. związków, nie powodując jednak przekroczenia wartości dopuszczalnych. W celu minimalizacji niekorzystnych dla środowiska emisji, roboty prowadzone będą przy zastosowaniu jednostek sprzętowo-transportowych sprawnym technicznie, legitymujących się aktualnymi badaniami i przeglądami technicznymi.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia emitorem hałasu będą ww. jednostki sprzętowo-transportowe. Wartości mocy akustycznych ciężkich maszyn budowlanych i pojazdów ciężarowych wahają się w granicach 90–110 dB. W celu minimalizacji niedogodności, zmechanizowane roboty budowlane prowadzone będą tylko w porze dziennej. Liczba jednostek sprzętowo-transportowych pracujących jednocześnie w pobliżu zabudowań ograniczana będzie do niezbędnego minimum. Wzmożony chwilowo hałas ustąpi wraz z zakończeniem robót budowlanych.

Przy transporcie materiałów sypkich takich, jak np. kruszywa, stosowane będą środki transportu kołowego wyposażone w plandeki kryjące skrzynie ładunkowe, natomiast wbudowywane materiały sypkie będą polewane wodą - wszystko to łącznie ma na celu ograniczenie pylenia materiałów.

Odpady o kodzie 17 03 02 pochodzące z ewentualnego frezowania będą wykorzystywane do wykonania podbudowy, po spełnieniu łącznie warunków przeprowadzenia tego odzysku zawartych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 11 maja 2015 r. w sprawie odzysku odpadów poza instalacjami i urządzeniami (Dz. U. z 2015 r., poz. 796). Owszem ustawodawca dopuszcza wykorzystanie tego typu odpadów poza instalacjami, przy czym wymaga to uwzględnienia wymagań określonych w ww. rozporządzeniu. W przypadku niespełnienia warunków określonych ww. rozporządzeniu odpad o kodzie 17 03 02, przekazać do dalszego zagospodarowania, zgodnie ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2018 r., poz. 992 j.t), w tym również jako dodatek do nowych mieszanek mineralno-asfaltowych (w odpowiednich instalacjach).

Wszystkie wytwarzane w trakcie realizacji inwestycji rodzaje odpadów zostaną przekazywane wyłącznie uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na zbieranie, odzysk lub unieszkodliwianie odpadów. Odpady będą magazynowane selektywnie, w pojemnikach i workach (w celu uniknięcia przedostania się szkodliwych substancji do gleb, wód i powietrza). Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami zgodnie z ww. ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018 r., poz. 142 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Inwestycja przebiegać będzie w sąsiedztwie mozaiki krajobrazu rolniczego z dominującymi użytkami rolnymi, zadrzewieniami śródpolnymi i nadwodnymi, zbiornikami oraz zabudową wolnostojącą. Analizowana droga przebiega częściowo w korytarzu ekologicznym o znaczeniu ponadregionalnym KPn Pojezierze Kaszubskie-Doliny Wisły i Noteci, wyznaczony przez Zakład Ssaków PAN w Białowieży.

W związku z koniecznością dostosowania parametrów technicznych zadanie wymaga usunięcia zadrzewień przydrożnych wzdłuż istniejącego pasa drogowego. Celem ograniczenia skali wycinki, projekt uwzględnia jednostronną rozbudowę drogi z wycinką drzew i krzewów po stronie prawej.

Dla zabezpieczenia drzew rosnących w zasięgu przewidywanego wpływu, a nie podlegające usunięciu wskazano na potrzebę zastosowania działań zabezpieczających przed uszkodzeniem ich pni, brył korzeniowych i koron.

W zasięgu oddziaływania bezpośredniego (pas przewidywanego zajęcia) dominują zbiorowiska roślinności przydrożnej.

Wykonane obserwacje terenowe potwierdziły obecność siedlisk lęgowych ptaków w obrębie drzew wyznaczonych do usunięcia, w tym: bogatki, szpaka, krzyżówki i kawki, co wymaga kompensacji w postaci wywieszenia trzynastu skrzynek lęgowych typu A, B, D i E.

Na analizowanym odcinku drogowym potwierdzono obecność lokalnych korytarzy migracji gatunków łownych (sarna, dzik) oraz płazów.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenia zagrożenia śmiertelności dzikich zwierząt, wprowadzono oznakowanie informujące (znaki ostrzegawcze A-18b) o obecności dzikich zwierząt oraz ograniczenie dopuszczalnej prędkości jazdy do 50 km/h na odcinkach stwierdzonych korytarzy migracji.

Z uwagi na konieczną do wykonania wycinkę drzew zaplanowano wykonać nasadzenia zastępcze (kompensacyjne) w skali minimalnej odpowiadającej ilości usuwanych drzew, wzdłuż przedmiotowej drogi, dróg sąsiadujących oraz w miejscach wyznaczonych przez gminy Świekatowo i Pruszcz.

Celem wyeliminowania zagrożenia uszkodzania zadrzewień występujących w zasięgu oddziaływania, zaplanowano zapewnić działania ograniczające lub eliminujące uszkodzenia.

Zgodnie z przedłożoną dokumentacją w zasięgu oddziaływania brak jest cennych typów siedlisk przyrodniczych lub gatunków roślin objętych ochroną.

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 ostoj, 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 ostoj roślin i grzybów,

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

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

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

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowej opinii, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu oraz ochroną środowiska przyrodniczego. Wskazane warunki są zgodne z rozwiązaniami zaproponowanymi przez Inwestora w Kip.

W związku z powyższym, biorąc pod uwagę lokalizację, zakres i planowany sposób realizacji i eksploatacji inwestycji, w oparciu o art. 63 ww. uouioś, tut. Organ nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy


Maria Dombrowicz

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Świekatowo, ul. Dworcowa 20A, 86-182 Świekatowo
2. Pan Maciej Wojnowski, ul. Gen. Wł. Sikorskiego 1/17c. 86-100 Świecie

Sprawę prowadzi: p. Jakub Malczyk, tel. 52 50-65-666, wew. 6043, e-mail: jakub.malczyk.bydgoszcz@rdos.gov.pl