

P.F. Gmudniak
22.01.2018

WOO.4240.661.2017.JO1.2

Bydgoszcz, dnia 18 stycznia 2018 r.
URZĄD GMINY
PRUSZCZdata wpływu ...10...01...2018...
OPINIA nr z rejestru ...60/11...
liczba załączników ...
miejscowość ...

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 Pruszcz z dnia 18 grudnia 2017 r., znak: BUD.BOŚiGK.6220.1.4.2017 (wpływ: 20.12.2017 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 (uzupełnioną dnia: 10.01.2018 r.) złożonego przez Pana Waldemara Juda reprezentującego Powiatowy Zarząd Dróg w Świeciu,

I. Wyrażam opinię, że dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1270C Pruszcz-Trzebień”, 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, w tym w szczególności:

- a) Nie organizować zaplecza budowy lub miejsc postoju maszyn i składowania materiałów w zasięgu rzutu koron drzew oraz na łąkach i terenach podmokłych.
- b) Drzewa, które nie podlegają wycince a pozostają w zasięgu oddziaływania inwestycji na etapie budowy zabezpieczyć przed:
 - możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzewa,



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.bydgoszcz@rdos.gov.pl, bydgoszcz.rdos.gov.pl

- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej poprzez 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,
- przesuszeniem systemu korzeniowego poprzez jak najszybsze zasypywanie wykopów w obrębie bryły korzeniowej.

2) Obowiązki unikania, zapobiegania, ograniczania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym w szczególności:

- 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, prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj.: w godz. 6:00 – 22:00, z wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej (typu betonowanie).

Uzasadnienie

Wójt Gminy Pruszcz, wnioskiem z dnia 18 grudnia 2017 r., znak: BUD.BOŚiGK.6220.1.4.2017 (wpływ: 20.12.2017 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 10.01.2018 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 i rozbudowa odcinka drogi powiatowej wynosi ok. 3,52 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, tutejszy Organ przeanalizował rodzaj i charakter planowanej inwestycji oraz jej usytuowanie zważywszy na możliwe zagrożenia dla środowiska, jak również rodzaj i skalę możliwego oddziaływania.

Przedmiotem zamierzenia jest przebudowa z rozbudową drogi powiatowej nr 1270C na odcinku Pruszcz – Trzebień.

W miejscu projektowanego przedsięwzięcia istnieje obecnie droga powiatowa klasy technicznej Z (zbiorcza) o nawierzchni bitumicznej oraz częściowo gruntowej utwardzonej kruszywem z obustronnie występującymi poboczami gruntowymi. Szerokość istniejącej nawierzchni jezdni wynosi 3,2 m. W ramach przebudowy odcinka drogi planuje się poszerzyć nawierzchnię jezdni do szerokości 5,0 metrów, wykonać chodniki z betonowej kostki brukowej o szerokości 1,5 m na terenie miejscowości Pruszcz i Mirowice. Projektuje się wybudować nowe nawierzchnie zjazdów do posesji i skrzyżowań z drogami gminnymi, a także nowe oznakowanie pionowe drogi.

Przebudowę drogi powiatowej zaprojektowano przy założeniu następujących parametrów technicznych:

- długość odcinka ok 3,52 km,
- klasa drogi Z (zbiorcza),
- kategoria ruchu - KR 2,
- prędkość projektowa 40 km/h,
- szerokość jezdni zmienna od 5,50 m do 4,00 m,
- projektowana szerokość pobocza 0,75 m.

Konstrukcja jezdni zostanie wykonana z warstwy ścieralnej SMA 11.

Przewiduje się następujące rodzaje robót budowlanych:

- usunięcie karpin po wyciętych drzewach,
- usunięcie warstwy ziemi urodzajnej,
- rozebranie fragmentu chodnika z płyt betonowych,
- demontaż istniejących znaków,
- wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne jezdni i chodników,

- wykonanie warstw odsączających z piasku,
- wykonanie podbudowy,
- wykonanie warstw profilowej i wiążącej,
- wykonanie nawierzchni jezdni i chodników,
- plantowanie poboczy,
- czyszczenie przepustów (wraz z remontem),
- oczyszczenie rowów przydrożnych,
- inwentaryzacja powykonawcza.

Przystępując do planowania zadania Wnioskodawca wykluczył możliwość zastosowania innych wariantów realizacji przedsięwzięcia drogowego niż proponowany. Wariantem alternatywnym dla technologii bitumicznej mogłoby być wykonanie drogi w technologii betonowej. W takim przypadku konstrukcję drogi stanowiłaby warstwa betonu ułożonego mechanicznie. Technologia taka wymaga często wymiany podłoża, wykonania dylatacji nawierzchni i jest w ocenie Inwestora bardziej podatna na uszkodzenia mechaniczne przy czym dokonywanie napraw takiej drogi należałoby zlecać specjalistycznym firmom. Wykonanie np. dylatacji nawierzchni wiązało by się z większą emisją wibracji emitowanych przez drogę, ponadto dokonywanie napraw wiązałoby się z dłuższym wprowadzaniem ograniczeń na drodze niż to ma miejsce przy naprawach w technologii bitumicznej. W związku z powyższym odstąpiono od realizacji przebudowy drogi w technologii betonowej.

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 ustalono, że realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie skutkować niekorzystnym wpływem na środowisko oraz bioróżnorodność.

W fazie realizacji na przebudowę drogi powiatowej zostaną wykorzystane typowe dla tego typu prac budowlanych materiały, takie jak: beton asfaltowy, cement, kruszywa mineralne, krawężniki i inne elementy wykończenia drogi. 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.

Przebudowa 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 analizowanej inwestycji.

W zakresie rozbiórek przewiduje się wciniek w istniejących nawierzchniach bitumicznych za pomocą frezarek (przekazywanie destruktu do wytwórni mas bitumicznych). Materiały przydatne (np.: betonowe płyty chodnikowe) zostaną skierowane na wskazany plac Inwestora.

Podczas wykonywania robót drogowych powstawać będą głównie odpady budowlane takie jak: elementy betonowe, elementy metalowe, odpady z frezowania nawierzchni oraz odpady komunalne.

Teren pod przewidywaną inwestycję wykorzystywany jest obecnie jako droga powiatowa głównie przez mieszkańców miejscowości Pruszcz. Planowany układ drogowy przebiega w większości przez obszar niezabudowany oraz odcinkami przez miejscowości Pruszcz, Mirowice. W myśl rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112 j.t.),

są to przede wszystkim tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej i zagrodowej. Biorąc pod uwagę fakt, że po wykonaniu zamierzenia, na skutek wyrównania nawierzchni, ulegnie poprawie płynność ruchu, inwestycja nie wpłynie na pogorszenie klimatu akustycznego rozpatrywanego obszaru.

Początek opracowania znajduje się w miejscowości Pruszcz w km 0+280, koniec znajduje się w miejscowości Mirowice w km 3+800 (granica powiatu). Droga biegnie pośród pól uprawnych i rozproszonej zabudowy zagrodowej i mieszkaniowej.

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 uzdrowskiej.

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).

Znajduje się ona w obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWP36, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły, oznaczonym europejskim kodem PLGW200036. Zgodnie z ww. rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza 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 PLRW20001729295929 - Kotomierzycza, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. Stan tej naturalnej części wód oceniono jako zły. Rozpatrywana jednolita część wód powierzchniowych jest zagrożona ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. osiągnięcia 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.

Woda potrzebna do uzyskania wilgotności optymalnej zagęszczanych warstw konstrukcyjnych zostanie dostarczona z gminnej sieci wodociągowej poprzez hydrant.

Ścieki socjalno-bytowe będą zbierane do przenośnych toalet i okresowo wywożone przez uprawnioną firmę do oczyszczalni ścieków.

Zgodnie z uzupełnieniem Kip (data wpływu: 10.01.2018 r.) przewiduje się wykonanie koryta pod warstwy konstrukcyjne drogi o głębokości maksymalnej do 0,5 m. Nie przewiduje się odwadniania wykopów. Po opadach deszczu i zalaniu fragmentów koryta prace zostaną przerwane do czasu naturalnego przeschnięcia gruntu. Nadmierne nasiąknięcie gruntu w wykopie powoduje jego uplastycznienie i tym samym uniemożliwia właściwe zagęszczenie warstw. By nie dopuścić do nadmiernych przerw spowodowanych opadami planuje się tak organizować prace by powstałe odcinki wykopów koryta zabudować podbudową. W przypadku niekorzystnych warunków pogodowych (tj.: obfitych opadów deszczu) korytowanie nie będzie prowadzone.

Nie przewiduje się zmiany sposobu odwodnienia. Wody opadowe z jezdni i chodników odprowadzone będą powierzchniowo poprzez zastosowanie odpowiednich spadków podłużnych i poprzecznych na teren pasa drogowego.

Z uwagi na rodzaj, zakres i lokalizację przedsięwzięcia stwierdza się, że przy zastosowaniu rozwiązań opisanych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniu, 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 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. Natomiast grunt oraz sypkie materiały budowlane planuje się transportować pod plandekami. 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

Wszystkie wytwarzane w trakcie realizacji inwestycji rodzaje odpadów, w tym odpady z frezowania nawierzchni, będą przekazywane wyłącznie uprawnionym podmiotom, które posiadają zezwolenia na odzysk, zbieranie lub unieszkodliwianie odpadów. Odpady będą magazynowane selektywnie, w pojemnikach i workach (w celu uniknięcia przedostania się szkodliwych substancji do gleb, wód i powietrza). Odpady z frezowania będą na bieżąco wywożone do firm produkujących masę asfaltową w celu dalszego przerobu. 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 2018 r., poz. 21 ze zm.) oraz szczegółowymi aktami wykonawczymi.

Na etapie eksploatacji planowana inwestycja nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska pod względem hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza. Droga powiatowa nr 1270C wykorzystywana jest do przeprowadzania ruchu kołowego i pieszego w zakresie niezbędnym do obsługi mieszkańców. Po wykonaniu inwestycji głównym jej zadaniem tak jak obecnie będzie skomunikowanie miejscowości Mirowice i Pruszcz. Inwestycja nie jest całkowicie nowym przedsięwzięciem i dotyczy przede wszystkim przebudowy nawierzchni istniejącego odcinka drogi powiatowej. Przedsięwzięcie zakłada polepszenie komfortu i warunków jazdy poprzez poprawę jej parametrów technicznych. Obecnie stan techniczny tego ciągu komunikacyjnego jest zły. Liczne nierówności, wyboje pęknięcia w zniszczonej jezdni wymuszają na kierujących pojazdami ciągłe hamowanie i przyspieszanie co powoduje wzrosty ilości spalanej paliwa, w związku z tym również emisji zanieczyszczeń do powietrza. W wyniku realizacji inwestycji nie zmieni się klasa i kategoria drogi. Przebudowa drogi nie zmieni układu komunikacyjnego sieci drogowej, nie obejmuje również rozbudowy (przedłużenia drogi, zmiany przebiegu, podłączenia do innych dróg itp.). Droga po przebudowie nadal będzie funkcjonować w drogowym układzie lokalnym. Nie przewiduje się, aby po dokonaniu przebudowy nastąpił znaczny wzrost natężenia i zmiana struktury ruchu pojazdów. Jedyny wzrost może wynikać z ogólnego wzrostu liczby pojazdów na drogach, a nie faktu realizacji przedsięwzięcia. Przedsięwzięcie ma na celu polepszenie parametrów istniejącego odcinka drogi powiatowej co wpłynie pozytywnie na stan klimatu akustycznego oraz powietrza atmosferycznego.

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 zostanie zrealizowana w obrębie istniejącego pasa drogowego, w sąsiedztwie terenów rolniczych (pól uprawnych) oraz rozproszonej zabudowy.

W celu wyeliminowania zagrożenia uszkodzenia drzew stwierdzono potrzebę zastosowania działań minimalizujących i zabezpieczających pnie oraz korzenie przed uszkodzeniami. Ponadto wskazano na konieczność lokalizacji zaplecza budowy, miejsc postoju maszyn i składowania materiałów poza rzutem koron drzew oraz poza łąkami i terenami podmokłymi, w celu wyeliminowania zagrożenia ich uszkodzenia lub zanieczyszczenia.

Realizacja planowanego zamierzenia przy przyjętym rozwiązaniu lokalizacji nie wymaga naruszania cennych siedlisk przyrodniczych i ich przekształcania, zajęcia siedlisk wrażliwych, usuwania drzew i krzewów.

Na podstawie przeprowadzonej analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia 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 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 uzupełnieniami 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 oraz jej uzupełnieniu (data wpływu 10.01.2018 r.).

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.

Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Bydgoszczy

Karina Ścieszyńska
p.o. Naczelnik Wydziału

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Pruszcz, ul. Główna 33, 86-120 Pruszcz
2. Pan Waldemar Juda, Powiatowy Zarząd Dróg, ul. Gen. Józefa Hallera 9, 86-100 Świecie

Sprawę prowadzi:

Joanna Olejniczak, tel.: 52 50-65-666, wew. 6054, e-mail: joanna.olejniczak.bydgoszcz@rdos.gov.pl