

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

pn „ Budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż drogi powiatowej nr 2927G od miejscowości Tragamin do Lasowic Wielkich w pasie byłej kolejki wąskotorowej”

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Rodzaj przedsięwzięcia	Obiekt drogowy- ciąg pieszo rowerowy szerokości 2,50m
Skala przedsięwzięcia	Inwestycja lokalna- w granicach gminy Malbork. od miejscowości Tragamin do miejscowości Lasowice Wielkie wzdłuż drogi powiatowej w pasie byłej kolejki wąskotorowej na długości odcinka 1615,63 mb
Usytuowanie przedsięwzięcia	województwo pomorskie, powiat Malbork, ścieżka w granicach Gminy Malbork.

1.1 Rodzaj przedsięwzięcia

Niniejsze opracowanie zostało sporządzone dla potrzeb prowadzenia postępowania administracyjnego w sprawie oceny oddziaływania na środowisko – ubieganie się Inwestora o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia ***pn „ Budowa ciągu pieszo – rowerowego wzdłuż drogi powiatowej nr 2927G od miejscowości Tragamin do Lasowic Wielkich w pasie byłej kolejki wąskotorowej”***

Inwestorem przedsięwzięcia jest Gmina w Malbork

ul. Ceglana 7

82-200 Malbork

Przedmiotem zadania jest budowa ciągu pieszo rowerowego w pasie byłej kolejki wąskotorowej przylegającego do pasa drogi powiatowej na odcinku o długości ok.1,616 km. W ramach zadania przewidziane jest wykonanie jezdni o szerokości 2,50m z uformowaniem poboczy gruntowych o szerokości 1,0m po obu stronach jezdni. Odwodnienie powierzchniowe do istniejącego rowu drogi powiatowej oraz wykonanie zjazdów z drogi powiatowej na poldery rolnicze przylegające do pasa projektowanego ciągu pieszego.

Niniejsza karta informacyjna przedsięwzięcia została wykonana zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi w zakresie ochrony środowiska, zawartymi w świetle przepisów prawa, obowiązującymi w rozporządzeniu z dnia 9 listopada 2010r. W Ustawie z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.Nr 199 z 2008r. poz. 1227 z późniejszymi zmianami)

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięć do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (DZ.U Nr 257 z 2004r. poz.2573 z późniejszymi zmianami) inwestycja kwalifikuje się do: §3 ust.1 pkt.56

1.2 Skala przedsięwzięcia

Inwestycja drogowa, do której należy zaliczyć planowane przedsięwzięcie (budowa ciągu pieszo - rowerowego) ma na celu:

- poprawę wykorzystania istniejącej infrastruktury (wydzielony pas po byłej kolejce wąskotorowej),
- redukcję liczby wypadków kolizji z tytułu przejść pieszych poboczem drogi i rowerzystów drogą powiatową,
- oszczędność czasu podróży mieszkańców poruszających się rowerami,

Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje budowę ciągu pieszo rowerowego przy drodze powiatowej klasy L (lokalnej)

na długości ok. 1,616 km od drogi krajowej nr 55 z miejscowości Tragamin do miejscowości Lasowice Wielkie w kierunku istniejącego ciągu pieszego.

Droga nr 2927G obsługuje ruch lokalny do miejscowości przyległych do układu komunikacyjnego w tym rejonie powiatu, prowadzącą głównie ruch lokalny (miejscowy) i obsługę rolniczą przyległych terenów. Budowa ciągu pieszo rowerowego przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w znaczeniu lokalnym, umożliwi swobodny przejazd sprzętu rolniczego oraz z pojazdami samochodowymi miejscowej ludności bez zwracania uwagi na ruch pieszy odbywający się obecnie krawężnikami jezdni.

Czas trwania inwestycji uzależniony jest od środków technicznych zaangażowanych w realizację przedsięwzięcia oraz warunków atmosferycznych. Niemniej jednak, planuje się, że wyniesie ona około 3 miesięcy od momentu jego rozpoczęcia.

Planowane przedsięwzięcie uznać można za *przedsięwzięcie lokalne* a jego oddziaływanie na środowisko ograniczy się do terenu w najbliższym sąsiedztwie pasa drogi.

1.3 Usytuowanie przedsięwzięcia

Administracyjnie teren inwestycji położony jest w województwie pomorskim, w północnej części Gminy Malbork. Otoczenie przebudowywanej drogi stanowić będą: od południa w odległości 6km rzeka Nogat, od wschodu zabudowa miejscowości Lasowice Wielkie oraz użytki rolne, od północy użytki rolne do miejscowości Świerki, od zachodu droga krajowa nr 55 z kierunku Malbork – Nowy Dwór Gd. Budowany ciąg pieszo rowerowy będzie na niżej podanych działkach. Mapa ewidencyjna i wypis z rejestru gruntów stanowić będą odrębne załączniki do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

- nr działek ewidencyjnych i obrębów geodezyjnych:

66, 67, 68, 69 obręb Lasowice Wielkie, 8/11, 8/13, 8/33, 8/36, 13/2, 14, 24 obręb Tragamin.

1.4 Cel i ogólna charakterystyka przedsięwzięcia

Stan istniejący

Teren planowanej inwestycji obejmuje powierzchnię około 6123,16m²

W przyległym terenie znajdują się uprawy rolne, najbliższe obszary zieleni wysokiej znajdują się poza granicą inwestycji odległości ok. 20,0 km w kierunku południowym. W rejonie prowadzenia przedmiotowej inwestycji znajduje się sieć wodociągowa, energetyczna i sanitarna.

Stan projektowany

W ramach niniejszego projektu przewidziano budowę ciągu pieszo rowerowego w zakresie:

- | | |
|---|--------------------------|
| - długość projektowanego ciągu pieszo rowerowego | - 1615,65 mb |
| - powierzchnia projektowanej jezdni | - 3871,80 m ² |
| - powierzchnia zjazdów i zatok mijankowych | - 735,71 m ² |
| - powierzchnia poboczy z gruntu rodzimego obsianego trawą | - 1515,65 m ² |

Odcinek budowy ciągu pieszo rowerowego w km 0+000 do km 1+615,65 obejmuje budowę jezdni o nawierzchni z kostki betonowej na podsypce cementowo piaskowej, podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz warstwy odcinającej z piasku .

Wyniesienie istniejącej niwelety (pobocza) uzupełnione będą materiałem z wykopu koryta drogi. Na całym odcinku nie przewiduje się ingerencji w istniejący układ odwodnieniowy rowów przydrożnych.

2 Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, obiektu, dotychczasowy sposób ich wykorzystania , szata roślinna

Powierzchnia terenu objętego wnioskiem wynosi około 6123,16m²

W stanie istniejącym teren inwestycji stanowi pas po byłej kolejce wąskotorowej. Początek inwestycji miejscowości Tragamin, koniec inwestycji stanowić będzie włączenie do chodnika drogi powiatowej miejscowości Lasowice Wielkie.

W planowanym zakresie prac inwestycji nie przewiduje się wycinki drzew w miejscu budowy ciągu pieszo rowerowego, istniejące nie kolidują z projektowaną jezdnią znajdują się poza skrajnią drogową. Pobocza i rowy przydrożne porośnięte zielenią z trawy. Przyległe tereny rolnicze.

W czasie wizji lokalnej nie stwierdzono w otoczeniu inwestycji występowania zieleni cennej przyrodniczo. Zatem budowa ciągu pieszo rowerowego wpłynie negatywnie na środowisko tego regionu. Rozpoznanie terenu inwestycji pod względem występowania gatunków roślin przeprowadzono na przełomie września 2011r.

Przedmiot opracowania znajduje się w Żuław Malborskich Wielkich.

Żuławy Wiślane są krainą typowo rolniczą. Żuławy powstały z nanosów rzecznych Wisły i jej ujściowych odnóg.

Tereny sąsiadujące z budowanym ciągiem pieszo jezdny, po obu jej stronach użytkowane są rolniczo. Głównie uprawne pola orne. Brak jest zadrzewień śródpolnych, czy innych pozostałości lasu łęgowego. Krajobraz typowy dla Żuław – równina pocięta ciekami i rowami melioracyjnymi pokryta uprawami rolniczymi.

1. Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

a) Obszar chronionego krajobrazu

**Przez Malbork przebiega "Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat".
Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na tym terenie (najmniejsze zbliżenie 3km).**

b) obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia oraz w pobliżu nie występują obszary wodno-błotne, nie mniej jednak inwestycja realizowana będzie na terenie Żuław Malborskich Wielkich, na których występują specyficzne warunki gruntowo-wodne.

Przy właściwie prowadzonych pracach budowlanych wyklucza się oddziaływanie przedsięwzięcia na ten element środowiska. Istotnymi w tym przypadku będą: nadzór nad pracami budowlanymi, zastosowanie odpowiednich pojemników odpornych na właściwości fizyko-chemiczne gromadzonych odpadów, bezkolizyjność transportu materiałów, pojazdów i urządzeń, dopuszczenie do prac urządzeń i pojazdów sprawnych technicznie, sprawdzonych pod kątem szczelności na wyciek płynów eksploatacyjnych, itp.

b) obszary wybrzeży:

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach wybrzeży i nie będzie negatywnie na nie oddziaływać.

c) obszary górskie lub leśne:

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach górskich i leśnych oraz nie będzie negatywnie na nie oddziaływać.

d) obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary chronione zbiorników wód śródlądowych:

Na terenie planowanej inwestycji oraz w jej pobliżu nie występują ujęcia wód podziemnych. Najbliżej położone jest ujęcie wód głębinowych w miejscowości Letniki, gm. Stare Pole (minimalna odległość od strefy ochrony pośredniej ujęcia ≈ 20 km).

- Środkowo żuławski Obszar Chronionego Krajobrazu znajduje się w odległości około 10 km od planowanego przedsięwzięcia;
- Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Nogat w odległości około 3km;
- Obszar Chronionego Krajobrazu Rzeki Szkarpany w powiecie nowodworskim w odległości około 30 km;
- Granica otuliny Parku Krajobrazowego Mierzei Wiślanej w odległości około 36 km.

Wskazane powyżej odległości planowanej inwestycji od obszarów objętych ochroną świadczą, że jej lokalizacja w żaden sposób nie wpłynie na zagrożenie środowiska.

e) Obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone:

Przedsięwzięcie będzie realizowane na obszarach, na których nie zostały przekroczone standardy jakości środowiska. Jego realizacja, czy likwidacja nie wpłynie na ich przekroczenie, ponieważ inwestycja odbywać się będzie bez znaczącej ingerencji w środowisko.

f) Obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne:

Na terenie inwestycji nie występują obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne. Najbliższe zabytki wpisane do Rejestru Zabytków Województwo Pomorskiego zlokalizowane są w mieście Malborku, ok 10 km od planowanej inwestycji.

W miejscu planowanej inwestycji nie występują pomniki przyrody.

g) Gęstość zaludnienia:

W gminie Malbork na 1 km² przypada 40 mieszkańców, wg stanu na 31.12.2008 r. (źródło: Rocznik statystyczny województwa pomorskiego). Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach o znacznej gęstości zaludnienia (nie wywoła konfliktów społecznych).

h) obszary przylegające do jezior:

przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach przylegających do jezior i nie będzie negatywnie na nie oddziaływać.

i) Uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej:

Przedsięwzięcie nie będzie zlokalizowane na obszarach uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej. Nie będzie negatywnie na nie oddziaływać.

3. Rodzaj technologii

Najważniejsze parametry techniczne dróg określa rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43, poz.430 z 1999r)

Realizacja przedsięwzięcia ma na celu podniesienie bezpieczeństwa ruchu drogowego, oraz poprawę komfortu przejazdu pojazdom po drodze powiatowej.

Wszystkie materiały przewidziane do wykorzystania w trakcie przebudowy posiadać będą wymagane certyfikaty i/lub atesty.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się

- budowę nawierzchni ścieżki na odcinku ok. 1,615km.
- odwodnienie ścieżki na całym jej odcinku do istniejącego rowu przydrożnego.

Istniejący ciąg pieszo jezdny projektowany jest o następujących parametrach technicznych:

- | | |
|---------------------------------|---------|
| - standard nawierzchni | - I |
| - szerokość nawierzchni | - 2,50m |
| - szerokość poboczy trawiastych | - 1,00m |
| - dopuszczalny nacisk na oś | - 25kN |

Niweletę ciągu pieszo rowerowego dostosowano do istniejącego terenu uwzględniając połączenie projektowanej ścieżki z istniejącym nasypem oraz zjazdami dróg bocznych.

Przyjęto podstawowy przekrój jednostronnym spadkiem do rowu przydrożnego jezdnię w obrzeżu chodnikowym 8x25 po obu bokach jezdni obniżony 1cm poniżej krawędzi jezdni na ławie betonowej z oporem. Spadek poprzeczny jezdni 2%.

4. Warianty przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie dotyczy obiektu istniejącego, który nie podlega odrębnej lokalizacji.

Ewentualnym wariantem przedsięwzięcia może być wariant technologiczny. Budowa obiektu przynosi skutek korzystny, a wariantowanie jest możliwe w rozwiązaniach alternatywnych dla technologii robót.

Wariant I

Dla konstrukcji jezdni

- | | |
|---|----------|
| - Nawierzchnia pozostaje dla obydwu wariantów jednakowa w | gr. 9cm |
| - Podbudowa kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie | gr. 15cm |
| - warstwa odsączająca z piasku | gr. 20cm |

Wariant II

- | | |
|--|----------|
| - Nawierzchnia jw. | |
| - Podbudowa z betonu B-7,5÷9,0Mpa | gr. 9cm |
| - grunt stabilizowany cementem $R_w - 2,5\text{Mpa}$ | gr. 15cm |
| - warstwa odsączająca z piasku | gr. 20cm |

Wariant II jest nieznacznie droższy, wykonanie masy betonowej pociąga za sobą konieczność wykonania robót dodatkowych w postaci produkcji betonu (zapylenie) oraz dowozu do niego składników żwiru i cementu.

Do dalszych rozważań i prac projektowych przyjęto wariant I.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to przedstawiony przez Inwestora wybrany wariant technologiczny oraz lokalizacyjny, polegający na budowie drogi w miejscu istniejącej drogi na podbudowie z kruszyw. Wariant ten nie będzie niekorzystnie oddziaływał na środowisko

dzięki zastosowaniu technicznych i technologicznych rozwiązań minimalizujących wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Planowana inwestycja nie zmieni dotychczasowego zagospodarowania oraz przeznaczenia terenu. Celem projektu jest poprawa jakości już funkcjonujących i dostępu do nowych terenów pod inwestycje gospodarcze. Inwestycja zwiększy wewnętrzną spójność komunikacyjną i będzie miała pozytywny wpływ na środowisko naturalne poprzez zapewnienie odpowiedniej infrastruktury odwodnienia do istniejącego układu rowów drogi, zmniejszenie hałasu i wibracji, emisję zapylenia oraz emisję toksycznych spalin samochodowych emitowanych do atmosfery przy obecnym stanie drogi.

5. Przewidywane ilości wykorzystanej wody, surowców, materiałów paliw oraz energii

Realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia związana będzie z wykorzystaniem pewnych ilości materiałów, paliw oraz wody. Na obecnym etapie trudno podać dokładne ilości poszczególnych materiałów, można jedynie orientacyjnie podać ich rodzaje:

- do nasypów drogowych grunty w postaci piasku.
- kruszywa naturalne z pobliskich kopalni do podbudów.
- tłuczeń kamienny do podbudów około – 580,80 m³
- prefabrykat kostka betonowa gr 6cm – 232,32 m³
- piasek kopalny średnio ziarnisty – 774,40 m³
- paliwa (olej napędowy) około – 1000 dm³
- woda około – 150 m³

Szczegółowy bilans materiałów i surowców niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia zawierał będzie projekt, w tym kosztorys czy przedmiar robót.

Wszystkie potrzeby w tym zakresie zostaną zapewnione przez wykonawcę robót.

Materiały będą bezpośrednio dowożone na budowę i wbudowywane na miejscu w cyklu technologicznym bez składowania na terenie budowy.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Podczas prowadzenia prac nie przewiduje się stosowania specjalnych rozwiązań chroniących środowisko – nie ma takiej potrzeby. Prace w zakresie budowy ciągu pieszo rowerowego prowadzone będą zgodnie z wymogami bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przy zobligowaniu przyszłego wykonawcy robót do stosowania podstawowych zasad przy realizacji takiego typu prac:

- kontrolowanie na bieżąco stanu technicznego maszyn i urządzeń,
- ograniczenie ilości wytwarzanych odpadów i selektywna gospodarka
- zapewnienie kontenerów na odpady,
- zapewnienie zaplecza sanitarnego dla pracowników,
- ograniczenie uciążliwości związanych z funkcjonowaniem robót, poprzez odpowiednią organizację pracy,

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje nieznaczne, krótkotrwałe, chwilowe, nie wyróżniające z tła oddziaływanie na środowisko. Dotyczy to prac maszyn i urządzeń w okresie robót. Gospodarka odpadami prowadzona prawidłowo ograniczy wpływ inwestycji na środowisko. Planowane przedsięwzięcie drogowe nie narusza ani nie przechodzi w pobliżu terenów (obiektów) objętych ochroną konserwatorską. Nie ma zatem konieczności zabezpieczania dóbr kultury przed negatywnym oddziaływaniem realizacji przedsięwzięcia drogowego.

7. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

7.1 Emisja hałasu

Etap realizacji

Realizacja przedsięwzięcia związana będzie ze specyficzną emisją hałasu do środowiska. Będzie ona głównie związana z pracą sprzętu typowego dla prac drogowych (wykonanie koryta jezdni). Hałas ten będzie ściśle zlokalizowany w rejonie aktualnego frontu prowadzonych prac. Zaleca się aby pora prowadzenia prac powodująca emisję hałasu była ograniczona do godzin dnia pomiędzy 7 a 18. Negatywne oddziaływanie planowanej inwestycji można niwelować dobrą organizacją pracy oraz użyciem sprawnego technicznie sprzętu. Ze względu na niewielką zabudowę w obrębie lokalizacji przedmiotowej drogi (zabudowa mieszkaniowa w miejscowości Tragamin i Lasowice Wielkie w oddaleniu) uciążliwość realizacji budowy ścieżki na środowisko społeczne może być niewielkie. Z tego samego powodu można przewidywać że hałas powstający na etapie realizacji może być mało intensywny lecz większy niż podczas normalnej eksploatacji drogi. Po zakończeniu realizacji, uciążliwości związane z przebudową drogi ustaną.

Etap eksploatacji

Po wykonaniu inwestycji ścieżki pieszo rowerowej emisja hałasu nie będzie występować z uwagi na jej przeznaczenie.

7.2. Emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza

Etap realizacji

Substancje zanieczyszczające powietrze będą stanowiły produkty uboczne ze spalania paliw c sprzętu wykorzystywanego podczas prac, wśród nich substancje szkodliwe dla człowieka: tlenek węgla, dwutlenek azotu, dwutlenek siarki, węglowodory. Biorąc pod uwagę rozłożenie w czasie prac, emisja zanieczyszczeń pyłowo-gazowych nie będzie wyróżniana z tła tzn. nie będzie stanowić ponadnormatywnej uciążliwości dla środowiska z uwagi na niewielki stopień wykorzystania maszyn w wykonawstwie robót jedynie przy wykonaniu koryta jezdni.

Etap eksploatacji

Po wykonaniu inwestycji ścieżki pieszo rowerowej emisja spalin nie będzie występować z uwagi na jej przeznaczenie.

7.3. Emisja odpadów

Etap realizacji

Na obecnym etapie inwestycji nie ma możliwości oszacowania dokładnych ilości poszczególnych rodzajów odpadów. Budowa elementów dróg to odpady z grupy „17” 170181 –odpady z budowy drogi (rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 roku w sprawie katalogu odpadów, Dz.U. Nr 112,poz.1206).

Odpady z budowy to będą elementy betonowe pochodzące z rozbiórek, które będą wywiezione do specjalistycznego zakładu do rozkruszenia w celu ponownego wykorzystania w budownictwie lub dobre elementy do ponownego wykorzystania przez inwestora na innych drogach.

Budowa elementu drogi związana będzie również z wytwarzaniem odpadów komunalnych (grupa 20) na zapleczu socjalnym. Odpady komunalne będą odbierane przez specjalistyczne firmy posiadające licencje o wykonywania takich prac.

Wytwórcą odpadów na etapie budowy ścieżki będzie wykonawca i to na nim spoczywać będzie obowiązek prawidłowego sposobu postępowania z wytworzonymi odpadami.

W ramach budowy ścieżki planuje się w porozumieniu z miejscowymi rolnikami Wykonawca będzie do korzystania z lokalnych placów na zaplecze budowlane.

Etap eksploatacji

Na etapie eksploatacji ścieżki po dokonaniu budowy mogą powstać odpady pochodzące z drobnych bieżących napraw nawierzchni głównie po okresie zimowym. Ze względu na to, że ścieżka będzie nowo wybudowana to odpadów takich przez najbliższe kilka lat, nie powinno być w ogóle.

7.4. Emisja ścieków

Etap realizacji

W czasie przebudowy analizowanej drogi nie będą powstawały ścieki technologiczne. Może jedynie wystąpić niewielka ilość ścieków socjalno-bytowych, zabezpieczonych w przewoźnych urządzeniach sanitarnych obsługiwanych przez specjalistyczne firmy.

Ścieki z urządzeń przenośnych odbierane będą przez specjalistyczną firmę posiadającą stosowne zezwolenia i przekazywane do punktów zlewnych na oczyszczalniach ścieków.

Etap eksploatacji

Eksploatacja ścieżki nie będzie związana z powstaniem ścieków technologicznych ani socjalno-bytowych. Źródłami zanieczyszczeń w fazie eksploatacji będą spływy powierzchniowe pochodzące z jej nawierzchni.

8. Transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Ze względu na położenie, skalę oraz zasięg oddziaływań, realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie ujawni negatywnego oddziaływania na środowisko poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej.

9. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Miejsce planowanej inwestycji położone jest poza obszarami Natura 2000 i nie oddziałuje negatywnie na te obszary.

Najbliżej położone tereny chronione to Obszar Specjalnej Ochrony Ptaków OSO PLB 040003 „Dolina Dolnej Wisły” znajdujący się 10 km od planowanej inwestycji oraz Specjalny Obszar ochrony Siedlisk PLH 220033 „Dolna Wisła” (odległość 12 km) PLB 280010 Zalew Wiślany (odległość 45 km) i PLC 280001 jezioro Drużno w województwie warmińsko-mazurskim (odległość 40 km).

Nie ma podstaw przypuszczać, aby przedsięwzięcie (budowa kanalizacji sanitarnej) ze względu na charakter mogło spowodować utratę bądź fragmentację siedlisk

przyrodniczych i miejsc bytowania, żerowania i lęgu gatunków ptaków, dla których ochrony wyznaczono obszary NATURA 2000.

Z uwagi na położenie inwestycji poza granicami obszarów sieci NATURA 2000 i znaczną odległość od nich, jej realizacja nie spowoduje utraty ani fragmentalizacji siedlisk przyrodniczych i siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych na obszarach NATURA 2000.

Miejsce planowanej inwestycji położone jest także poza projektowanymi obszarami sieci NATURA 2000 i nie oddziałuje na nie negatywnie. Najbliżej położone z nich to: „Węgry” (powiększenie obszaru „Dolnej Wisły”) – odległość 20 km od planowanego przedsięwzięcia; „Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana” (powiat nowodworski) – odległość 45 km; Sztumskie Pole – stanowiska strzebli (powiat sztumski) – odległość 20 km; „Grądy nad Jeziorami Zduńskim i Szpęgawskim” (powiat tczewski) – odległość 50 km.

Ze względu na charakter i skalę przedsięwzięcia nie będzie ono oddziaływać negatywnie na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt oraz ich siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody

10. Czy zachodzi konieczność usuwania zieleni i w jakim zakresie.

Przy realizacji omawianego przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew.

11. Podsumowanie

W zakres zadania inwestycyjnego wchodzi budowa ciągu pieszo rowerowego na odcinku około 1,615km. Obecnie jest to pas wydzielonego nasypu po byłej kolejce wąskotorowej. Dokładne wytyczne dotyczące sposobu realizacji inwestycji, dane techniczne, uzgodnienia zawierać będzie dokumentacja projektowa. Biorąc pod uwagę istniejące zagospodarowanie terenu, jego wykorzystanie oraz zakres prac przewidzianych do realizacji, przedmiotowa inwestycja nie będzie powodowała zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, w tym dla obszarów Natura 2000, nie będzie zagrażać zabytkom, nie będzie również powodować ponadnormatywnego oddziaływania w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, hałasu i ścieków.

Sporządził:

Jerzy Cieszeko