



Bydgoszcz, dnia 29 lipca 2016 r.

WOO.4240.553.2016.DM.3

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.), 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 Jeżewo z dnia 22 czerwca 2016 r. (wpływ: 23.06.2016 r.), znak: UG.6220.3.1.2016, po przeanalizowaniu wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia, uzupełnioną w dniu 13.07.2016 r., złożonego przez Pana Macieja Wojnowskiego z Biura Projektów Drogowych M STUDIO, z siedzibą w Świeciu przy ul. Gen. Wł. Sikorskiego, w imieniu Powiatu Świeckiego - Powiatowego Zarządu Dróg w Świeciu,

wyrażam opinię,

że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1249C Jeżewo - Piskarki - Sulnowo”, realizowanego na działkach wskazanych we wniosku, nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

UZASADNIENIE

Wójt Gminy Jeżewo, pismem z dnia 22 czerwca 2016 r. (wpływ: 23.06.2016 r.), znak: UG.6220.3.1.2016, 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.: „Przebudowa drogi powiatowej nr 1249C Jeżewo - Piskarki - Sulnowo”.



Spełniamy wymagania EMAS – zarządzamy urzędem efektywnie, oszczędnie i prośrodowiskowo

ul. Dworcowa 81, 85-009 Bydgoszcz, tel.: 52 50 65 666, fax: 52 50 65 667, kancelaria@rdos-bydgoszcz.pl, bydgoszcz.rdos.gov.pl

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku kartą informacyjną, stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 60 cyt. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r.: „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. 9,00 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 ww. ustawy z dnia 3 października 2008 r. nie wymaga stwierdzenia zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami ww. planu, jeżeli został on uchwalony.

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

Celem przedsięwzięcia jest przebudowa drogi powiatowej nr 1249C Jeżewo - Piskarki - Sulnowo, usytuowanej w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gminy Jeżewo i Świecie. Obecnie posiada ona zniszczoną nawierzchnię bitumiczną liczne spęknięcia siatkowe, liniowe, wyboje i przełomy, w których gromadzą się wody opadowe oraz gruntowe pobocza. Na terenie miejscowości Jeżewo droga posiada przekrój uliczny i półuliczny (szer. nawierzchni 5 m), występują tu chodniki i zatoki postojowe. Na pozostałym odcinku jest nawierzchnia bitumiczna z obustronnie zawyżonymi poboczami gruntowymi. Tu nawierzchnia także ma szerokość 5,0 m, zjazdy utwardzone tylko w miejscowości Jeżewo, a pozostałe gruntowe lub utwardzone kruszywem albo gruzem betonowym.

W ramach przedsięwzięcia nawierzchnia jezdni uzyska normatywną szerokość oraz właściwy stan techniczny. Ponadto przebudowie ulegną skrzyżowania z drogami krzyżującymi się. Planuje się także korektę poboczy, przebudowę zjazdów oraz chodników i zatok autobusowych. Realizacja przedsięwzięcia znacznie poprawi komfort użytkowania,

wpłyne na poprawę bezpieczeństwa, a wykonanie nowej nawierzchni jezdni zapewni ciągłą jej przejezdność.

Omawiana droga stanowi dojazd do okolicznych posesji i terenów pól uprawnych oraz pośrednio połączenie siedziby gminy Jeżewo z siedzibą władz powiatowych i gminnych (m. Świecie).

Przebudowę drogi zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- długość odcinka – ok. 9,0 km,
- klasa drogi Z (zbiorcza),
- kategoria ruchu – KR2,
- prędkość projektowa – 40 km/h,
- szerokość jezdni – 5,50 m z lokalnymi przewężeniami,
- szerokość chodników – 2,15 m,
- szerokość poboczy – 1,1 m.

Zakres prac obejmuje:

- a) rozbiórkę elementów dróg,
- b) wycinkę kolidujących drzew oraz krzewów ograniczających widoczność,
- c) przebudowę istniejących przepustów, skrzyżowań,
- d) wzmocnienie istniejących skarp nasypów,
- e) wykonanie robót ziemnych,
- f) korytowanie pod poszerzenie na wskazanych odcinkach drogi,
- g) frezowanie istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- h) wyprofilowanie i zagęszczenie podłoża,
- i) wykonanie warstwy odsączającej z piasku,
- j) ułożenie warstwy z gruntu stabilizowanego cementem $R_m = 2,5\text{Mpa}$,
- k) wykonanie podbudowy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie 0/31,5 mm lub w innej technologii np. podbudowy z mieszanki mineralno-cementowo-emulsyjnej (MCE),
- l) ułożenie nawierzchni istniejących zjazdów z betonu asfaltowego lub z betonowej kostki brukowej,
- m) budowę odcinków nawierzchni chodnika z betonowej kostki brukowej,
- n) wykonanie miejsc postojowych przy cmentarzu w miejscowości Jeżewo,
- o) ułożenie nawierzchni jezdni z mieszanki mastyksowo-grysowej (SMA),
- p) wykonanie wysp dzielących (tzw. azyli) na przejściach dla pieszych oraz poprzedzających wjazd do obszaru zabudowanego,

- q) budowę przystanków autobusowych z peronem,
- r) wykonanie obustronnych poboczy z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie,
- s) oznakowanie poziome i pionowe,
- t) wykonanie elementów bezpieczeństwa ruchu (w tym bariero-poręczy dla pieszych),
- u) doświetlenie przejścia dla pieszych (modernizacja oświetlenia istniejącego bądź budowa lampy ulicznej OZE),
- v) w uzasadnionych przypadkach wykonanie lub modernizację oświetlenia ulicznego,
- w) regulację istniejących zaworów wodociągowych, studni telekomunikacyjnych i kanalizacyjnych,
- x) poprawę odwodnienia w miejscowości Jeżewo,
- y) renowację rowów przydrożnych,
- z) roboty wykończeniowe.

Szacunkowe zużycie poszczególnych materiałów użytych do budowy będzie wynosiło:

- mieszanka mineralno - asfaltowa - 18000 m³,
 - kruszywa - 13000 m³,
 - piasek - 8000 m³,
- ponadto prefabrykowane materiały budowlane (krawężniki, kostka, polbruk, obrzeża, itp.).

Na przeważającym odcinku prace polegać będą na ułożeniu nowej konstrukcji jezdni, utwardzeniu oraz korekcie poboczy gruntowych. Poszerzenie jezdni planuje się wykonać w miejscach wskazanych przez Inwestora (łuki, miejsca zniszczone przez przełomy).

W bezpośrednim sąsiedztwie drogi rosną drzewa liściaste oraz krzewy. W ramach inwestycji planuje się ich wycinkę w minimalnym rozmiarze, w miejscach poszerzeń i ograniczonej widoczności.

Zasadniczym zadaniem projektowanej inwestycji jest poprawienie stanu technicznego, ograniczenie hałasu i emisji spalin, podniesienie jakości oraz bezpieczeństwa ruchu.

Wybór możliwych wariantów przebudowy drogi był w zasadzie ograniczony do przyjęcia przebiegu z istniejącym stanem. Droga przebiega utartym szlakiem komunikacyjnym. Przy trasie drogi wykształciły się stałe formy osiedli ludzkich. Wariantem proponowanym przez Inwestora jest przebudowa drogi, tj. wykonanie nowej nawierzchni jezdni w technologii bitumicznej, utwardzenie poboczy, zjazdów, wykonanie chodników, itp.

W przypadku niepodejmowania realizacji planowanej inwestycji (wariant zerowy) należy liczyć się ze stałym pogarszaniem się stanu technicznego drogi, przekładającego się

na wzrost zanieczyszczenia powietrza i poziomu hałasu (pojazdy poruszające się po zniszczonej nawierzchni często hamują i przyspieszają, a także narażone są na ryzyko częstszych awarii, a tym samym ryzyko zanieczyszczenia środowiska).

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 niebezpiecznych substancji,
- bezpieczeństwo pieszych (budowa chodnika).

Nie przewiduje się wzrostu natężenia ruchu po przebudowie przedmiotowej drogi.

Na etapie budowy głównymi przyczynami zanieczyszczenia wód i gleby mogą być spływy deszczowe oraz roztopowe z terenu budowy, a także wypłukiwane zanieczyszczenia z materiałów używanych do budowy. W czasie budowy drogi nie będą powstawały ścieki technologiczne, a jedynie niewielkie ilości ścieków socjalno-bytowych. Potrzeby sanitarne osób zatrudnionych na terenie budowy zostaną zabezpieczone z wykorzystaniem urządzeń przewoźnych. Opróżnianiem ich i przekazywaniem do punktów zlewnych oczyszczalni ścieków zajmie się specjalistyczna firma posiadającą stosowne zezwolenie.

Wszystkie roboty drogowe zostaną wykonane mechanicznie, przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu (bez wycieków paliwa i olejów), posiadającego ważne świadectwa dopuszczenia do ruchu i eksploatacji.

Czynnikiem 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. Materiały pochodzące z rozbiórki (frezowania) istniejącej nawierzchni zostaną skierowane do wytwórni mas bitumicznych.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i jak wcześniej wspomniano nie spowoduje znaczącego 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.

Eksploatacja drogi nie będzie związana z powstawaniem ścieków technologicznych, ani socjalno-bytowych. Źródłami zanieczyszczeń w tej fazie będą spływy powierzchniowe pochodzące z nawierzchni. Odwodnienie jezdni odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na pobocza lub do rowów. Stopień oddziaływania planowanej inwestycji na wody powierzchniowe, w dużej mierze zależy od stanu oraz składu wód opadowych i roztopowych spływających z powierzchni drogi. Ze względu na niewielki ruch przemieszczających się pojazdów, wody opadowe i roztopowe spływające powierzchniowo nie będą znacząco zanieczyszczone substancjami ropopochodnymi. Nie istnieje więc zagrożenie skażenia gruntu jak również wód powierzchniowych i podziemnych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty Uchwałą Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2011 r. (M.P. z dnia 21 czerwca 2011 r., Nr 49, poz. 549).

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200028, 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 jest niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze jednolitej części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200037, 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 jest niezagrażona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych.

Inwestycja położona jest także w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20001729498 - Dopł. z Sulnówka, 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. Nr 258, poz. 1549), ta JCWP posiada status naturalnej części wód, której stan oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego stanu ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Zadanie znajduje się w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW200017294929 - Dopływ z jez. Stelchno, 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. Nr 258, poz. 1549), ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako dobry. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Przedmiotowa inwestycja usytuowana jest także w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW200017297269 - Dopł. z Jezewa, 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. Nr 258, poz. 1549), ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest niezagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia co najmniej dobrego potencjału ekologicznego i co najmniej dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych.

Planowane przedsięwzięcie przebiega także w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW20002129999 - Wisła od Wdy do ujścia, 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. 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, ze względu na zmiany morfologiczne, które istnieją od kilkuset lat, a mają znaczenie dla ochrony dużych obszarów przed powodzią.

Przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ze względu na wody podziemne i gospodarkę wodno-ściekową.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi, w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r., poz. 1651 ze zm.).

Realizacja zadania dotyczy terenu przekształconego w postaci istniejących pasów drogowych o nawierzchni bitumicznej, obsługujących transport lokalny w sąsiedztwie terenów rolnych oraz zabudowy mieszkaniowej i zagrodowej. Projektowane przedsięwzięcie nie spowoduje zniszczenia cennych przyrodniczo siedlisk, w tym obszarów bagiennych, torfowiskowych, wodnych, wodno-błotnych oraz leśnych. Przepusty znajdujące się w miejscach przecięcia cieków z planowanym do przebudowy pasem drogowym zostaną oczyszczone i będą umożliwiać migrację płazów. Zaplecze budowlane zaplanowano zlokalizować poza łąkami, pastwiskami oraz terenami znajdującymi się w sąsiedztwie zbiorników wodnych.

Przedmiotowa inwestycja wiąże się z usunięciem 48 drzew, kolidujących z zakładanymi pracami. Wycinka zostanie zrealizowana pod nadzorem przyrodniczym, poza okresem lęgowym ptaków (który przypada od 1 marca do 31 sierpnia). W drzewach przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono występowania chronionych gatunków porostów, gniazd ptasich oraz siedlisk pachnicy dębowej. Jednak z uwagi na obwody pni drzew przeznaczonych do usunięcia i istniejące dziuple, w sytuacji stwierdzenia obecności pachnicy dębowej lub innych gatunków chronionych, należy, zgodnie z art. 56 ww. ustawy o ochronie przyrody, uzyskać stosowną decyzję zezwalającą na odstępstwa od obowiązujących zakazów względem gatunków objętych ochroną. Inwestor zaplanował wykonanie nasadzeń zastępczych w pasie przebudowywanej drogi, stosując gatunki rodzime. Materiał wykorzystany do nasadzeń powinien posiadać dobrze wykształconą bryłę korzeniową. Drzewa nieprzeznaczone do wycinki, a znajdujące się w zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia zostaną natomiast zabezpieczone przed uszkodzeniem lub zniszczeniem.

Zgodnie z informacjami przedłożonymi przez Inwestora, podczas systematycznych kontroli stanu technicznego analizowanej drogi i jej otoczenia (wykonywanych przez Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu co najmniej raz w miesiącu) nie obserwowano wkraczania płazów na jezdnię i ich śmiertelności. Jednocześnie, z uwagi na występowanie w sąsiedztwie analizowanej inwestycji potencjalnych siedlisk płazów (zbiorników wodnych,

terenów podmokłych, nieużytków oraz rowów melioracyjnych) Inwestor przewiduje wprowadzenie na etapie realizacji inwestycji stałego nadzoru przyrodniczego i montaż tymczasowych ogrodzeń ochronnych na odcinkach drogi sąsiadujących z ww. siedliskami. Zaplanowano montaż płotków o wysokości minimum 40 cm, wkopanych w grunt na głębokość 10 cm, posiadających przewieszkę o szerokości 5 cm, odgiętą na zewnątrz obszaru prowadzonych prac (w kierunku otaczającego terenu) pod kątem 45 - 90°. Do wykonania ogrodzeń tymczasowych planuje się zastosować geotkaninę, trwale taśmy z tworzyw sztucznych lub siatki metalowe o średnicy oczek nie większej niż 5 mm. Projektowane wyгородzenie będzie kontrolowane przez nadzór przyrodniczy, a wszelkie uszkodzenia na bieżąco naprawiane. Kontrolowane będą ponadto wszelkie wykopy pod kątem obecności chronionych gatunków (każdorazowo przed kontynuacją prac), a w przypadku stwierdzenia uwięzionych zwierząt – podejmowane czynności zmierzające do ich przeniesienia poza teren inwestycji, na odpowiednie dla nich siedliska.

Jednocześnie informuję, że na czynności związane z chwytniem i przemieszczaniem chronionych gatunków, należy zgodnie z art. 56 ustawy o ochronie przyrody, uzyskać stosowną decyzję zezwalającą na odstępstwa od obowiązujących zakazów względem gatunków objętych ochroną.

Ze względu na dotychczasowy sposób użytkowania terenu objętego planowaną inwestycją oraz skalę i zasięg przedsięwzięcia, nie przewiduje się, aby planowane prace wiązały się ze znacząco negatywnym oddziaływaniem na środowisko w zakresie ochrony przyrody, w tym różnorodność biologiczną, a zatem stwierdza się brak potrzeby sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do ochrony przyrody i obszarów Natura 2000.

W wyniku prowadzonych prac nie przewiduje się zakłócenia walorów krajobrazowych terenu lub zajęcia powierzchni występowania cennych siedlisk przyrodniczych lub miejsc występowania gatunków chronionych w obrębie terenów leśnych, obszarów wodnych, wodno – błotnych i łąk.

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 nieznaczący.

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 z mieszanki mineralno-asfaltowej zabezpieczać będzie przed dalszą deformacją drogi oraz zapewni odpowiednią sztywność i nośność, 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.

W kontekście przystosowania zamierzenia do postępujących zmian klimatu Inwestor zaplanował doświetlenie przejścia dla pieszych, poprzez modernizację istniejącego oświetlenia, rozważając również budowę lamp zasilanych energią z odnawialnych źródeł.

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 budową 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.

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.


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.

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Jezewo
ul. Świecka 12
86-131 Jezewo
2. Pan Maciej Wojnowski – Pełnomocnik
Biuro Projektów Drogowych M STUDIO
ul. Wł. Sikorskiego 1/17c
86-100 Świecie

Z up. Rejestrowej Dyrektora
Ochrony Środowiska Tydgoczczy
Maciej Wojnowski
Ocena Oddziaływania na Środowisko



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