

KARTA INFORMACYJNA PRZEDSIĘWZIĘCIA

wykonana na podstawie przepisów określonych w art. 62a 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. 2018 r. poz. 2081 ze zm.).

dla przedsięwzięcia pod nazwą:

**„Budowa infrastruktury dla pieszych oraz rowerzystów wzdłuż
ul. Jeździeckiej od skrzyżowania z ul. Gdańską do pętli autobusowej
na ul. Jeździeckiej”
na terenie Miasta Bydgoszcz i Gminy Osielesko**



Bydgoszcz, 16 czerwca 2020 r.

Autor	mgr Maciej Mularski Analizy Ekologiczne Maciej Mularski NIP: 554 264 70 60
--------------	---

Spis treści

1. Wstęp.....	3
2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.....	3
3. Uwarunkowania geograficzne, geologiczne i hydrologiczne na terenie gminy.....	12
4. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.	17
5. Rodzaj technologii.	21
6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.....	21
7. Rozwiązanie chroniące środowisko.....	22
8. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.....	25
9. Przewidywana ilość i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.	26
10. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.....	28
11. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.....	30
12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej lub katastrofy naturalnej i budowlanej.	30
13. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się na obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania się.	31
14. Informacja dotycząca prac rozbiórkowych dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.....	33
15. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia. .	36

1. Wstęp.

Celem niniejszego opracowania jest analiza aspektów środowiskowych, związanych z projektowaną infrastrukturą dla pieszych oraz rowerzystów wzdłuż ul. Jeździeckiej od skrzyżowania z ul. Gdańską do pętli autobusowej na ul. Jeździeckiej na terenie Miasta Bydgoszcz oraz Gminy Osielsko.

Karta Informacyjna Przedsięwzięcia została opracowana jako załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wyżej wymienionego przedsięwzięcia. Projektowana inwestycja zaliczać się będzie do przedsięwzięć mogąco potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Celem realizacji inwestycji jest poprawienie warunków i bezpieczeństwa ruchu na drodze w zakresie ruchu pieszych i pojazdów jednośladowych.

Teren, na którym planowana jest inwestycja w większości zlokalizowany jest na obszarze, który nie jest pokryty Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego.

2. Rodzaj, cechy, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Jeździeckiej od skrzyżowania z ul. Gdańską do pętli autobusowej na ul. Jeździeckiej na terenie Miasta Bydgoszcz oraz Gminy Osielsko.

Odcinek ul. Jeździeckiej na którym ma zostać zrealizowana infrastruktura dla niechronionych uczestników ruchu wynosi ok 2,3 km. Planowane przedsięwzięcie ingeruje w drogę publiczną w miejscach, gdzie przewidziane są przejścia dla pieszych, łączna długość tych fragmentów jest mniejsza niż 1 km i wynosi 780m.

Na odcinku od pętli do ul. Hipicznej ul. Jeździecka posiada kategorię gminną, na pozostałym odcinku jest drogą kategorii powiatowej. Z ulicą Jeździecką na projektowanym odcinku łączą się ulice (położone na terenie gminy Osielsko jak i na terenie Miasta Bydgoszczy):

- Gdańska,
- Słowackiego,
- droga prowadząca do ogrodu Botanicznego,
- Bydgoska,
- Hipiczna,
- Strzemienna,
- Siodłowa,
- Dżokejowa,

- Rymarska,
- Podkowa,
- Sowa,
- Wilgi,
- Bażancia,
- Arkadia,
- Sielska,
- Marii Konopnickiej.

Na ul. Jeździeckiej znajdują się liczne zjazdy do posesji przyległych. Na terenie objętym zakresem inwestycji występują sieci techniczne administrowane przez gestorów zewnętrznych. Na odcinku między ul. Słowackiego a ul. Hipiczną istnieje infrastruktura pieszo-rowerowa. Na niewielkim odcinku objętym opracowaniem istnieje oświetlenie.

Kategoria drogi: Na odcinku od pętli do ul. Hipicznej - kategoria gminna, na pozostałym odcinku- kategoria powiatowa.

Klasa funkcjonalna drogi: na odcinku drogi gminnej- klasa L, na odcinku drogi powiatowej: klasa Z.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na niżej wymienionych działkach:

lp.	nr działki	obręb	jedn. ewid.	gmina
1	17	0362	046101_1	Miasto Bydgoszcz
2	8/7	0362	046101_1	Miasto Bydgoszcz
3	7	0361	046101_1	Miasto Bydgoszcz
4	32	0359	046101_1	Miasto Bydgoszcz
5	25	0359	046101_1	Miasto Bydgoszcz
6	26	0359	046101_1	Miasto Bydgoszcz
7	30	0359	046101_1	Miasto Bydgoszcz
8	11/2	0358	046101_1	Miasto Bydgoszcz
9	9	0358	046101_1	Miasto Bydgoszcz
10	10	0358	046101_1	Miasto Bydgoszcz
11	69	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
12	68	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
13	63	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
14	64	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz

15	62	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
16	162/1	0008 (Niemcz)	040306_2	Osielsko
17	165/41	0008 (Niemcz)	040306_2	Osielsko
18	11/5	0358	046101_1	Miasto Bydgoszcz

Poniżej w tabeli przedstawiono wykaz działek sąsiadujących z planowanym przedsięwzięciem (z działkami wymienionymi powyżej).

lp.	nr działki	obręb	gmina
1	156	0368	Miasto Bydgoszcz
2	8/9	0362	Miasto Bydgoszcz
3	8/6	0362	Miasto Bydgoszcz
4	8/13	0362	Miasto Bydgoszcz
5	8/14	0362	Miasto Bydgoszcz
6	8	0361	Miasto Bydgoszcz
7	374/2	Osielsko	Osielsko
8	374/1	Osielsko	Osielsko
9	373	Osielsko	Osielsko
10	372/9	Osielsko	Osielsko
11	372/3	Osielsko	Osielsko
12	372/16	Osielsko	Osielsko
13	372/20	Osielsko	Osielsko
14	371/6	Osielsko	Osielsko
15	371/5	Osielsko	Osielsko
16	369/17	Osielsko	Osielsko
17	369/8	Osielsko	Osielsko
18	369/7	Osielsko	Osielsko
19	369/8	Osielsko	Osielsko
20	367/1	Osielsko	Osielsko
21	366/5	Osielsko	Osielsko
22	364/7	Osielsko	Osielsko
23	364/3	Osielsko	Osielsko
24	363	Osielsko	Osielsko

25	362/1	Osielsko	Osielsko
26	361/1	Osielsko	Osielsko
27	361/3	Osielsko	Osielsko
28	360	Osielsko	Osielsko
29	355/2	Osielsko	Osielsko
30	355/1	Osielsko	Osielsko
31	6	0361	Miasto Bydgoszcz
32	130/5	Niemcz	Osielsko
33	130/6	Niemcz	Osielsko
34	130/7	Niemcz	Osielsko
35	130/8	Niemcz	Osielsko
36	131/19	Niemcz	Osielsko
37	131/20	Niemcz	Osielsko
38	136/17	Niemcz	Osielsko
39	136/6	Niemcz	Osielsko
40	136/4	Niemcz	Osielsko
41	136/3	Niemcz	Osielsko
42	136/2	Niemcz	Osielsko
43	165/38	Niemcz	Osielsko
44	20/1	0359	Miasto Bydgoszcz
45	20/4	0359	Miasto Bydgoszcz
46	1/4	0358	Miasto Bydgoszcz
47	1/5	0358	Miasto Bydgoszcz
48	11/4	0358	Miasto Bydgoszcz
49	11/3	0358	Miasto Bydgoszcz
50	165/54	Niemcz	Osielsko
51	165/52	Niemcz	Osielsko
52	165/53	Niemcz	Osielsko
53	165/82	Niemcz	Osielsko
54	165/81	Niemcz	Osielsko
55	165/74	Niemcz	Osielsko
56	165/75	Niemcz	Osielsko

57	165/61	Niemcz	Osielsko
58	165/60	Niemcz	Osielsko
59	186/48	Niemcz	Osielsko
60	186/51	Niemcz	Osielsko
61	186/55	Niemcz	Osielsko
62	186/46	Niemcz	Osielsko
63	186/47	Niemcz	Osielsko
64	186/41	Niemcz	Osielsko
65	186/40	Niemcz	Osielsko
66	186/57	Niemcz	Osielsko
67	186/70	Niemcz	Osielsko
68	186/64	Niemcz	Osielsko
69	186/63	Niemcz	Osielsko
70	186/16	Niemcz	Osielsko
71	186/26	Niemcz	Osielsko
72	177/3	Niemcz	Osielsko
73	176/6	Niemcz	Osielsko
74	176/7	Niemcz	Osielsko
75	176/10	Niemcz	Osielsko
76	22158/3	Niemcz	Osielsko
77	66	0357	Miasto Bydgoszcz
78	50/6	0357	Miasto Bydgoszcz
79	50/5	0357	Miasto Bydgoszcz
80	50/3	0357	Miasto Bydgoszcz
81	50/2	0357	Miasto Bydgoszcz
82	50/1	0357	Miasto Bydgoszcz
83	43/2	0357	Miasto Bydgoszcz
84	51/1	0357	Miasto Bydgoszcz
85	51/2	0357	Miasto Bydgoszcz
86	51/10	0357	Miasto Bydgoszcz
87	57/1	0357	Miasto Bydgoszcz
88	53/12	0357	Miasto Bydgoszcz

89	53/13	0357	Miasto Bydgoszcz
90	51/10	0357	Miasto Bydgoszcz
91	61	0357	Miasto Bydgoszcz
92	60	0357	Miasto Bydgoszcz
93	15	0357	Miasto Bydgoszcz
94	41	0357	Miasto Bydgoszcz

W ramach inwestycji planuje się zagospodarować powierzchnię działek zgodnie z dołączonym projektem zagospodarowania terenu.

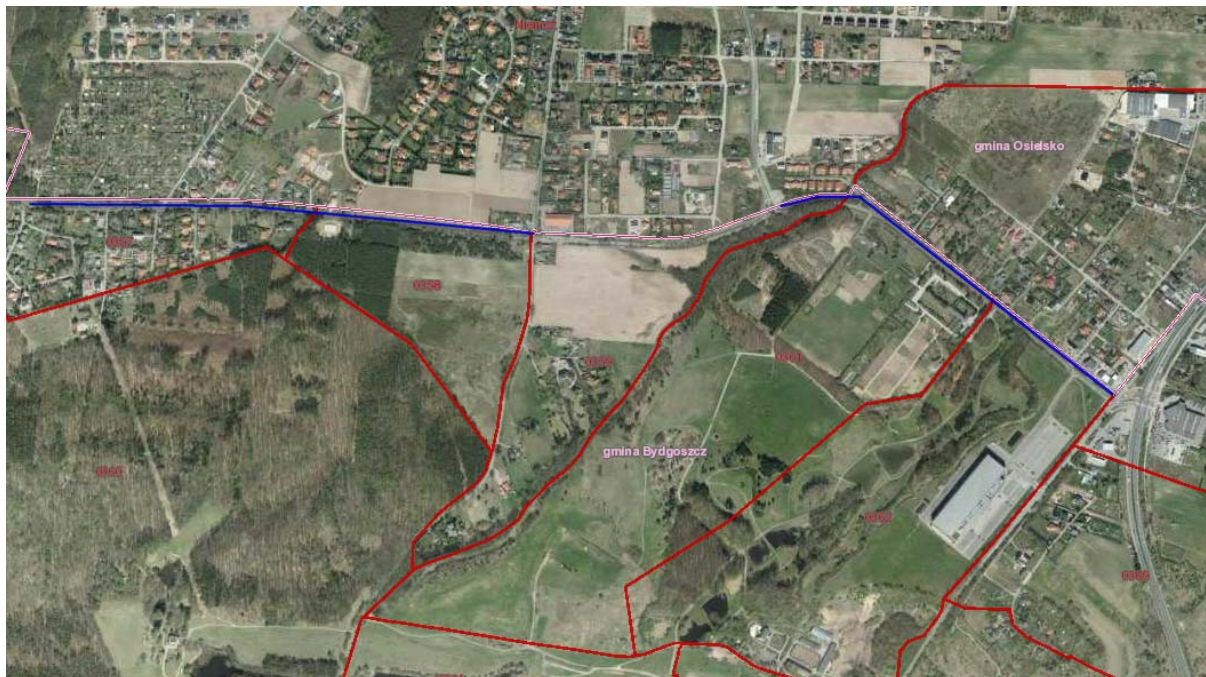
W zakres inwestycji wchodzi:

- budowa ciągu pieszo - rowerowego,
- budowa kanału technologicznego szerokości 1 m wzdłuż nowo budowanego odcinka,
- przebudowa włączeń dróg wewnętrznych i zjazdów do posesji.

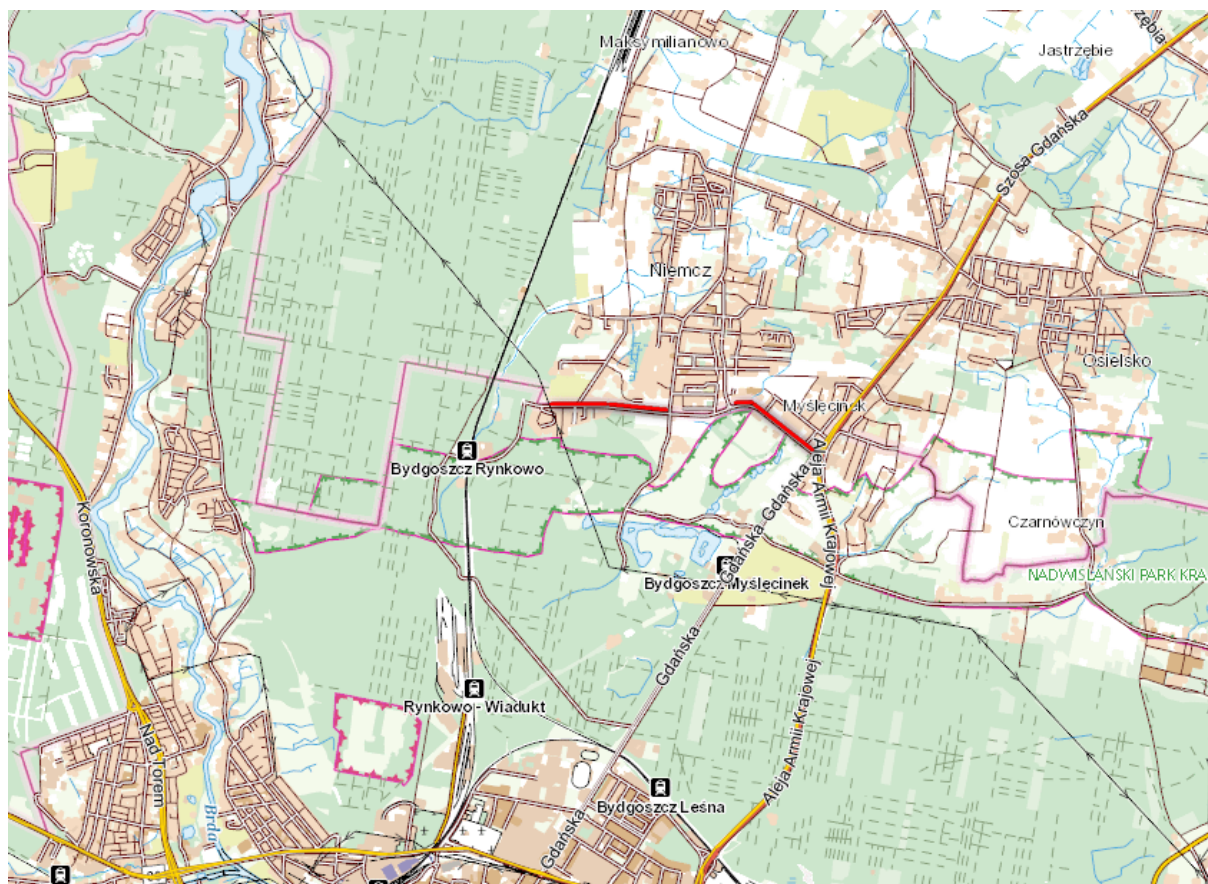
Możliwa kwalifikacja przedsięwzięcia - zgodnie z w § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określania rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 poz. 1839) – drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia 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.

Planowane przedsięwzięcie ingeruje w drogę publiczną w miejscach, gdzie przewidziane są przejścia dla pieszych, łączna długość tych fragmentów jest mniejsza niż 1 km i wynosi 780m.

W chwili obecnej teren przedsięwzięcia stanowi pobocze dróg pokryte trawą i roślinnością zielną, jak również obszary zadrzewione i zakrzewione. Realizacja zamierzenia będzie wiązała się z koniecznością wycinki drzew i krzewów. Inwentaryzacja zieleni została dołączona do niniejszego opracowania jako załącznik nr 2.



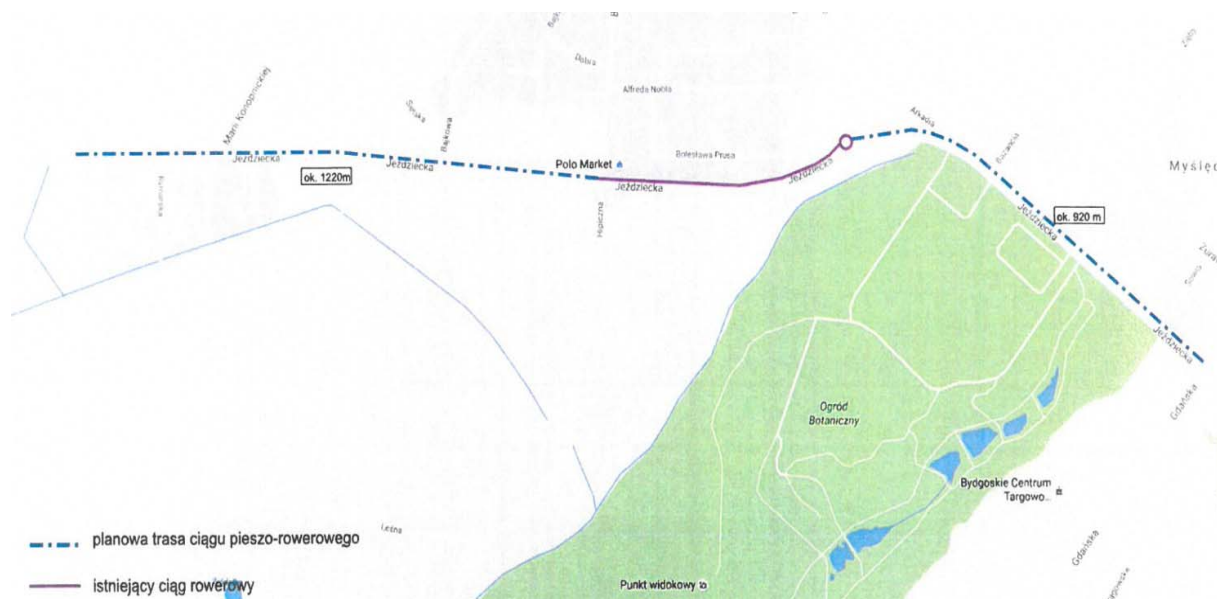
Mapa 1 Lokalizacja inwestycji na ortofotomapie.



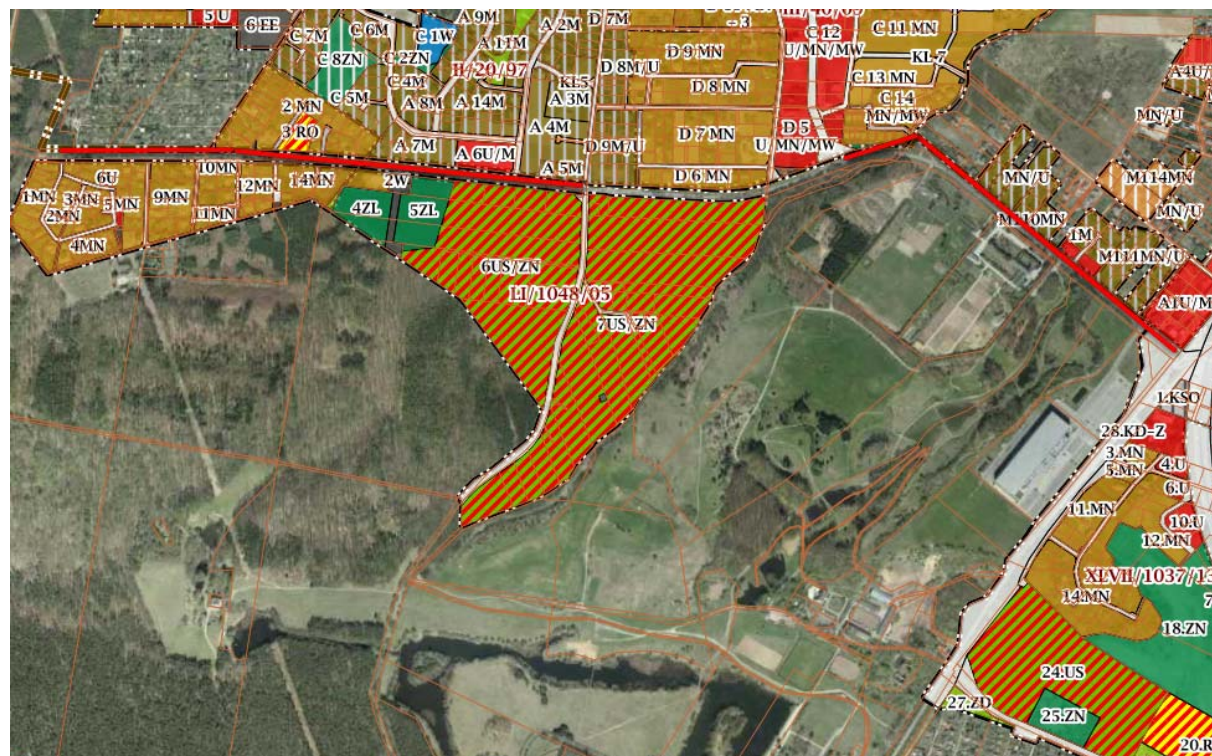
Mapa 2 Lokalizacja inwestycji na terenie Miasta Bydgoszcz i Gminy Osielesko.

W późniejszym etapie inwestycji, na etapie opracowania projektu budowlanego zostaną zbadane geotechniczne warunki realizacji inwestycji oraz określone szczegółowe

warunki wodno-gruntowe, m.in. występowanie swobodnego zwierciadła wody podziemnej, współczynnik filtracji oraz rodzaj gruntu.



Mapa 3 Plan inwestycji na mapie topograficznej.



Mapa 4 Lokalizacja inwestycji względem MPZP.

W ramach niniejszego projektu zostanie zrealizowany ciąg pieszo rowerowy o szerokości ok. 3,0 m wykonany z nawierzchni bitumicznej. Pod nawierzchnią zostanie położona warstwa kruszywa łamanego. Będzie ona posadowiona na warstwie odpowiednio

ubitego i przygotowanego gruntu. Skarpy zostaną zrealizowane i zabezpieczone zgodnie ze sztuką budowlaną. Wzdłuż ciągu pieszo rowerowego zostanie zaprojektowany kanał technologiczny o szerokości 1 m.

W ramach projektu przewiduje się również realizację zjazdów do nieruchomości, a także w okolicach ulic. Niewielkie przyczółki planowanego ciągu pieszo rowerowego zostaną też zlokalizowane po stronie południowej przy skrzyżowaniach ulic Jeździecka – Bydgoska – Hipiczna; Jeździecka – Siodłowa; Jeździecka – Dżokejowa; Jeździecka – Rymarska; Jeździecka – Podkowa.

Istniejące zjazdy.

Wzdłuż projektowanego odcinka znajdują się zjazdy indywidualne do posesji, w części wykończone ogrodzeniem i bramą wjazdową z nawierzchnią gruntową, bitumiczną lub z kostki betonowej. Wszystkie zjazdy w ciągu projektowanego ciągu pieszo-rowerowego zostaną objęte przebudową.

W obrębie projektowanego ciągu pieszo-rowerowego zlokalizowana jest istniejąca infrastruktura:

- sieci energetyczne,
- sieci teletechniczne,
- sieci wodociągowe,
- sieci gazowe,
- sieci kanalizacji sanitarnej.

Prace budowlane na etapie projektowania będą uzgodnione z właścicielami i gestorami sieci pod kątem rozwiązań budowlanych dotyczących kolizji elementów infrastruktury z wykonywanymi pracami budowlanymi.

Odwodnienie dróg i system odprowadzenia wód opadowych.

Odprowadzenie wód opadowych z projektowanych powierzchni utwardzonych będzie odbywać według stanu obecnego, tzn. do istniejących przydrożnych rowów odwadniających (przewidzianych do pozostawienia) bądź też w przypadku ich braku na przyległe tereny zielone, zlokalizowane w granicach istniejącego pasa drogowego.

Zagospodarowanie zieleni.

Teren w granicach inwestycji, należy po zakończeniu robót uporządkować i poddać plantowaniu wraz z obsiewem mieszkanką traw.

Infrastruktura techniczna.

Infrastruktura teletechniczna.

W miejscu kolizji z siecią teletechniczną pod zjazdami i przejściami poprzecznymi zaprojektowano zabezpieczenie sieci teletechnicznej w postaci rur osłonowych.

Infrastruktura elektroenergetyczna.

W miejscu kolizji z siecią energetyczną pod zjazdami i przejściami poprzecznymi zaprojektowano zabezpieczenie sieci energetycznej w postaci rur osłonowych. Nie przewiduje się przebudowy w zakresie napowietrznych linii energetycznych i oświetlenia.

Infrastruktura gazowa.

Istniejąca sieć gazowa nie wymaga przebudowy.

Ochrona konserwatorska zabytków.

Na obszarze planowanej inwestycji nie zewidencjonowano zabytków podlegających ochronie lub opiece konserwatorskiej. Planowana inwestycja nie narusza zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i archeologicznego. W przypadku odkrycia śladów archeologicznych, dóbr kultury, powiadomione zostaną właściwe służby.

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na:

- obszarach wybrzeży,
- obszarach górskich lub kompleksów leśnych,
- obszarach objętych ochroną, w tym w strefie ochronnej ujęć wód i obszarach ochrony zbiorników wód śródlądowych,
- obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne,
- obszarach ochrony uzdrowiskowej,
- obszarach chronionych na mocy ustawy prawo ochrony przyrody.

3. Uwarunkowania geograficzne, geologiczne i hydrologiczne na terenie gminy.

Położenie geograficzne

Obszar objęty analizowaną inwestycją położony jest w północnej części województwa kujawsko-pomorskiego, na terenie Miasta Bydgoszcz oraz Gminy Osielsko. Według fizycznogeograficznej regionalizacji Polski J. Kondrackiego analizowany obszar położony jest na terenie podprowincji Pojezierza Południowobałtyckie, makroregionu Pradolina Toruńsko Eberswaldzka, mezoregion Kotlina Toruńska.

Na południe od przedsięwzięcia – w sąsiedztwie zespołu stawów parkowych – znajduje się pagór wysoczyznowy w Zboczu Fordońskim, który jest najwyższym punktem topograficznym na terytorium miasta Bydgoszczy, wznosząc się na wysokość 107 m n.p.m. Na

zboczu znajduje się sezonowo naśnieżany stok narciarski z wyciągiem orczykowym oraz tor rowerowy downhill. Naturalna wysokość Góry Myślicieńskiej wynosiła 97 m n.p.m., nawiązując do poziomu Wysoczyzny Osielskiej. W latach 2005–2010 wzgórze sztucznie podwyższono o 10 metrów, co miało związek z przebudową stoku narciarskiego. Z racji swego położenia wzgórze stanowi punkt widokowy. Poniżej widoczna jest Pradolina ToruńskoEberswaldzka, a w niej stawy myślicieńskie z ptasią wyspą, Las Gdański, zaś w oddali zabudowa Bydgoszczy.

Wody powierzchniowe.

Cele środowiskowe dla wód powierzchniowych ustalane są zgodnie z zapisami art. 4 Ramowej Dyrektywy Wodnej. Stosowana jest przy tym zasada - jeśli do danej części wód odnosi się więcej niż jeden z celów, ustala się cel najbardziej rygorystyczny. Są to:

- nie pogorszenie się stanu wód powierzchniowych i podziemnych oraz ochrona, poprawa i przywrócenie stanu wszystkich części wód;
- osiągnięcie dobrego stanu do 2021 roku, tzn. dobrego stanu (lub potencjału) ekologicznego i dobrego stanu chemicznego wód powierzchniowych;
- stopniowe redukowanie zanieczyszczenia substancjami priorytetowymi i stopniowe eliminowanie priorytetowych substancji niebezpiecznych z wód powierzchniowych;
- osiągnięcie zgodności ze wszystkimi normami i celami określonymi dla obszarów chronionych w ustawodawstwie wspólnotowym.

Ustalenie celów środowiska zostało oparte o dostępne wartości graniczne wskaźników podanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 listopada 2011 r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego jednolitych części wód powierzchniowych (Dz. U. z 2011 r. Nr 258, poz. 1549). Przy ustalaniu celów środowiskowych dla jednolitych części wód powierzchniowych brano pod uwagę aktualny stan JCWP w związku z wymaganym zgodnie z RDW warunkiem niepogarszania ich stanu.

Według Atlasu podziału hydrograficznego Polski przedmiotowy teren znajduje się w dorzeczu Wisły. Został zaktualizowany w 2016 r. i zatwierdzony przez Radę Ministrów w postaci Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz.U. z 2016 r. poz. 1911). W obszarze dorzecza Wisły dominują obszary rolne, które zajmują 66% powierzchni, tj. 120 457,5 km². Lasy i ekosystemy seminaturalne zajmują łączną powierzchnię 53 127,7 km², co stanowi ok. 29 % powierzchni. Tereny wodne obejmują obszar o powierzchni 2 833,2 km² (ok. 1,5%), tereny zantropogenizowane stanowią 5 925,65 km² – ok. 3 % powierzchni obszaru dorzecza. Na obszarze dorzecza Wisły wyznaczonych jest 2660 jednolitych części wód rzek, określonych

w 23 typach rzek. Dla cieków sztucznych nie określono typu. Odstępstwa od celów środowiskowych (derogacje) na obszarze dorzecza Wisły określono dla 1019 jednolitych części wód powierzchniowych rzek z powodu zagrożenia nie osiągnięciem tych celów. W takich sytuacjach przepisy ustawy Prawo Wodne i RDW dopuszczają przedłużenie terminów lub ustalenie mniej rygorystycznych celów.

Inwestycja znajduje się w obszarze JCWP o kodzie PLRW200020292999 Brda od wypływu ze zb. Smukała do ujścia DW0607. Silnie zmieniona część wód, stan zły, a osiągnięcie celów środowiskowych (dobry potencjał ekologiczny oraz dobry stan chemiczny) jest zagrożone. Przedłużono termin osiągnięcia celu do 2021 r. ze względu na brak możliwości technicznych i dysproporcjonalne koszty wdrażania działań naprawczych bez właściwego rozpoznania przyczyn.



Mapa 5 Położenie inwestycji na tle JCWP.

Planowana inwestycja znajduje się poza obszarami zagrożonymi powodzią, co przedstawia niżej zamieszczona mapa.



Mapa 6 Lokalizacja inwestycji na mapie systemu ISOK.

Wody podziemne.

Zgodnie z definicją umieszczoną w Ramowej Dyrektywie Wodnej dobry stan wód podziemnych oznacza stan osiągnięty przez część wód podziemnych jeśli zarówno jej stan ilościowy, jak i chemiczny jest określony jako co najmniej „dobry”. Ramowa Dyrektywa Wodna w art. 4 przewiduje dla wód podziemnych następujące główne cele środowiskowe:

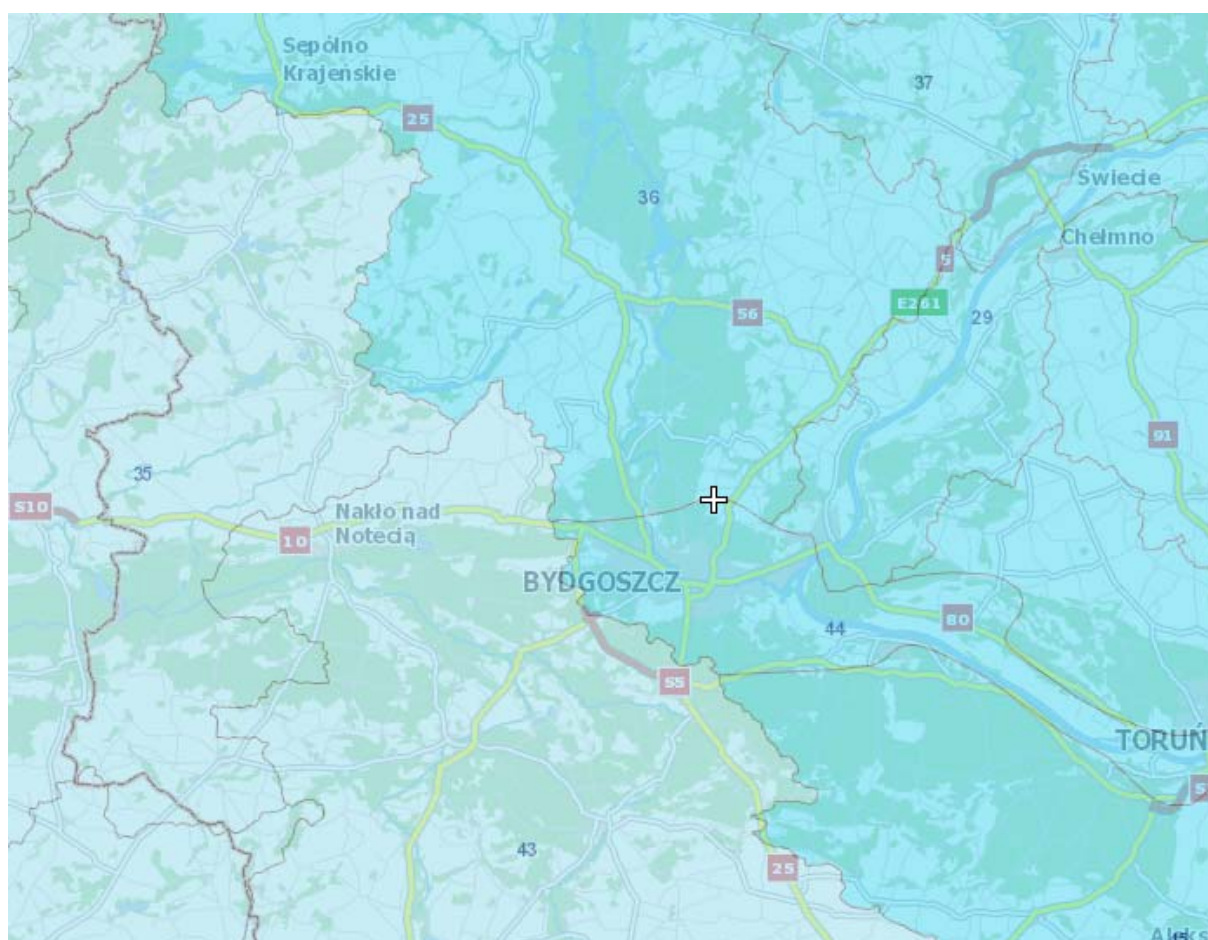
- zapobieganie doływowi lub ograniczenia doływu zanieczyszczeń do wód podziemnych,
- zapobieganie pogarszaniu się stanu wszystkich części wód podziemnych (z zastrzeżeniami wymienionymi w Ramowej Dyrektywie Wodnej),
- zapewnienie równowagi pomiędzy poborem a zasilaniem wód podziemnych,
- wdrożenie działań niezbędnych dla odwrócenia znaczącego i utrzymującego się rosnącego trendu stężenia każdego zanieczyszczenia powstałego w skutek działalności człowieka.

Dla spełnienia wymogu nie pogarszania stanu części wód, dla części wód będących w co najmniej dobrym stanie chemicznym i ilościowym, celem środowiskowym będzie utrzymanie tego stanu. Planowana inwestycja nie będzie w żaden sposób negatywnie oddziaływać na wody podziemne.

Analizowana inwestycja znajduje się na terenie dwóch jednolitych części wód podziemnych.

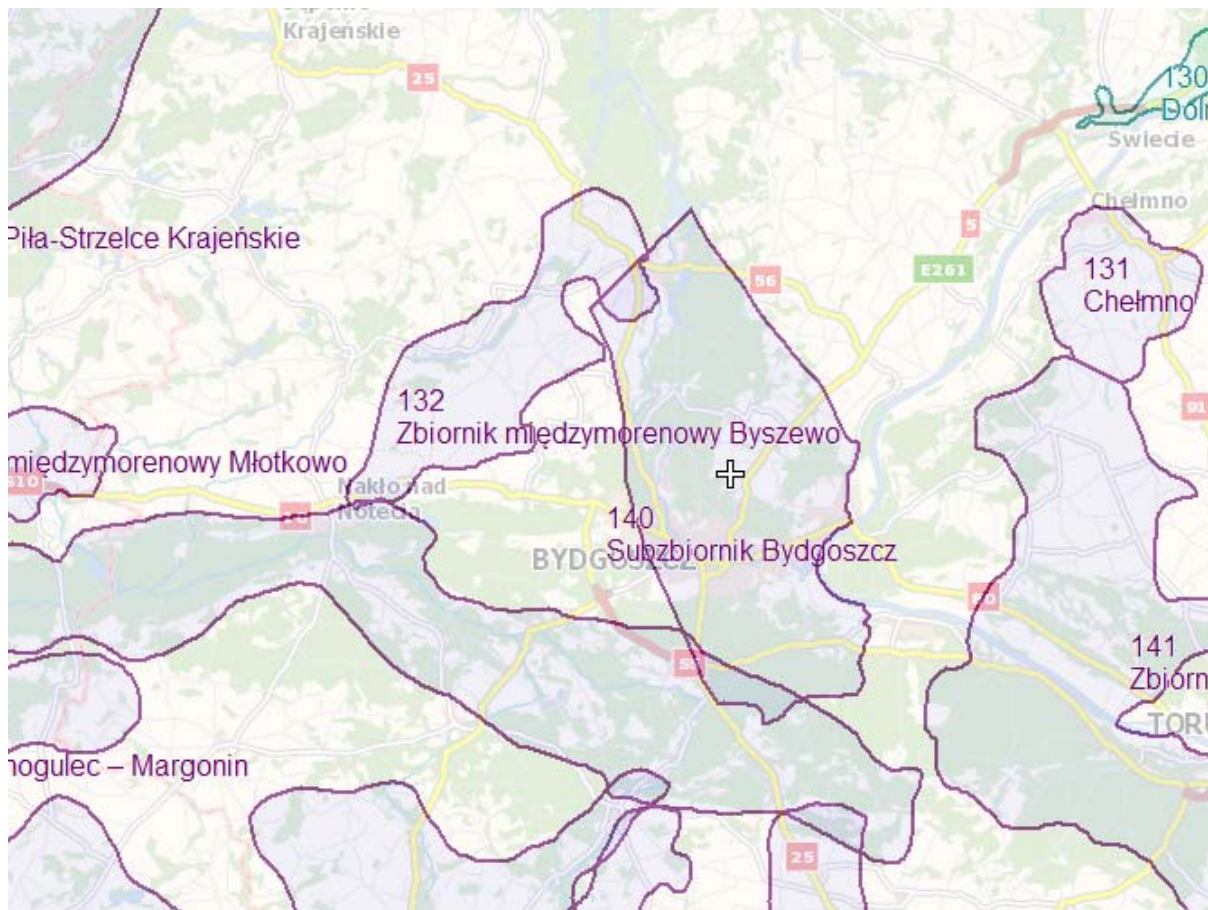
- JCWPd o nr PLGW200044. Stan chemiczny i stan ilościowy są dobre, a osiągnięcie celów środowiskowych nie jest zagrożone.

JCWPd o kodzie PLGW200036. Stan chemiczny i stan ilościowy są dobre, a osiągnięcie celów środowiskowych nie jest zagrożone.



Mapa 7 Lokalizacja względem Jednolitych Części Wód Podziemnych

Planowane przedsięwzięcie znajduje się na terenie obejmującym Główny Zbiornik Wód Podziemnych nr 140, co przedstawiono na mapie poniżej. Ze względu na rozmiary, charakterystykę, technologię realizacji planowanego przedsięwzięcia nie stwarza ono żadnych zagrożeń dla wód podziemnych.



Mapa 8 Lokalizacja inwestycji względem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych.

Wpływ inwestycji na JCWP i JCWPd.

Projekt budowlany zostanie uzgodniony z gestorami sieci wodociągowych oraz innymi podmiotami gospodarującymi na terenie objętym inwestycją.

W przypadku kolizji elementów planowanej instalacji z urządzeniami drenarskimi zrealizowane zostaną pod nadzorem spółki wodnej stosowne prace inżynierskie mające zapewnić ciągłość instalacji.

W razie uszkodzenia infrastruktury w trakcie trwania prac inwestor dokona zgłoszenia tego faktu do stosownych organów, a następnie naprawy uszkodzonego odcinka.

W związku z realizacją, eksploatacją przedsięwzięcia nie nastąpi negatywne oddziaływanie na Jednolite części Wód Podziemnych i Jednolite Części Wód Powierzchniowych. W przewidywalnej przyszłości nie przewiduje się likwidacji inwestycji.

W okresie realizacji przedsięwzięcia na terenie objętym niniejszym wnioskiem przeprowadzone zostaną prace budowlane.

4. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości, a także obiektu budowlanego oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną.

Opis stanu istniejącego.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Jeździeckiej od skrzyżowania z ul. Gdańską do pętli autobusowej na ul. Jeździeckiej na terenie Miasta Bydgoszcz oraz Gminy Osielesko.

Odcinek ul. Jeździeckiej na którym ma zostać zrealizowana infrastruktura dla niechronionych uczestników ruchu wynosi ok. 2,3 km. Planowane przedsięwzięcie ingeruje w drogę publiczną w miejscach, gdzie przewidziane są przejścia dla pieszych, łączna długość tych fragmentów jest mniejsza niż 1 km i wynosi 780m.

Projektowany ciąg pieszo-rowerowy zlokalizowany będzie przy istniejącej drodze jednojezdniowej z dwoma pasami ruchu w przeciwnych kierunkach z nawierzchnią bitumiczną i poboczem gruntowym. Wody opadowe odprowadzane są powierzchniowo na pobocza gruntowe i teren przyległy.

Podczas prac związanych z realizacją przedsięwzięcia dojdzie do wycinki części drzew rosnących na poboczu drogi. Szczegółowy opis drzew znajduje się w dołączonym do karty informacyjnej przedsięwzięcia załączniku nr 2. Wycinka prowadzona będzie poza okresem lęgowym ptaków lub pod nadzorem ornitologa.

Kontrole terenowe dla planowanego przedsięwzięcia przeprowadzono 29 lutego 2020 r. oraz 2 maja 2020 r. Polegały one na przejściu całej trasy planowanego ciągu pieszo-rowerowego. W tym czasie dokonano inwentaryzacji zieleni, zwracano także uwagę na obecność innych grup roślin i zwierząt.

Planowane przedsięwzięcie znajduje się wzdłuż ul. Jeździeckiej. Począwszy od skrzyżowania z ul. Gdańską inwestycja znajduje się w pobliżu zabudowy mieszkaniowej i usługowej, następnie biegnie wzdłuż działek, które są niezagospodarowane, przechodzi przez niewielki ciek, którego brzegi są porośnięte olsem. Druga część inwestycji zaczyna się w pobliżu marketu oraz terenu zajętego przez niewielki silnie zanieczyszczony las z dominacją sosny by potem bieć wzdłuż pola uprawnego. Następnie teren sąsiaduje z zabudową mieszkaniową i ogródkami działkowymi znajdującymi się za niewielkim zagajnikiem początkowo brzoźowym, a następnie sosnowym.

Opisany wyżej charakter terenu rzutuje w dużej mierze na gatunki roślin występujące na trasie planowanego przedsięwzięcia. Prócz gatunków typowych dla siedlisk ruderalnych, wydepczyskowych, takich jak różne gatunki traw, mniszek lekarski, babka lancetowata, tobołki polne, tasznik pospolity, szczaw, oset, miejscami pojawiają się gatunki z nasadzeń jak niewielkie świerki srebrne, ozdobne gatunki jałowców. Do występujących tu krzewów należą

dzika róża, ligustr, wierzba wiciowa, bez lilak, dereń świdwa. Bliskość działek sprawia też, że występują tu gatunki drzew owocowych: jabłonie, śliwy, wiśnie, grusze. Charakter najbardziej zbliżony do naturalnego ma niewielki ols, przez który będzie przebiegać trasa planowanej ścieżki. Ze względu na zacienienie w większości brak jest roślinności tworzącej runo leśne, rosną tam głównie trawy. Warstwę drzew i podszytu tworzy głównie olcha, domieszkowo z wierzbą oraz drzewami owocowymi. W trakcie inwentaryzacji na całej długości trasy nie stwierdzono występowania chronionych gatunków roślin, grzybów, porostów.

Dla planowanej inwestycji wykonano dwie kontrole terenowe. W ich trakcie nie stwierdzono obecności płazów i gadów.

Kontrola 29.02 trwała od 8.00 do 13.00, a kontrola 02.05. od 07.00 do 13.30.

W trakcie prac odkryto trzy miejsca gniazdowania ptaków. Dwa wskazywały na sierpówkę, a jedno najpewniej na rudzika – miejsca gniazdowania nie znajdują się na drzewach planowanych do wycinki.

W trakcie kontroli w lutym w olsie w pobliżu ronda kończącego pierwszy odcinek obserwowano czyża – ok. 20 osobników żerujących w koronach olch. Ponadto na początkowym odcinku trasy obserwowano 23 wróble domowe. Obserwowano też przelatującą sójkę, srokę, 8 kawek, na całym odcinku w pobliżu miejsc zadrzewionych widziano też pojedyncze osobniki bogatki – łącznie 19 osobników.

W trakcie kontroli 02.05. stwierdzono na trasie występowanie 57 osobników szpaka, 26 osobników bogatki, obserwowano też 34 wróble domowe, 17 osobników kosa, 6 grzywaczy, 8 sierpówek, 12 pleszek, 9 kopciuszków, 3 raniuszki, 9 szczygłów, 4 kawki, 1 makolągwę, 1 kruka.

W trakcie inwentaryzacji stwierdzono ślady żerowania dzika na końcu trasy w pobliżu ulicy Podkowa. Poza tym nie stwierdzono obecności innych gatunków ssaków, aczkolwiek możliwe jest występowanie tu lisa, borsuka, wiewiórki.

Projektowane zagospodarowanie terenu.

Przebieg ciągu pieszo-rowerowego został przedstawiony na dołączonym załączniku graficznym.

Kategoria drogi: Na odcinku od pętli do ul. Hipicznej - kategoria gminna, na pozostałym odcinku- kategoria powiatowa.

Klasa funkcjonalna drogi: na odcinku drogi gminnej- klasa L, na odcinku drogi powiatowej: klasa Z.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane będzie na niżej wymienionych działkach:

lp.	nr działki	obręb	jedn. ewid.	gmina
1	17	0362	046101_1	Miasto Bydgoszcz
2	8/7	0362	046101_1	Miasto Bydgoszcz
3	7	0361	046101_1	Miasto Bydgoszcz
4	32	0359	046101_1	Miasto Bydgoszcz
5	25	0359	046101_1	Miasto Bydgoszcz
6	26	0359	046101_1	Miasto Bydgoszcz
7	30	0359	046101_1	Miasto Bydgoszcz
8	11/2	0358	046101_1	Miasto Bydgoszcz
9	9	0358	046101_1	Miasto Bydgoszcz
10	10	0358	046101_1	Miasto Bydgoszcz
11	69	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
12	68	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
13	63	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
14	64	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
15	62	0357	046101_1	Miasto Bydgoszcz
16	162/1	0008 (Niemcz)	040306_2	Osielsko
17	165/41	0008 (Niemcz)	040306_2	Osielsko
18	11/5	0358	046101_1	Miasto Bydgoszcz

W ramach inwestycji planuje się zagospodarować powierzchnię działek zgodnie z dołączonym projektem zagospodarowania terenu.

W zakres inwestycji wchodzi:

- budowa ciągu pieszo - rowerowego,
- przebudowa włączy dróg wewnętrznych i zjazdów do posesji.

Teren inwestycji nie jest wpisany do rejestru zabytków oraz nie podlega ochronie na podstawie ustaleń planu miejscowego. Wnioskowana inwestycja nie leży w granicach obszarów ograniczonego użytkowania, osuwania się mas ziemnych oraz obszarów

podlegających ochronie z tytułu obowiązujących przepisów o ochronie dóbr kultury, gruntów rolnych i leśnych.

5. Rodzaj technologii.

Planowana inwestycja znajduje się na granicy Miasta Bydgoszcz oraz Gminy Osielsko w obszarze z zabudową jednorodzinną i usługową. Projektowany ciąg pieszy zlokalizowany będzie wzdłuż ulicy Jeździeckiej, stanowiącej drogę jednojezdniową z dwoma pasami ruchu w przeciwnych kierunkach z nawierzchnią bitumiczną i poboczem gruntowym. Przyległe działki w części są niezabudowane i pokryte lasem lub niewielkimi zakrzewieniami i zadrzewieniami, a w części stanowią dojazdy do posesji.

W ramach robót ziemnych planuje się: - zdjęcie warstwy gleby organicznej, - kształtowanie korpusu ciągu pieszo-rowerowego oraz korektę skarp. Ziemia uzyskana przy niwelacji terenu i korytowaniu ścieżki będzie przez Wykonawcę wykorzystana w maksymalnym stopniu do budowy korpusu ścieżki. Grunty przydatne do budowy nasypów mogą być wywiezione poza teren budowy tylko wówczas, gdy stanowią nadmiar objętości robót ziemnych. Sprzęt będący własnością Wykonawcy lub wynajęty do wykonania robót ma być utrzymywany w dobrym stanie i gotowości do pracy. Musi być zgodny z normami ochrony środowiska i przepisami dotyczącymi jego użytkowania. Wykonawca dostarczy Inwestorowi kopie dokumentów potwierdzających dopuszczenie sprzętu do użytkowania i przeglądów okresowych.

Nawierzchnię planowanego ciągu pieszo-rowerowego stanowić będzie mieszanka bitumiczna. Pod warstwą ścieralną zostanie wykonana warstwa z kruszywa łamanego, a pod nią znajdować się będzie utwardzone podłoże. Pomiędzy kruszywem, a podłożem gruntowym zostanie zamontowana warstwa geowłókniny.

6. Ewentualne warianty przedsięwzięcia.

Przy ustaleniu przebiegu projektowanego ciągu pieszo-rowerowego uwzględniony został istniejący układ drogowy. Zostały wzięte pod uwagę parametry techniczne drogi ustalone przez inwestora, istniejące zagospodarowanie terenu i zabudowa mieszkalna.

Wariant „0”- bezinwestycyjny:

Brak realizacji planowanego przedsięwzięcia związany będzie z utrzymaniem braku wydzielonej części drogi dla ruchu pieszego. Pozostawienie stanu obecnego, z uwagi na wyżej

wymieniony argument będzie powodować wraz ze wzrostem natężenia ruchu większe niebezpieczeństwo dla okolicznych mieszkańców.

Wariant wnioskodawcy:

Podczas opracowywania projektu rozważano różne warianty przebiegu oraz możliwości zastosowania rozwiązań technicznych.

Projektowane rozwiązanie pozwoli na:

- wzrost bezpieczeństwa ruchu pojazdów oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych,
- poprawę komfortu dojazdu do miejscowości.

Wariant wybrany przez wnioskodawcę jest optymalny z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć oraz ze względu na oddziaływanie na środowisko.

Wariant alternatywny:

Pierwotnie rozpatrywanym wariantem alternatywnym było poprowadzenie trasy ciągu pieszo - rowerowego w większym oddaleniu od jezdni na odcinku pomiędzy ul. Podkowa, a ul. Konopnickiej. Oznaczałoby to konieczność wycięcia całego znajdującego się tam drzewostanu – łącznie kilkuset drzew. W trakcie prac projektowych dokonano korekty trasy przedsięwzięcia tak, aby nie trzeba było prowadzić trasy ścieżki przez znajdujący się tam las, co sprawiło iż liczba drzew planowanych do wycinki wielokrotnie zmalała.

Z powyżej przedstawionych możliwości, wariant wnioskodawcy został uznany za najbardziej korzystny.

7. Rozwiązanie chroniące środowisko.

a. Faza realizacji.

Zgodnie z art. 144 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 *Prawo ochrony środowiska* [Dz. U. z 2001 r., nr 62, poz. 621 z późniejszymi zmianami] eksploatacja instalacji nie powinna powodować przekroczenia standardów jakości środowiska. Jak wskazano wprost w przywołanym przepisie standardy, jakości środowiska dotyczą jedynie etapu eksploatacji instalacji. Zgodnie z art. 142 wielkość emisji z instalacji lub urządzenia w warunkach odbiegających od normalnych powinna wynikać z uzasadnionych potrzeb technicznych i nie może występować dłużej niż jest to konieczne. Niniejszy przepis wskazuje ponadto, iż warunkami odbiegającymi od normalnych są w szczególności: rozruch, awaria oraz likwidacja.

W przypadku etapu realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie ciągu pieszo-rowerowego, etap ten należy zakwalifikować do warunków odbiegających od normalnych, gdzie standardy akustyczne środowiska nie zostały określone, a oddziaływanie tego etapu ograniczone zostało jedynie względami technicznymi.

Uciążliwości i niekorzystne oddziaływania inwestycji w fazie budowy mogą być ograniczone i mają charakter tymczasowy. Uwarunkowane jest to odpowiednim prowadzeniem robót. Roboty budowlane, aby spełniać wymagania związane z ochroną środowiska, powinny być poprzedzone szczegółowym planem i harmonogramem robót uwzględniającym zabezpieczenia, w którym zapewni się odpowiednią organizację placu budowy, stały nadzór nad wykonawcami robót i ich pracownikami.

Zaplecze budowy, park maszynowy i miejsce składowania materiałów budowlanych należy zlokalizować na terenie przekształconym antropogenicznie, w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej, poza obszarami zadrzewionymi, z dala od zbiorników i cieków wodnych oraz poza terenami chronionymi akustycznie. Zaplecze budowy oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy będzie należała do obowiązków wykonawcy robót.

Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych w trakcie realizacji robót budowlanych przewiduje się zorganizowanie zaplecza placu budowy wyposażonego w przenośne toalety a ścieki socjalno-bytowe odprowadzone zostaną do szczelnych zbiorników bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

Sprzęt i środki transportowe powinny być dobierane na budowę z uwzględnieniem ich wpływu na środowisko (zużycie paliwa, jego rodzaj, ilość wydzielanych spalin, hałas, drgania jak również stan techniczny). Konieczna jest prawidłowa eksploatacja i właściwa konserwacja sprzętu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone i przeładowane oraz powinny spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi.

W trakcie budowy tereny w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia są narażone na okresowe zakłócenia akustyczne spowodowane pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami transportującymi materiały budowlane i surowce. Hałas powstający na etapie budowy będzie krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń i może dochodzić do 70 m. W celu ograniczenia uciążliwości

akustycznej na etapie budowy zakłada się, że roboty będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej tj. w godz. 6.00 – 22.00 poza pracami wymagającymi technologicznie ciągłości pracy oraz w miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie będą pracować jednocześnie. Na etapie prowadzenia prac budowlanych zaleca się:

- zaplanować wszelkie operacje z uszyciem ciężkiego sprzętu,
- stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym,
- czas budowy ograniczyć do pory dziennej,
- przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw.

Prace budowlane powinny być prowadzone przez pojazdy sprawne technicznie, które po zakończeniu pracy lub w przypadku awarii należy odprowadzić na miejsce postoju o szczelnej nawierzchni uniemożliwiającej przedostawanie się zanieczyszczeń ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego.

Budowa będzie wymagała wycinki drzew i krzewów. Należy indywidualnie zabezpieczyć istniejące zadrzewienia nieprzeznaczone do usunięcia znajdujące się w bezpośrednim sąsiedztwie drogi podczas budowy. Drzewa rosnące w tych miejscach, przy których będzie pracować ciężki sprzęt zostaną osłonięte za pomocą mat lub odeskowane, tak aby nie uległy uszkodzeniu w wyniku prac.

Krzewy, przy których będzie pracować ciężki sprzęt na ten czas zostaną wyгородzone tak, aby nie doszło do ich uszkodzenia.

W trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych należy stosować takie surowce, materiały, techniki i technologie, które zapobiegają powstawaniu odpadów lub pozwalają na ograniczenie ich ilości, negatywnego wpływu na środowisko, zdrowie i życie ludzi. Czasowe gromadzenie odpadów należy prowadzić zgodnie z przepisami prawa, w miejscach do tego wyznaczonych i odpowiednio zorganizowanych, tak, aby minimalizować ich negatywny wpływ na środowisko.

Minimalizacja w zakresie środowiska przyrodniczego podczas realizacji inwestycji polegać będzie przede wszystkim na minimalizacji czasookresu trwania budowy.

W celu ograniczenia możliwości wtargnięcia fauny na teren placu budowy ewentualne wykopy należy kontrolować pod kątem obecności w nich zwierząt i w razie ich znalezienia należy je złapać i wypuścić poza terenem budowy.

Nadmiar gleby należy w miarę możliwości wykorzystać na miejscu (np. do wykonania lub umocnienia skarp nasypów, wykopów, rowów oraz wyrównania terenu) lub przekazać, jako odpad odpowiednim odbiorcom. Zdjętą glebę można zagospodarowywać tylko wtedy,

gdy nie jest zanieczyszczona substancjami niebezpiecznymi. Zdjętą glebę przeznaczoną do późniejszego wykorzystania należy składować w regularnych przyzmach. Wszelkie realizowane wykopy nie będą wymagać odwodnienia i będą na tyle płytkie, że nie przewiduje się możliwości napływania wód podziemnych.

Na analizowanym terenie nie zidentyfikowano szlaków migracji zwierząt. Z uwagi na przebieg części ciągu pieszo-rowerowego przez tereny, mogą zdarzyć się wędrówki zwierząt. Na etapie budowy wystąpią miejscowe i krótkotrwałe zakłócenia w trasach ewentualnych wędrówek zwierząt, które nie powinny mieć wpływu na zmianę przyzwyczajzeń zwierząt.

Inwestor planuje realizację nasadzeń zastępczych za wycięte drzewa i krzewy. Ilość posadzonych drzew powinna odzwierciedlać ilość tych wyciętych, podobnie powierzchnia usuniętych krzewów powinna odzwierciedlać powierzchnię tych usuniętych. Nasadzenia zastępcze zostaną zrealizowane na gruncie należącym do inwestora, przy czym możliwa jest ich realizacja w istniejącym pasie drogowym, wzdłuż którego planowane jest przedmiotowe przedsięwzięcie. Nasadzenia powinny być wykonane przy zastosowaniu rodzimych gatunków drzew i krzewów, tak aby nie zwiększać ilości gatunków obcego pochodzenia – zwłaszcza gatunków inwazyjnych. Nasadzeń nie trzeba dokonywać za drzewa obumarłe oraz owocowe i gatunki obcego pochodzenia. Łącznie odtworzona powinna zostać powierzchnia ok. 255 m² krzewów oraz posadzonych powinno zostać 49 drzew. Szczegółowe miejsca dokonania nasadzeń będą znane na dalszych etapach, po wykonaniu inwestycji. Muszą one bowiem uwzględnić pojawienie się nowej infrastruktury, granice działek, przebieg linii energetycznych i innych obiektów infrastrukturalnych.

b. Faza eksploatacji.

Na etapie eksploatacji ciągu pieszo-rowerowego proponowane rozwiązania dotyczą jedynie: utrzymania czystości (usuwanie odpadów) i przejezdności w okresie największej frekwencji ruchu pieszego i rowerowego, odchwaszczania utwardzonego pasa ścieżki, utrzymania zieleni towarzyszącej.

8. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzonych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko.

W trakcie realizacji przedsięwzięcia może wystąpić okresowe pogorszenie jakości powietrza atmosferycznego związane z emisją gazów i spalin. Uciążliwości te mogą wystąpić w związku z prowadzeniem robót drogowych z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego oraz

wykonywaniem prac ziemnych i układaniem nawierzchni. Emisje spalin z użytkowanych maszyn będą na poziomie emisji z samochodów ciężarowych. Podczas pracy maszyn drogowych może wystąpić zwiększona emisja wtórna pyłów.

Dodatkowo może wystąpić okresowe zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego pyłami w związku z prowadzeniem prac ziemnych oraz poruszaniem się sprzętu budowlanego. Występujące oddziaływanie będzie miało charakter lokalny i krótkotrwały, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia.

W miarę możliwości substancje pyliste będą przewożone pod plandekami. Dopuszcza się także zwilżanie terenu inwestycji celem zminimalizowania pylenia.

W trakcie budowy w rejonie lokalizacji przedsięwzięcia wystąpi również okresowa emisja hałasu do otoczenia spowodowana pracą ciężkiego sprzętu budowlanego oraz przejazdami transportującymi materiały budowlane i surowce. Hałas powstający na etapie budowy jest krótkotrwały o charakterze lokalnym i ustąpi po zakończeniu robót. Uciążliwość akustyczna zależna jest od odległości od placu budowy oraz od czasu pracy poszczególnych urządzeń. Ogólnie można stwierdzić, że uciążliwość akustyczna placu budowy może dochodzić do 70m.

Faza eksploatacji:

Podczas eksploatacji, w trakcie normalnej pracy, zrealizowana inwestycja nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów i znacząco wpływać na stan środowiska w rejonie swej lokalizacji.

W fazie eksploatacji nie przewiduje się emisji hałasu do środowiska.

Eksploatacja inwestycji – ciągu pieszo – rowerowego nie wiąże się z emisją zanieczyszczeń do atmosfery.

Na etapie eksploatacji przewiduje się powstawanie odpadów związanych z utrzymaniem ciągu pieszo-rowerowego (odpady powstające podczas prac związanych z naprawami nawierzchni, odpady masy roślinnej powstające w związku z pielęgnacją zieleni urządzonej, odpady powstające w wyniku wypadków itp.).

9. Przewidywana ilość i rodzaje wytwarzanych odpadów oraz ich wpływ na środowisko.

Etap budowy.

W związku z budową powstać mogą odpady podane w tabeli poniżej. Odpady będą składowane selektywnie w pojemnikach dostosowanych od ich składu chemicznego oraz konsystencji.

15	Odpady opakowaniowe; sorbenty, tkaniny do wycierania, materiały filtracyjne i ubrania ochronne nieujęte w innych grupach
15 01	Odpady opakowaniowe (włącznie z selektywnie gromadzonymi komunalnymi odpadami opakowaniowymi)
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych
15 01 03	Opakowania z drewna
15 01 04	Opakowania z metali
15 01 05	Opakowania wielomateriałowe
15 01 06	Zmieszane odpady opakowaniowe
15 01 10*	Opakowania zawierające pozostałości substancji niebezpiecznych lub nimi zanieczyszczone
15 02	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne (w tym filtry olejowe nieujęte w innych grupach), tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi
15 02 03	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki) i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02
16 02	Odpady urządzeń elektrycznych i elektronicznych
16 02 13*	Zużyte urządzenia zawierające niebezpieczne elementy inne niż wymienione w 16 02 09 do 16 02 12 (np. świetlówki, lampy)
17	Odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych)
17 01	Odpady materiałów i elementów budowlanych oraz infrastruktury drogowej (np. beton, cegły, płyty, ceramika)
17 01 81	Odpady z remontów i przebudowy dróg
17 02	Odpady drewna, szkła i tworzyw sztucznych
17 02 01	Drewno
17 02 02	Szkło
17 02 03	Tworzywa sztuczne
17 04	Odpady i złomy metaliczne oraz stopów metali
17 04 07	Odpady stalowe i metalowe
17 04 11	Kable inne niż wymienione w 17 04 10
17 05	Gleba i ziemia (włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych oraz urobek z pogłębiania)
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03
17 05 06	Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05
17 09	Inne odpady z budowy, remontów i demontażu
17 09 03*	Inne odpady z budowy, remontów i demontażu (w tym odpady zmieszane) zawierające substancje niebezpieczne
17 09 04	Zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03
20	Odpady komunalne łącznie z frakcjami gromadzonymi selektywnie
20 03	Inne odpady komunalne
20 03 01	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne

Sposoby postępowania z odpadami przedstawiono w tabeli poniżej.

Kod odpadu	Sposób utylizacji
15 01 01	R1, R11
15 01 02	R1, R11
15 01 03	R1, R11
15 01 04	R4
15 01 05	R1, R11, R13
15 01 06	R1, R11, R13
15 01 10*	R11, R13

15 02 02*	R11, R13
15 02 03	R11, R13
16 02 13*	R11, R13
17 01 81	R11, R13
17 02 01	R1, R11
17 02 02	R11
17 02 03	R11, R13
17 04 11	R11, R13
17 05 04	R11, R13
17 05 06	R11, R13
17 09 03*	R11, R13
17 09 04	R11, R13
20 03 01	R11, R13

Etap eksploatacji.

Na etapie eksploatacji nie przewiduje się powstawania odpadów, za wyjątkiem tych pochodzących z prac remontowych. Kody odpadów, które mogą powstać oraz sposoby ich utylizacji są analogiczne jak na etapie budowy. Obecnie nie sposób podać przewidywanej ilości odpadów, która może powstać w związku z eksploatacją inwestycji.

Prócz wyżej podanych odpadów mogą również pojawiać się okresowo te związane z utrzymaniem – zmiataniem terenu – 20 03 03 – odpady z czyszczenia ulic i placów. Przewidywana ilość, to ok. 0,3 Mg rocznie.

10. Przewidywana ilość wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii.

Etap budowy:

Pewne zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych powinno odbywać się z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (koparki, walców, zagęszczarek itp.). Składowanie substancji mogących szkodzić górną część warstw geologicznych powinno być oddzielone materiałami izolacyjnymi. Przy właściwej organizacji pracy, sprawnych (bez wycieków olejów i płynów eksploatacyjnych) maszynach budowlanych zagrożenie dla środowiska gruntowo-wodnego będzie mało prawdopodobne. Aby zminimalizować występowanie jakiegokolwiek niebezpieczeństwa, dodatkowo należy zwrócić uwagę na to, aby: - sprzęt używany do prac ziemnych i montażowych był sprawny /bez wycieków paliwa i olejów/, - materiały użyte do budowy nie wchodziły w reakcje chemiczne, których produkty powodowałyby zanieczyszczenie wód

podziemnych, - wprowadzono zakaz wylewania olejów i innych substancji niebezpiecznych w grunt. W trakcie prac nie przewiduje się konieczności napraw pojazdów, czy uzupełniania paliwa na terenie objętym inwestycją, chyba że będzie to absolutnie konieczne, wówczas odbywać się to będzie na terenie utwardzonym wyposażonym w sorbent.

W trakcie etapu realizacji zostanie zdjęte ok. 7000 m³ gruntu. Do budowy zostanie wykorzystane:

- ok. 2500 m³ kruszywa różnych frakcji;
- ok 400 m³ betonu;
- ok. 100 m³ podsypki cementowo-piaskowej;
- ok. 6000 m² prefabrykatów betonowych;
- ok. 1000 m³ wody;
- ok. 1500 m³ mieszanki bitumicznej;
- ok. 1500 l paliw.

Zjawiskiem niepożądanym, ściśle jednak związanym z ruchem pojazdów samochodowych jest hałas drogowy. W zależności od poziomu, hałas ten może być odbierany jako :

- nieuciążliwy $Leq < 52 \text{ dB(A)}$
- średnio uciążliwy $52 \text{ dB(A)} < Leq < 62 \text{ dB(A)}$
- uciążliwy $62 \text{ dB(A)} < Leq < 70 \text{ dB(A)}$
- bardzo uciążliwy $Leq > 70 \text{ dB(A)}$

W okresie budowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 70 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego.

Wibracje przy realizacji tego typu obiektów są powodowane przez pracę maszyn ziemnych, roboty nawierzchniowe, pracę walców, zagęszczarek itp. Widmo częstotliwościowe tych wibracji zawiera składowe od kilku do kilkaset Hz w zależności od rodzaju urządzenia. Składowe o częstotliwościach powyżej 30 Hz są silnie tłumione w gruncie natomiast składowe o częstotliwościach do kilkunastu Hz mogą przenosić się na tereny nawet znacznie oddalone od miejsca budowy. Oddziaływania wibracji podczas budowy mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych.

Etap eksploatacji:

Na etapie eksploatacji ciągi pieszo-rowerowe praktycznie nie powodują powstawania żadnych oddziaływań i uciążliwości.

11. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko.

W opisywanym przypadku nie występuje transgraniczne oddziaływanie na środowisko.

12. Ryzyko wystąpienia poważnej awarii przemysłowej lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

W myśl ustawy Prawo ochrony środowiska przez poważną awarię uważa się zdarzenie, w szczególności emisję, pożar lub eksplozję, powstałe w trakcie procesu przemysłowego, magazynowania lub transportu, w których występuje jedna lub więcej niebezpiecznych substancji, prowadzące do natychmiastowego powstania zagrożenia życia lub zdrowia ludzi lub środowiska lub powstania takiego zagrożenia z opóźnieniem. Zgodnie z wymienioną definicją ciągi pieszo - rowerowe nie należą do grupy obiektów stwarzających zagrożenie dla środowiska w wyniku wystąpienia pożaru, wybuchu lub wycieku paliwa.

Ponadto, w myśl z Rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 9 kwietnia 2002 r. w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. 2002 Nr 58, poz. 535 ze zm.), nie występują żadne przesłanki świadczące o możliwości zaliczenia przedmiotowej inwestycji do zakładów o zwiększonym lub o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Dodatkowo, ze względu na zastosowane rozwiązania techniczne i technologiczne planowanego przedsięwzięcia, nie przewiduje się wystąpienia poważnych awarii przemysłowych.

Ryzyko wystąpienia sytuacji awaryjnej dotyczyć może jedynie ewentualnych zakłóceń w funkcjonowaniu sprzętu mechanicznego stosowanego w fazie budowy inwestycji [np. wyciek substancji ropopochodnych] i stworzyć zagrożenie dla środowiska. Jednakże zapobieganie wystąpienia takiej ewentualności prowadzone jest w sposób ciągły poprzez:

- stałą kontrolę sprzętu używanego podczas przygotowywania terenu pod inwestycję pod kątem możliwych wycieków i awarii;
- ewentualne naprawy sprzętu mechanicznego prowadzone będą w miejscach do tego przystosowanych;

- realizacja inwestycji przez wykwalifikowaną i wyspecjalizowaną ekipę budowlaną.

Faza eksploatacji inwestycji brak jest możliwości wystąpienia jakichkolwiek zdarzeń awaryjnych związanych z planowanym przedsięwzięciem.

Zgodnie z Rozporządzeniem w sprawie rodzajów i ilości substancji niebezpiecznych, których znajdowanie się w zakładzie decyduje o zaliczeniu go do zakładu o zwiększonym ryzyku albo zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej [Dz. U. 2002 Nr 58, poz. 535 ze zm.] przedmiotowa inwestycja nie została zaliczona do zakładów o dużym ryzyku wystąpienia awarii ani do zakładów o zwiększonym ryzyku wystąpienia awarii.

Z ww. przyczyn nie ma również możliwości wystąpienia katastrofy naturalnej. Inwestycja jest całkowicie przyjazna środowisku, nie powodująca żadnych emisji na etapie jej eksploatacji.

13. Przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, znajdujące się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się na obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia – w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania się.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje budowę ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż ul. Jeździeckiej od skrzyżowania z ul. Gdańską do pętli autobusowej na ul. Jeździeckiej na terenie Miasta Bydgoszcz oraz Gminy Osielsko.

Odcinek ul. Jeździeckiej na którym ma zostać zrealizowana infrastruktura dla niechronionych uczestników ruchu wynosi ok 2,3 km. Planowane przedsięwzięcie ingeruje w drogę publiczną w miejscach, gdzie przewidziane są przejścia dla pieszych, łączna długość tych fragmentów jest mniejsza niż 1 km i wynosi 780m.

Na odcinku od pętli do ul. Hipicznej ul. Jeździecka posiada kategorię gminną, na pozostałym odcinku jest drogą kategorii powiatowej. Z ulicą Jeździecką na projektowanym odcinku łączą się ulice (położone na terenie gminy Osielsko jak i na terenie Miasta Bydgoszczy):

- Gdańska,
- Słowackiego,
- droga prowadząca do ogrodu Botanicznego,
- Bydgoska,
- Hipiczna,
- Strzemienna,
- Siodłowa,

- Dżokejowa,
- Rymarska,
- Podkowa,
- Sowa,
- Wilgi,
- Bażancia,
- Arkadia,
- Sielska,
- Marii Konopnickiej.

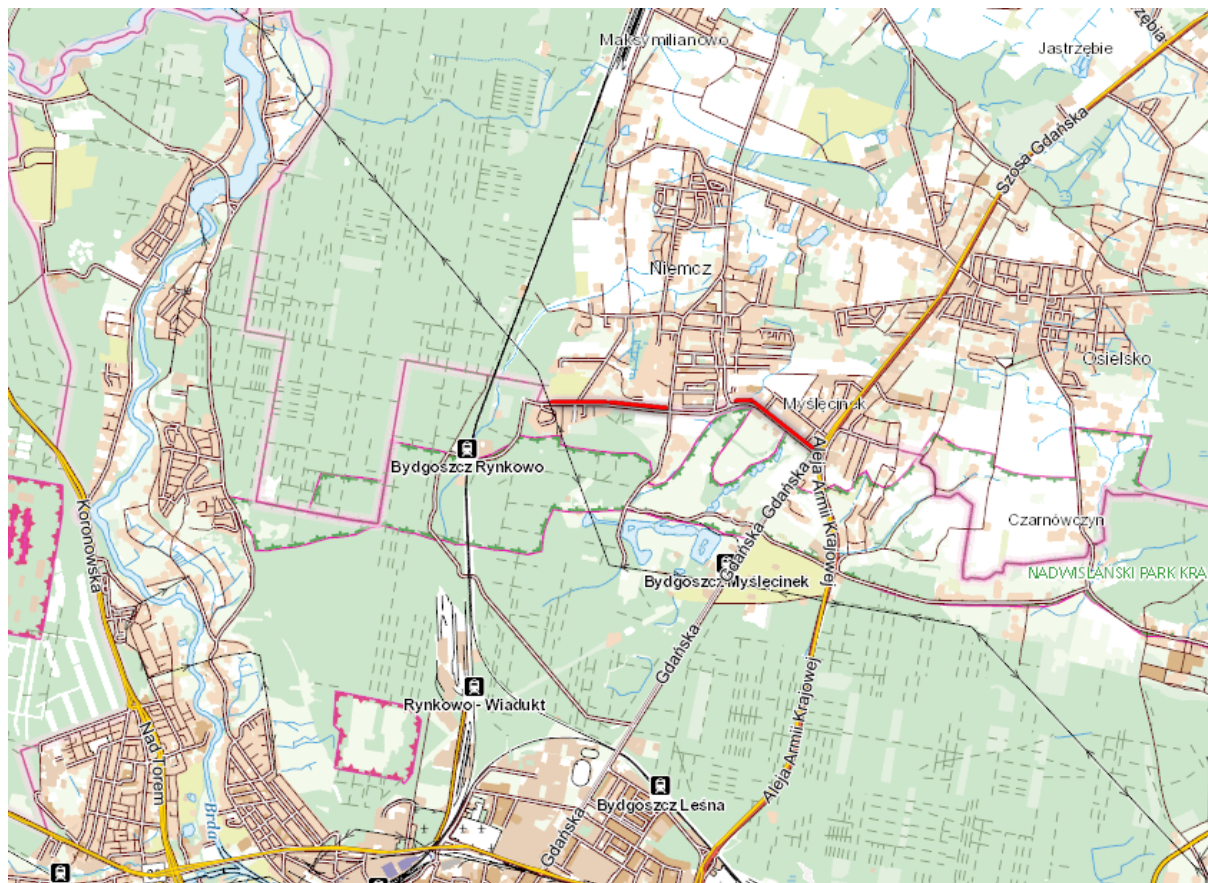
Na ul. Jeździeckiej znajdują się liczne zjazdy do posesji przyległych. Na terenie objętym zakresem inwestycji występują sieci techniczne administrowane przez gestorów zewnętrznych. Na odcinku między ul. Słowackiego a ul. Hipiczną istnieje infrastruktura pieszo-rowerowa. Na niewielkim odcinku objętym opracowaniem istnieje oświetlenie.

Kategoria drogi: Na odcinku od pętli do ul. Hipicznej - kategoria gminna, na pozostałym odcinku- kategoria powiatowa.

Klasa funkcjonalna drogi: na odcinku drogi gminnej- klasa L, na odcinku drogi powiatowej: klasa Z.

Oddziaływanie inwestycji polegającej na budowie ciągu pieszo – rowerowego na etapie budowy może skumulować się w zakresie emisji hałasu i zanieczyszczenia powietrza z istniejącą drogą – ul. Jeździecką. Będą to oddziaływania przejściowe, stosunkowo krótkotrwałe i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych.

W trakcie normalnej eksploatacji brak jest jakiejkolwiek możliwości wystąpienia oddziaływań skumulowanych. Podobnie jak na etapie realizacji, także w tym etapie ewentualne oddziaływania będą występować w przypadku prac remontowych i będą mieć związek z pracą maszyn budowlanych. W rejonie inwestycji brak jest przedsięwzięć, z którymi mogłoby dojść do kumulacji oddziaływań.



Mapa 9 Lokalizacja planowanej inwestycji.

14. Informacja dotycząca prac rozbiórkowych dla przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Przy realizacji budowy ciągu pieszo - rowerowego przeważająca większość odpadów powstająca podczas robót to całkowicie obojętne dla środowiska odpady mineralne (Grupa 17 - odpady z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej). Powstaną odpady betonowe, pozostałości używanych elementów betonowych, krawężników, płyt, kostek oraz betonowych elementów obiektów inżynierskich i infrastruktury technicznej. Odpady złomu, gruzu, oraz materiałów izolacyjnych należy przekazać na wysypisko odpadów komunalnych. Powstałe odpady stałe i kruszywa łamanego powinny być umieszczane na odpowiednio przygotowanych składowiskach i wykorzystane w recyklingu np. do wbudowania w inne drogi. Odpady podobne do komunalnych powstające w trakcie budowy winny być gromadzone w pojemnikach na śmieci i systematycznie wywożone na wysypisko przez odpowiednie służby.

Na etapie organizacji budowy należy zorganizować właściwą segregację i gromadzenie odpadów. W związku z tym, że zaplecze budowy organizuje Wykonawca, na obecnym etapie nie jest możliwe dokładne podanie miejsc magazynowania odpadów oraz podanie ilości

powstających odpadów. Analogicznie niemożliwe jest podanie stosowanych metod odzysku odpadów oraz możliwości technicznych i organizacyjnych pozwalających prowadzić działalność w tym zakresie. Należy dążyć do recyklingu odpadów opakowaniowych. Opakowania metalowe powinny być przekazane na złom, a opakowania z tworzyw sztucznych i papierów w postaci worków przekazane do skupu surowców wtórnych. Część odpadów powstanie w wyniku usuwania drzew i krzewów. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, że duży procent pozyskanego drewna z przeprowadzonej wycinki będzie miała wartość towaru, nie zaś odpadu. Natomiast odpady powstałe przy karczowaniu i wycinie drzew należy przekazać na kompostownię lub zrąbkować na miejscu i użyć do ściółkowania gleby w trakcie zakładania nowej zieleni.

Ponadto powstawać będą śmieci typu bytowego wytwarzane przez ekipy budowlane na zapleczu budowy. W obecnej fazie projektowania nie jest możliwe wykonanie prognozy ilości tych zanieczyszczeń. Źródła tych ścieków wystąpią okresowo, w największym nasileniu w miejscach zapleczy budowy. Dla minimalizacji zagrożenia zanieczyszczeniem wód powierzchniowych i gruntowych należy zainstalować na zapleczach i placach budowy przenośne sanitariaty. Ścieki socjalne gromadzone w zbiornikach kabin sanitarnych należy okresowo wywozić.

Firmy odbierające odpady budowlane muszą posiadać odpowiednie uprawnienia do prowadzenia gospodarki w zakresie selekcjonowania, utylizacji i transportu odpadów oraz wykazać się dokumentacją o bezpiecznym deponowaniu odpadów na składowiskach.

Prawidłowo prowadzona budowa, na której przestrzega się zasady odpowiedniego składowania materiałów budowlanych oraz, na której odpady gromadzi się bezpośrednio w kontenerach nie powoduje dodatkowego zanieczyszczenia gleby i powierzchni ziemi. Niemniej na etapie realizacji należy zapewnić bezpieczne warunki tankowania maszyn budowlanych a obsługa techniczna taboru powinna być w miarę możliwości wykonywana poza placem budowy lub w jego części specjalnie zabezpieczonej przed przedostaniem się niebezpiecznych odpadów do środowiska (odpowiednie uszczelnienie i ukształtowanie nawierzchni stanowiska serwisowego).

Tabela 1 Ilości odpadów, które powstaną na etapie likwidacji przedsięwzięcia.

L.p.	Nazwa odpadu	Kod odpadu	Sposób czasowego składowania	Sposób wykorzystania	Ilość [t]
1.	Odpady betonu i gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wykorzystanie do rekultywacji terenów lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	5
2.	Gruz ceglany	17 01 02	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wykorzystanie do rekultywacji terenów lub odzysk albo wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	0,5
3.	Zmieszane odpady z betonu gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	17 01 07	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	2
4.	Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	3
5.	Szkło Tworzywa sztuczne	17 02 02 17 02 03	Magazynowanie posegregowanych odpadów w pojemnikach na placu budowy	Przekazanie do punktu skupu surowców wtórnych lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	3
6.	Żelazo i stal	17 04 05	Magazynowanie posegregowanych odpadów drobnych metali w pojemnikach, większych luzem na placu budowy	Sprzedaż do składnicy złomu w celu odzysku surowca lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	2
7.	Mieszanki metali	17 04 07	Magazynowanie posegregowanych odpadów w pojemnikach	Przekazanie do punktu skupu surowców wtórnych lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	0,5
8.	Kable	17 04 11	Na placach budowy w uporządkowany sposób	Przekazanie do właścicieli linii i ponownego montażu lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	0,2
9.	Gleba i ziemia, w tym kamienie nie zawierające substancji niebezpiecznych	17 05 04	Na placu budowy w uporządkowany sposób	Przewóz na miejsce odkładu lub wbudowanie w nasyp, wyrównanie terenu	100
10.	Ziemia (humus)	17 05 04	Na placu budowy w uporządkowany sposób (w przyzmach)	Do wykorzystania przy nasadzeniu zieleni, humusowaniu skarp i na odkład	2500
11.	Urobek z pogłębiania niezawierający substancji niebezpiecznych	17 05 06	Na placu budowy w uporządkowany sposób	Przewóz na miejsce odkładu lub wykorzystanie do wyrównania terenu	4
12.	Odpady ulegające biodegradacji	20 02 01	Nie składować	Rozdrobnić na żrąbki i wywieźć do kompostowni lub do wykorzystania przez Wykonawcę trakcie rekultywacji terenu i zazieleniania terenu	5
13.	Opakowania z papieru i tektury Opakowania z tworzyw sztucznych Opakowania z drewna	15 01 01 15 01 02 15 01 03	Magazynowanie posegregowanych odpadów w pojemnikach lub przyzmach na placu budowy	Przekazanie do punktu skupu surowców wtórnych lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	2

14.	Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	Magazynowanie posegregowanych odpadów w pojemnikach	Przekazanie do punktu skupu surowców wtórnych lub wywóz na składowisko odpadów komunalnych przez uprawnionych odbiorców	2
-----	---	----------	---	---	---

Poniżej w tabeli przedstawiono metody postępowania z odpadami zgodnie z ustawą.

Nazwa odpadu	Kod odpadu	Sposób utylizacji zgodnie z ustawą
Odpady betonu i gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	R11; R13
Zmieszane odpady z betonu gruzu ceglanego, odpadowych materiałów ceramicznych i elementów wyposażenia	17 01 07	R11; R13
Odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	R11; R13
Szkło	17 02 02	R11; R13
Tworzywa sztuczne	17 02 03	R11; R13
Żelazo i stal	17 04 05	R4; R11; R13
Mieszaniny metali	17 04 07	R4; R11; R13
Kable	17 04 11	R4; R11; R13
Gleba i ziemia, w tym kamienie nie zawierające substancji niebezpiecznych	17 05 04	R11; R13
Ziemia (humus)	17 05 04	R11; R13
Odpady ulegające biodegradacji	20 02 01	R11; R13
Opakowania z papieru i tektury	15 01 01	R1; R11; R13
Opakowania z tworzyw sztucznych	15 01 02	R1; R11; R13
Opakowania z drewna	15 01 03	R1; R11; R13
Niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne	20 03 01	R11; R13

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

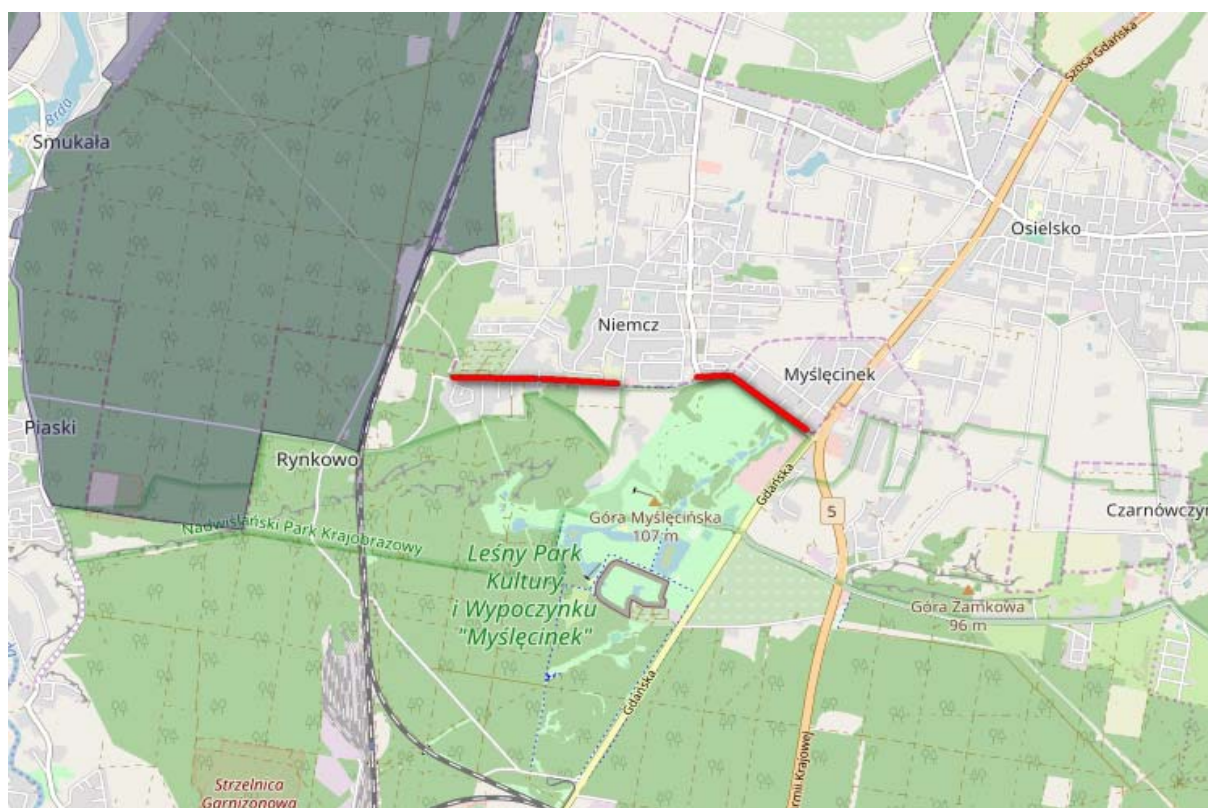
W myśli ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, formami ochrony przyrody są:

- Parki Narodowe,
- Rezerваты Przyrody,
- Parki Krajobrazowe,
- Obszary Chronionego Krajobrazu,
- Obszary Natura 2000,
- Pomniki Przyrody,
- Stanowiska Dokumentacyjne,

- Użytki Ekologiczne,
- Zespoły Przyrodniczo-Krajobrazowe.

Planowana inwestycja nie jest położona na terenach chronionych ani na obszarach wyznaczonych przez Instytut Biologii Ssaków Polskiej Akademii Nauk jako korytarze ekologiczne. Inwestycja znajduje się w pobliżu drogi, która sama w sobie stwarza efekt bariery. Dodatkowo przez większość czasu będzie ona wzdłuż terenu zabudowanego, gdzie posesje otoczone są ogrodzeniami z podmurówkami, co znacząco wpływa na dyspersję zwierząt. Ponadto z racji, że projektowane przedsięwzięcie stanowić będzie ciąg pieszo – rowerowy, nie przewiduje się powstania wskutek jego realizacji dodatkowej bariery dla migracji organizmów.

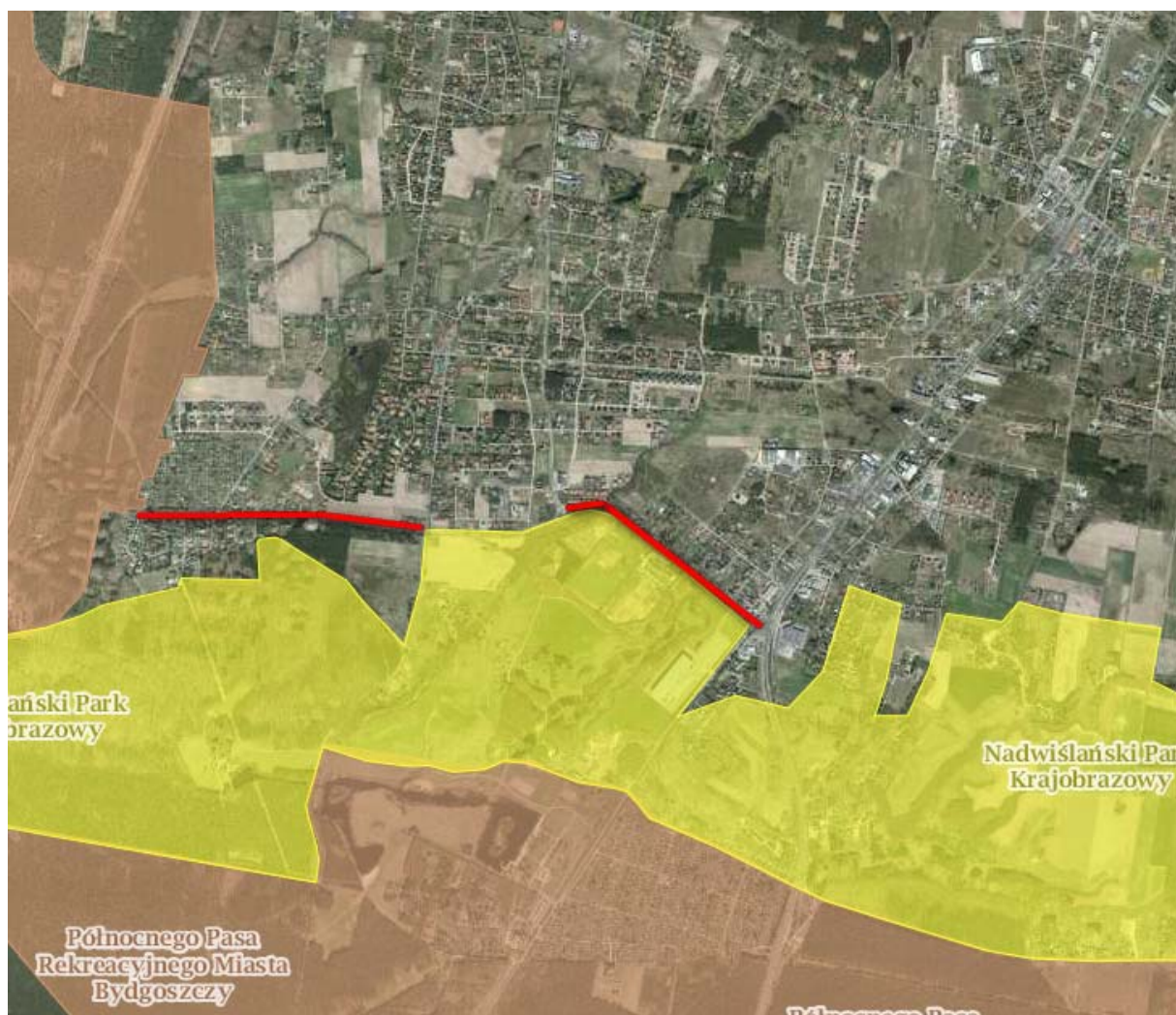
Lokalne korytarze migracji mogą występować w miejscu, gdzie inwestycja przecina ols z płynącym tam ciekami. Realizacja inwestycji nie spowoduje powstania dodatkowej bariery. Drobne zwierzęta będą wciąż korzystać z wbudowanego przepustu, a dla większych organizmów największym zagrożeniem jest istniejąca droga – ul. Jeździecka.



Mapa 10 Lokalizacja na tle korytarzy ekologicznych.

Najbliżej położonymi formami ochrony przyrody wokół planowanej inwestycji są:

REZERWATY	
Nazwa	[km]
Augustowo - otulina	6.93
Augustowo	7.13
PARKI KRAJOBRAZOWE	
Nazwa	[km]
Nadwiślański Park Krajobrazowy	0.01
Chełmiński Park Krajobrazowy	17.52
OBSZARY CHRONIONEGO KRAJOBRAZU	
Nazwa	[km]
Zalewu Koronowskiego	0.02
Północnego Pasa Rekreacyjnego Miasta Bydgoszczy	0.85
NATURA 2000 OBSZARY SPECJALNEJ OCHRONY	
Nazwa	[km]
Dolina Dolnej Wisły PLB040003	7.29
Dolina Środkowej Noteci i Kanału Bydgoskiego PLB300001	8.98
NATURA 2000 SPECJALNE OBSZARY OCHRONY	
Nazwa	[km]
Solecka Dolina Wisły PLH040003	7.41
Dolina Noteci PLH300004	8.98
UŻYTEK EKOLOGICZNY	
Nazwa	[km]
brak nazwy	2.33
brak nazwy	3.14
POMNIK PRZYRODY	
Nazwa	[km]
brak nazwy	0.27
brak nazwy	0.53



Mapa 11 Obszary chronione znajdujące się w najbliższej odległości od miejsca inwestycji.

Sieć ekologiczna Natura 2000 – to najbardziej kompleksowa i spójna oraz najlepiej legislacyjnie przygotowana europejska sieć ekologiczna, mająca na celu zapewnienie trwałej egzystencji ekosystemom. Koncepcja sieci opiera się na tradycyjnych metodach ochrony przyrody gatunkowej i obszarowej, a celem jej jest zwiększenie skuteczności działań ochronnych poprzez utworzenie kompletnej i spójnej metodycznie i funkcjonalnie sieci obszarów wraz z procedurą weryfikacji wyboru poszczególnych elementów sieci. W funkcjonowaniu sieci wprowadzona jest zasada integracji ochrony przyrody z różnymi sektorami działalności ludzkiej. Jednym z podstawowych warunków skuteczności ochrony przyrody jest uczestnictwo społeczności lokalnych w tworzeniu planów ochrony obszarów włączonych do sieci.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę przedsięwzięcia nie ma możliwości negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na ww. formy ochrony przyrody.