



URZĄD MIASTA I GMINY
W PRUSZCZU

data wpływu 01.06.2023

nr z rejestru 27 / VI

ilosc załączników

Bydgoszcz, dnia 1 czerwca 2023 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W BYDGOSZCZY

WOO.4220.286.2023.JM.3

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 oraz ust. 3, 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 2022 r., poz. 1029 ze zm.), zwanej dalej w skrócie uouioś, w związku z art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 r., poz. 775 ze zm.), zwanej dalej w skrócie Kpa, a także § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839 ze zm.), nawiązując do pisma Burmistrza Miasta i Gminy Pruszcz z dnia 29 marca 2023 r., znak: BOŚiGK.6220.1.4.2023 (wpływ: 30.03.2023 r.), po przeanalizowaniu wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia (uzupełnioną dnia 18.05.2023 r.), zwaną dalej w skrócie Kip, który złożyła Gmina Pruszcz,

- I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 031111C Wałdowo-Małociechowo na nieruchomości stanowiącej działkę numer 170 obręb Wałdowo, numer 102 obręb Luskówko, numer 213/2, 214, 215, 213/1 obręb Małociechowo, Gmina Pruszcz”, 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:
 - 1) W celu minimalizacji i ograniczenia oddziaływań związanych z emisją hałasu, wibracji i zanieczyszczeń do powietrza, prace budowlane prowadzić wyłącznie

w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00.

- 2) W celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji, używać wyłącznie sprawnego sprzętu i monitorować ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii oraz zapewnić dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.
- 3) Zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zorganizować na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości co najmniej 10 m od cieków i zbiorników wodnych.
- 4) Wycinkę drzew i krzewów kolidujących z realizacją planowanego przedsięwzięcia prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, przypadającym od 1 marca do 31 sierpnia. Prowadzenie przedmiotowych prac w okresie lęgowym jest możliwe wyłącznie pod warunkiem potwierdzenia przez specjalistę przyrodnika - ornitologa braku zajęcia objętych planowaną wycinką siedlisk gatunków chronionych. Kontrola zajęcia siedlisk powinna zostać przeprowadzona nie wcześniej niż 2 dni przed rozpoczęciem prac. W przypadku wykrycia lęgów gatunków chronionych wycinka nie może być przeprowadzona do czasu stwierdzenia przez nadzór ornitologiczny wyprowadzenia młodych z gniazda.
- 5) Wycinkę drzew stwarzających potencjalne warunki dla występowania chronionych chrząszczy saproksylicznych np. pachnicy dębowej (w szczególności drzewa z wypróchnieniami oraz drzewa dziuplaste) prowadzić pod nadzorem entomologa oraz w okresie, gdy temperatura dobowa nie spada poniżej 5°C. W przypadku stwierdzenia chronionych chrząszczy, pnie z próchnem przenieść (po uzyskaniu stosownego zezwolenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy na odstępstwa od zakazów obowiązujących względem chronionych gatunków zwierząt) do siedlisk zastępczych, znajdujących się w pobliżu dziuplastych drzew, zapewniających zachowanie trwałości populacji.
- 6) Z uwagi na wycinkę drzew zapewnić wykonanie nasadzeń zastępczych w ilości odpowiadającej skali wycinki (1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie

do 100 cm, w 2:1 za każde wycięte drzewo, którego obwód przekracza 100 cm, 3:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm), uwzględniając warunki siedliskowe w miejscu wykonania ww. nasadzeń i wymagania ekologiczne stosowanych do nasadzeń gatunków oraz preferując gatunki rodzime. Nasadzenia wykonać w granicach projektowanego pasa drogowego, lub przy innej drodze powiatowej lub gminnej, w możliwie najbliższej lokalizacji przedmiotowej inwestycji.

- 7) Zapewnić trwałość kompensacji poprzez systematyczne podlewanie, nawożenie i pielienie wykonanych nasadzeń oraz regularne zastępowanie obumarłych roślin.
- 8) W ramach kompensacji za utracone w wyniku wycinki drzew potencjalne siedliska gatunków chronionych, wywiesić minimum 10 skrzynek lęgowych (typu A, A1 i B). Skrzynki lęgowe wywiesić w możliwie najbliższym sąsiedztwie usuwanych drzew, na drzewach nie przeznaczonych do wycinki.
- 9) Skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać, zawiesić i odpowiednio zabezpieczyć przed niekorzystnymi czynnikami atmosferycznymi, w szczególności:
 - a) skrzynki lęgowe dla ptaków muszą mieć otwierane przednie ścianki lub daszki, aby umożliwić czyszczenie ich wnętrza,
 - b) drewniane skrzynki lęgowe wieszane na drzewach muszą posiadać listwy tylne o grubości co najmniej 2 cm i szerokości co najmniej 5 cm, z nawierconymi otworami pod gwoździe,
 - c) drewniane skrzynki lęgowe mocować do drzew za pomocą gwoździ lub wkrętów zabezpieczonych przed rdzą,
 - d) skrzynki lęgowe dla ptaków wykonać solidnie i szczelnie, z trocinobetonu lub desek drewnianych grubości 2-4 cm zabezpieczonych przed deprecjacją drewna impregnatem nieszkodliwym dla ptaków i nietoperzy, a zadaszenie skrzynek drewnianych pokryć blachą lub papą,
 - e) zaleca się montaż skrzynek i schronów w miejscach, gdzie nie będą one narażone na silne nagrzewanie przez słońce,
 - f) 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; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 3,3 cm,
 - g) optymalne wymiary skrzynki lęgowej typu A1 przyjąć jako: wysokość

- przedniej ścianki – 27 cm, wysokość tylnej ścianki - 30 cm, wewnętrzny wymiar dna - 15 x 15 cm; otwór wlotowy powinien być umieszczony na wysokości 19-21 cm od dna skrzynki i mieć średnicę 2,8 cm,
- h) 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 od dna skrzynki i mieć średnicę 4,7 cm.
- 10) Zapewnić skuteczność i trwałość kompensacji przez okres co najmniej 15 lat od zamontowania skrzynek, w szczególności poprzez czyszczenie zamontowanych skrzynek lęgowych dla ptaków nie rzadziej niż co 2 lata w okresie pomiędzy 15 października a 28 lutego oraz utrzymywanie we właściwym stanie technicznym, zapewniającym możliwość ich zasiedlenia przez ptaki.
- 11) Każdorazowo przed podjęciem prac w obrębie wykopów dokonać kontroli obecności zwierząt w ich obrębie. W przypadku obecności fauny, zwierzę lub zwierzęta należy odłowić, a następnie przenieść poza obszar robót, do siedliska zapewniającego możliwość dalszej wędrówki. Skarpy zabezpieczyć poprzez ich łagodzenie, w przypadku braku takiej możliwości zastosować pochylnię z desek na czas przerw w budowie, w celu umożliwienia opuszczenia pułapki ekologicznej przez zwierzęta.
- 12) Nie wprowadzać oświetlenia terenu inwestycji.
- 13) Zadrzewienia pozostające w zasięgu prac i niepodlegające usunięciu zabezpieczyć na czas prowadzenia robót poprzez:
- a) odeskowanie pni drzew,
 - b) wygrodzenie obszaru występowania krzewów,
 - c) zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów, w celu ochrony bryły korzeniowej przed przesuszeniem,
 - d) prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac. Powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym,
 - e) organizowanie zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza zasięgiem rzutu koron drzew..

14) Zestawienie drzew ustalonych do usunięcia:

Lp.	Nr drzewa	Gatunek drzewa	Uwagi
1.	1	Klon zwyczajny	
2.	1a	Jesion wyniosły	
3.	1b	Jesion wyniosły	
4.	2	Klon zwyczajny	
5.	3	Klon zwyczajny	
6.	4	Klon zwyczajny	
7.	5	Klon zwyczajny	
8.	6	Klon zwyczajny	
9.	7	Klon zwyczajny	
10.	8	Lipa drobnolistna	
11.	9	Wierzba biała	
12.	10	Lipa drobnolistna	
13.	11	Lipa drobnolistna	
14.	12	Lipa drobnolistna	
15.	13	Klon zwyczajny	dwupniowe
16.	14	Dąb szypułkowy	
17.	15	Dąb szypułkowy	
18.	16	Wierzba biała	wielopniowe
19.	17	Klon jesionolistny	
20.	18	Klon jesionolistny	
21.	19	Dąb szypułkowy	dwupniowe

Lp.	Nr drzewa	Gatunek drzewa	Uwagi
22.	20	Dąb szypułkowy	
23.	20a	Dąb szypułkowy	
24.	21	Dąb szypułkowy	
25.	22	Dąb szypułkowy	
26.	23	Dąb szypułkowy	
27.	24	Dąb szypułkowy	
28.	25	Klon jesionolistny	dwupniowe
29.	26	Klon jesionolistny	
30.	27	Dąb szypułkowy	dwupniowe
31.	28	Brzoza brodawkowata	
32.	29	Brzoza brodawkowata	
33.	30	Brzoza brodawkowata	
34.	31	Brzoza brodawkowata	
35.	32	Brzoza brodawkowata	
36.	33	Brzoza brodawkowata	
37.	34	Lipa drobnolistna	
38.	35	Dąb szypułkowy	
39.	36	Lipa drobnolistna	wielopniowe
40.	37	Wierzba biała	
41.	38	Wierzba biała	
42.	39	Wierzba biała	

UZASADNIENIE

Burmistrz Miasta i Gminy Pruszcz, pismem z dnia 29 marca 2023 r., znak: BOŚiGK.6220.1.4.2023 (wpływ: 30.03.2023 r.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy, z prośbą o wyrażenie opinii w sprawie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi gminnej nr 031111C Wałdowo-Małociechowo na nieruchomości stanowiącej działkę numer 170 obręb Wałdowo, numer 102 obręb Luszczówko, numer 213/2, 214, 215, 213/1 obręb Małociechowo, Gmina Pruszcz”.

Po zapoznaniu się z załączoną do wniosku Kip (uzupełnioną dnia 18.05.2023 r.) stwierdzono, że jest to przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienione w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, tj.: „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub 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 długość przebudowywanej drogi wynosi około 2969,45 m.

Przed wydaniem niniejszego postanowienia tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanego przedsięwzięcia, jego usytuowanie oraz rodzaj i skalę możliwego oddziaływania, rozpatrując uwarunkowania wskazane w art. 63 ust. 1 ww. uouioś, w tym skalę przedsięwzięcia i możliwe zagrożenia dla środowiska przy istniejącym użytkowaniu terenu, z uwzględnieniem wielkości, prawdopodobieństwa, czasu trwania i zasięgu oddziaływania.

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

Inwestycja zlokalizowana jest w województwie kujawsko-pomorskim, w powiecie świeckim, na terenie gminy Pruszcz. Istniejąca droga gminna stanowi połączenie miejscowości Wałdowo i Małociechowo, dojazd do gruntów rolnych, zabudowy jednorodzinnej i gospodarstw rolnych.

Teren przedmiotowego zadania zlokalizowany jest między obszarami rolnymi, intensywnie uprawianymi, występującymi zarówno od wschodniej, jak i zachodniej strony wraz z rozproszonymi, nielicznie występującymi gospodarstwami typu zagrodowego.

Łączna długość planowanego do przebudowy odcinka drogi wyniesie ok. 2969,45 m. Dokładny kilometraż drogi, a co za tym idzie dokładana długość drogi, ustalony zostanie na etapie opracowywania szczegółowej dokumentacji projektowej. Dokładny kilometraż drogi nie powinien odbiegać od ustalonego na niniejszym etapie.

Obecnie nawierzchnia drogi gminnej jest umocniona kruszywem łamanym i betonowym. Nawierzchnia posiada liczne zagłębienia i nierówności a podczas intensywnych opadów deszczu tworzą się na niej zastoiska wody.

Remont istniejącej drogi gminnej 031111C polegać będzie na wykonaniu nowej nawierzchni jezdni w technologii bitumicznej wraz z podbudową z kruszywa łamanego, na poszerzeniach jezdni wykonana będzie w technologii bitumicznej wraz z podbudową z kruszywa łamanego i warstwy mrozoochronnej z gruntu stabilizowanego cementem, budowie zjazdów, wykonaniu obustronnych gruntowych poboczy o nawierzchni z kruszywa łamanego oraz niezbędnej infrastruktury, m.in. znaków pionowych.

Projektowana szerokość nawierzchni pasa jezdni wynosić będzie od 3,5 m do 5,0 m na tzw. mijankach. Szerokość poboczy wynosić będzie 0,75 m.

Założenia i parametry projektowe:

- klasa drogi - „D”,
- kategoria ruchu – KR,
- prędkość projektowa - 30 km/h,
- szerokość jezdni - 3,50 m,
- szerokość jezdni na mijankach - 5,00 m,
- spadek poprzeczny jezdni na prostej i łukach poziomych - 2,0%,
- szerokość poboczy - 0,75 m,
- spadek poprzeczny poboczy - 8,0%,
- szerokość zjazdów - dostosowana do istniejących.

Przy realizacji robót ziemnych, drogowych i budowlanych przewiduje się zastosowanie sprzętu samojezdnego z napędem spalinowym, takiego jak: koparko-ładowarki, spycharko-ładowarki, równiarki, walce i samochody samorozładowcze. Poza tym inne urządzenia, takie jak: zagęszczarki oraz ręczne urządzenia mechaniczne o napędzie elektrycznym, bądź spalinowym.

Pojazdy, maszyny i urządzenia będą parkowane w czasie nie wykonywania pracy na terenie pozostającym we władaniu Inwestora. Materiały i surowce na budowę będą przywożone bezpośrednio na teren budowy w zależności od potrzeb.

Prace drogowe zostaną wykonane przy zastosowaniu tradycyjnych, typowych technologii remontowo-budowlanych, w sposób ręczny i mechaniczny. Użyte materiały i wyroby będą spełniały wymagania obowiązujących przepisów i norm oraz posiadały wymagane prawem świadectwa i certyfikaty.

Zakłada się wykorzystanie normatywnych ilości surowców i materiałów, w tym wody (pobieranej z gminnej sieci wodociągowej lub dowożonej beczkowozem), kruszywa łamanego kamiennego, piasku, cementu, krawężników betonowych, asfaltu, a także paliw i energii elektrycznej.

Na terenie 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; obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, przylegające do jezior, jak również obszary ochrony uzdrowskiej.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie wiejskim, o niskiej gęstości zaludnienia.

Przebudowa drogi nie należy do kategorii zakładu o zwiększonym, bądź dużym ryzyku pojawienia się awarii przemysłowej, w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 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.).

Zadanie będzie powiązane funkcjonalnie z istniejącą już siecią dróg przebiegającą jednak w obrębie innych pasów drogowych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w Kip, w najbliższym czasie nie są planowane budowy lub przebudowy odcinków dróg, z którymi krzyżuje się przedmiotowy ciąg komunikacyjny w ramach tego przedsięwzięcia. Zatem na etapie realizacji nie powinno zachodzić zjawisko kumulowania się oddziaływań istniejącej sieci drogowej z planowanymi do przebudowy drogami.

Nieznaczne skumulowane oddziaływanie może wystąpić w czasie prowadzenia robót, tj. emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza od pojazdów poruszających się po drogach.

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 inwestycji w kontekście adaptacji do skutków zmian klimatu (efekt cieplarniany). Podczas realizacji wystąpi emisja gazów cieplarnianych, głównie

dwutlenku węgla, w związku z pracą ciężkiego sprzętu i środków transportu materiałów wykorzystywanych do dokonania przebudowy. Emisja ta będzie krótkotrwała i o niewielkim lokalnym zasięgu, czyli będzie mało znacząca. Natomiast na etapie eksploatacji, dzięki nowej nawierzchni nastąpi poprawa płynności ruchu, co przełoży się na zmniejszenie ilości spalanego paliwa, tym samym emisji gazów odpowiedzialnych za powstawanie efektu cieplarnianego (przede wszystkim dwutlenku węgla). Z uwagi na lokalny charakter drogi oraz niewielkie natężenie ruchu nie przewiduje się wpływu zamierzenia na klimat.

Przy przebudowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie oraz materiały, dostosowane do warunków klimatycznych występujących w Polsce. Ponadto, zamierzenie jest położone poza terenami osuwisk oraz zagrożonymi podtopieniami i wystąpieniem powodzi.

Analizowany odcinek drogi nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym, wykorzystywany przede wszystkim na potrzeby dojazdu do nieruchomości położonych w jego pobliżu. Nie przewiduje się, aby w związku z wykonaniem przebudowy nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę parametrów technicznych. Przebudowa nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej.

Realizacja zadania wiąże się z wytwarzaniem m.in. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych z grupy 17 według katalogu odpadów, zawartego w rozporządzeniu Ministra Klimatu z dnia 2 stycznia 2020 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. z 2020 r., poz. 10 t.j.). Powstawać mogą także odpady komunalne, związane ze sferą bytową pracowników (grupa 20) oraz odpady opakowaniowe (grupa 15).

Odpady będą segregowane oraz magazynowane w szczelnych kontenerach i pojemnikach, w przeznaczonym do tego celu miejscu, a następnie zostaną przekazane uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów.

Wykonawca robót jest zobowiązany do prowadzenia prawidłowej gospodarki z powstającymi odpadami, zgodnie z ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. z 2022 r., poz. 699 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Odpady powstające w fazie eksploatacji wynikają przede wszystkim z bieżącego utrzymania, tj. czyszczenia i konserwacji drogi oraz związanej z nią infrastruktury.

Rodzaj i ilość wytwarzanych odpadów nie będą miały znaczącego negatywnego wpływu na środowisko przy zachowaniu podstawowych zasad gospodarowania odpadami,

tj. hierarchii sposobów postępowania z odpadami zawartej w art. 17 ww. ustawy z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze dorzecza Wisły, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023 r., poz. 300 t.j.)

Zamierzenie znajduje się w obszarze jednolitych 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 dobrego stanu ilościowego i chemicznego wód podziemnych,

Przedsięwzięcie znajduje się w obszarze jednolitych części wód powierzchniowych oznaczonym europejskim kodem PLRW2000122939 - Wisła od Brdy do Wdy, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Ta JCWP posiada status silnie zmienionej części wód, której potencjał ogólny oceniono jako zły (JCWP posiada umiarkowany potencjał ekologiczny, stan chemiczny poniżej dobrego). Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. utrzymania co najmniej dobrego potencjału ekologicznego (zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny na odcinku cieku istotnego Wisła w obrębie JCWP dla jesiota; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Wisła w obrębie JCWP dla troci wędrownej oraz węgorza europejskiego,, a także osiągnięcia dobrego stanu chemicznego,

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 celu zabezpieczenia gruntu oraz wód podziemnych i powierzchniowych przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi, podczas realizacji inwestycji używany będzie wyłącznie sprawny sprzęt i monitorowane będą ewentualne wycieki substancji ropopochodnych, które mogą powstać w wyniku awarii.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, zapewniona zostanie dostępność sorbentów. W przypadku wycieku substancji niebezpiecznych, zanieczyszczony grunt lub zużyty sorbent należy zebrać i przekazać uprawnionym odbiorcom odpadów.

Podczas realizacji przedsięwzięcia zostaną wykorzystane przenośne toalety z bezodpływowym zbiornikiem na ścieki, których opróżnianiem zajmować się będzie specjalistyczna firma, posiadająca stosowne zezwolenie.

Tymczasowe zaplecze budowy oraz miejsca składowania materiałów budowlanych lub postoju pojazdów i maszyn zostaną zorganizowane na terenie utwardzonym lub posiadającym szczelną nawierzchnię, w odległości minimum 10 m od rzek, cieków i zbiorników wodnych oraz obszarów podmokłych, co znacznie ograniczy możliwość ewentualnego zanieczyszczenia środowiska wodno-gruntowego.

Z uwagi na stosunkowo niewielkie natężenie ruchu zanieczyszczenie wód opadowych i roztopowych substancjami ropopochodnymi oraz zawiesinami będzie niewielkie. Zanieczyszczone wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane poprzez powierzchnie trawiaste poboczy oraz rowów przydrożnych. Woda odprowadzona na pobocza oraz do rowów przydrożnych będzie parowała jak i częściowo przenikała do gruntu. Przed przeniknięciem do gruntu zostanie poddana podczyszczeniu z substancji ropopochodnych przez powierzchnie trawiaste.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdzono, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w Kip, jego realizacja i eksploatacja nie wpłynie negatywnie na ryzyko nieosiągnięcia celów środowiskowych zawartych w obowiązującym Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły.

W dniu 22 czerwca 2020 r. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uchwalił nowe programy ochrony powietrza dla wszystkich stref województwa kujawsko-pomorskiego w których dokonuje się rocznej oceny jakości powietrza, w tym m.in. strefy kujawsko – pomorskiej, w której znajduje się projektowane przedsięwzięcie - uchwała Nr XXIII/340/20 Sejmiku Województwa Kujawsko – Pomorskiego z dnia 22 czerwca 2020 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM10 oraz benzo(a)pirenu dla strefy kujawsko-pomorskiej. Dokument powstał ze względu na przekroczenie standardów jakości powietrza PM10 oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu w roku 2018. Na podstawie rocznej oceny jakości powietrza za rok 2018 strefa kujawsko-pomorska ze względu na ochronę zdrowia została zakwalifikowana do klasy C pod kątem pyłu zawieszonego PM10 i benzo(a)pirenu (stężenia zanieczyszczenia na jej terenie przekraczały poziomy dopuszczalne lub docelowe).

W załączniku nr 2 do ww. uchwały przedstawiono podstawowe kierunki i zakres działań niezbędnych do przywracania standardu jakości środowiska oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu. Jednym z wskazanych działań jest przebudowa i modernizacja dróg oraz tworzenie ścieżek rowerowych i ciągów ruchu pieszego. Zatem planowane zamierzenie wpisuje się w realizację działań, określonych w ww. programie ochrony powietrza.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia, prace budowlane, w szczególności praca ciężkiego sprzętu, wykonywanie prac ziemnych oraz transport materiałów budowlanych, spowodują okresowe uciążliwości, takie jak: podwyższony poziom hałasu oraz emisję zanieczyszczeń do powietrza. Dla zminimalizowania ww. oddziaływań:

- wszystkie prace w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie),
- Inwestor zamierza stosować gotowe mieszanki bitumiczne, wytwarzane w wytwórniach poza miejscem inwestycji,
- materiały pyłące oraz masy bitumiczne będą transportowane samochodami, których skrzynia ładunkowa wyposażona zostanie w oponczkę lub inne zabezpieczenie ograniczające pylenie materiału oraz emisję oparów asfaltu,
- należy stosować materiały sypkie o odpowiedniej wilgotności. W przypadku, jeżeli materiały sypkie będą charakteryzowały się niską wilgotnością, w celu ograniczenia pylenia podczas przesypu należy zraszać je wodą,
- zraszać teren budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr).

Wszelkie uciążliwości związane z etapem realizacji mają charakter okresowy i ustąpią z chwilą zakończenia budowy. Biorąc pod uwagę odcinkowy charakter zadania inwestycyjnego, lokalizacja źródeł dźwięku i zanieczyszczeń powietrza będzie zmienna w czasie oraz ograniczona przestrzennie.

Oddziaływania ruchów wibracyjnych o wysokiej amplitudzie drgań będą zachodzić przede wszystkim w trakcie wykonywanych prac i zanikną po ich zakończeniu.

Inwestycja nie jest całkowicie nowym zamierzeniem i nie spowoduje znaczącego wzrostu natężenia ruchu pojazdów, zwiększenia ich prędkości lub udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Przedsięwzięcie należy traktować jako dostosowanie drogi do obecnych wymogów.

Nie przewiduje się, aby eksploatacja układu drogowego powodowała przekroczenia standardów jakości powietrza oraz klimatu akustycznego.

Planowane przedsięwzięcie będzie zlokalizowane poza obszarami chronionymi w myśl ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916 ze zm.), w tym poza wyznaczonymi, mającymi znaczenie dla Wspólnoty i projektowanymi przekazanymi do Komisji Europejskiej obszarami Natura 2000.

Realizacja zadania wymaga wycinki do 55 drzew (uwzględniono drzewa wielopniowe), przy czym zaplanowane zostały nasadzenia zastępcze w ilości odpowiadającej skali wycinki (90 drzew), w ramach których preferować należy zastosowanie gatunków rodzimych. Zaplanowano również montaż skrzynek lęgowych w związku z zamiarem usunięcia drzew dziuplastych. Celem wyeliminowania zagrożenia niszczenia lęgów gatunków chronionych ptaków, prace związane z wycinką drzew należy rozpocząć poza okresem lęgowym ptaków lub po potwierdzeniu braku lęgów przez specjalistę ornitologa.

W celu minimalizacji zagrożeń względem chronionych gatunków chrząszczy np. pachnicy dębowej, wycinkę drzew stwarzających potencjalnie atrakcyjne warunki dla występowania owadów saproksylicznych należy prowadzić pod nadzorem entomologicznym oraz w okresie gdy temperatura dobową nie spada poniżej 5°C, celem wykluczenia przypadkowej śmiertelności gatunków chronionych oraz umożliwienia podjęcia ewentualnych działań zabezpieczających i kompensujących.

Wobec drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki zaplanowane zostały zabiegi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem.

Celem wyeliminowania ryzyka zabijania małych zwierząt wskazano na konieczność kontrolowania wykopów każdorazowo przed podjęciem prac w ich obrębie.

Ograniczenia dotyczące oświetlenia terenu zamierzenia mają na celu zminimalizowanie zanieczyszczenia światłem oraz oddziaływania na zwierzęta, w szczególności nietoperze.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym Kip wraz z uzupełnieniem ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko przyrodnicze i krajobraz, a przyjęte działania minimalizujące wyeliminują zidentyfikowane zagrożenia względem stwierdzonych elementów środowiska przyrodniczego.

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

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

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

Określenie warunków eksploatacji przedsięwzięcia koniecznych do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zawartych w sentencji przedmiotowego postanowienia, wynika z potrzeby ograniczenia uciążliwości związanych z emisją hałasu, zanieczyszczeń powietrza 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 uouioś, tutejszy Organ nie stwierdził konieczności przeprowadzenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oceny oddziaływania na środowisko, a tym samym sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko.

POUCZENIE

Na niniejsze postanowienie nie przysługuje zażalenie.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Szymon Kosmański
/-podpisano elektronicznie/

Otrzymują:

Burmistrz Miasta i Gminy Pruszcz

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