



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.4220.253.2022.WR.2
za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 9 maja 2022 r.

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 735 ze zm.) w związku z art. 64 ust. 1 pkt 1 i 64 ust. 3a 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 (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 2373 ze zm.), na wniosek Wójta Gminy Człuchów znak IN.6220.8.2022.AG.2 z dnia 30.03.2022 r. (data wpływu: 07.04.2022 r.) oraz po przeanalizowaniu wniosku Powiatu Człuchowskiego działającego poprzez pełnomocnika Pana Janusza Langa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia i uzupełnieniami z dnia: 25.04.2022 r. (wpływ ePUAP: 25.04.2022 r.),

postanawiam

- I. Wyrazić opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn.: „**Przebudowa drogi powiatowej nr 2553G Dębница-Skarszewo**”, planowanego do realizacji na działkach nr: 272, 284/2 obręb Dębница, 14/2, 30, 14/1 obręb Skarszewo, gmina Człuchów, pow. człuchowski, woj. pomorskie.
- II. Wskazać na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poniższych warunków:
 - 1) Warunki dotyczące etapu realizacji przedsięwzięcia:
 - a) uciążliwość akustyczną, związaną z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie, minimalizować poprzez prowadzenie prac budowlanych w porze dziennej (6-22), z wyłączeniem okresów budowy gdzie z technologicznego bądź organizacyjnego punktu widzenia wymagana jest ciągłość prowadzenia prac;
 - b) dostosować przewidywane godziny wzmożonego ruchu samochodowego związanego z transportem materiałów budowlanych i innych materiałów i towarów związanych z budową do bieżących warunków drogowych na trasie dojazdowej, tak aby nie powodować dodatkowych utrudnień dla innych użytkowników drogi działających w otoczeniu inwestycji;

- c) zaplanować i wdrożyć system dojazdu pojazdów na teren budowy w taki sposób, aby ograniczyć do minimum powstawanie sytuacji wymuszonych przestojów i zatorów na drogach dojazdowych do placów budów;
- d) przy wyznaczaniu terenów pod zaplecze budowy, bazę materiałowo-sprzętową, miejsca składowania odpadów i materiałów z rozbiórki oraz miejsca deponowania mas ziemnych, wykluczyć ich lokalizacje:
 - w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej – tj. m. Dębica i Skarszewo;
 - w bezpośrednim sąsiedztwie skupisk drzew i krzewów;
- e) zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, poprzez:
 - wykorzystywanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
 - uszczelnienie nawierzchni placów składowych materiałów sypkich, placów postojowych dla maszyn i środków transportu, oraz parkingów dla pracowników;
 - zabezpieczenie przed spływami poprzez zakrycie materiałów budowlanych takich jak żwir, kruszec, cement itp.;
 - prowadzenie konserwacji i naprawy maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych – na uszczelnionym podłożu;
- f) warstwę gleby zdjętą z pasa robót budowlanych, zdeponować, zabezpieczyć i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać;
- g) wycinkę krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie, jednak musi być to poprzedzone wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa stwierdzającą brak występowania na przedmiotowych krzewach lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dzienniku budowy;
- h) drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
 - możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
 - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
 - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
 - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. 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;
- i) nie składować cementu, kruszywa, olejów, paliw, materiału ziemnego oraz materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;

- j) w obrębie rzutu koron drzew i do 2 m poza nimi, nie dopuszczać do poruszania się sprzętu mechanicznego, zaś wszelkie prace ziemne w tych miejscach wykonywać ręcznie z zachowaniem maksymalnej liczby korzeni;
- k) w zasięgu koron i w odległości 2 m od obrysu korony nie zmieniać poziomu gruntu, a wszelkie wykopy zasypywać w jak najkrótszym czasie, w przypadku bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu wykonać systemy napowietrzające glebę;
- l) nie prowadzić wykopów w obrębie rzutu koron drzew nieprzeznaczonych do wycinki i do 2 m poza nimi, dłużej niż 2 tygodnie, a przy wilgotnej pogodzie 3 tygodnie; w przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne;
- m) w razie konieczności drzewa podlewać, w ilości ok. 20 dm³ na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew przykryć materiałem chroniącym, np. matami;
- n) prace ziemne, rozbiórkowe i budowlane prowadzić poza okresem rozrodu i migracji płazów, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października oraz poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresach po wykluczeniu przez specjalistę herpetologa migracji i rozrodu płazów oraz przez specjalistę ornitologa lęgów ptaków, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowy;
- o) prace związane z oczyszczeniem rowów przydrożnych w okresie rozrodu i migracji płazów i gadów, tj. od 1 marca do 15 października prowadzić pod nadzorem przyrodnika (specjalisty herpetologa); co powinno zostać potwierdzone właściwym wpisem w dokumentacji budowy;
- p) podczas prowadzenia wykopów zabezpieczyć plac robót płótkiem z siatki herpetologicznej przed przedostaniem się do wykopów małych zwierząt; codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko, przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz w przypadku płazów przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować; skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika i udokumentowana właściwym wpisem w dzienniku budowy;
- q) zabezpieczyć wykopy przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi.

UZASADNIENIE

W dniu 07.04.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Wójta Gminy Człuchów znak IN.6220.8.2022.AG.2 z dnia 30.03.2022 r. o wyrażenie opinii dotyczącej obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia.

Do powyższego pisma załączono wymagane przez art. 64 ust. 2 ustawy ooś:

1. Wniosek Powiatu Człuchowskiego z dnia 22.03.2022 r., reprezentowanego przez pełnomocnika Pana Janusza Langa o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

2. Kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP).
3. Oświadczenie, o którym mowa w art. 64 ust. 2a ustawy ooś.

Przedłożony wniosek wymagał wyjaśnień informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia, w związku z czym w toku prowadzonego postępowania administracyjnego tut. organ wezwał wnioskodawcę pismem znak RDOŚ-Gd-WOO.4220.253.2022.WR.1 z dnia 21.04.2022 r. do ich uzupełnienia o: potwierdzenie informacji zawartych w KIP w kwestii lokalizacji inwestycji, czy przedmiotowa przebudowa drogi będzie realizowana tylko na działkach nr: 272, 284/2 obręb Dębница, 14/2, 30, 14/1 obręb Skarszewo; uszczegółowienie opisu szaty roślinnej na terenie i sąsiedztwie inwestycji, jednoznaczne wskazanie sposobu odwodnienia przebudowywanego odcinka drogi; jednoznaczne wskazanie czy w ramach realizacji inwestycji będzie budowany ciąg pieszo-rowerowy, o którym wspomniano na str. 41 KIP.

W dniu 25.04.2022 r. do tut. urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP wpłynęło pismo od Wójta Gminy Człuchów znak IN.6220.8.2022.AH.8 z dnia 25.04.2022 r., zawierające odpowiedź na ww. wezwanie tut. organu.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1 ustawy ooś, regionalny dyrektor ochrony środowiska wydaje opinię dotyczącą obowiązku lub braku obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy. Rodzaje tych przedsięwzięć, zgodnie z art. 60 ww. ustawy, określone są w § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz.1839).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, po dokonaniu analizy przedłożonej dokumentacji, w tym karty informacyjnej przedsięwzięcia stwierdził, iż:

- 1) Planowane przedsięwzięcie będzie polegało na przebudowie drogi powiatowej nr 2553G relacji Dębница-Skarszewo, na długości ok. 2,164 km.
- 2) Przedsięwzięcie objęte przedłożonym wnioskiem jest kwalifikowane według ww. rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r., do grupy przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, kwalifikowane zgodnie § 3 ust. 1 pkt 62, tj.: *„drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg lub obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody”*.
- 3) W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji. Nie zachodzą, więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

Analizując łącznie kryteria określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy ooś oraz informacje zawarte w karcie informacyjnej przedsięwzięcia tut. organ wziął pod uwagę:

- I. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia – planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi powiatowej nr 2553G relacji Dębница-Skarszewo, na długości ok. 2,164 km.

Aktualnie droga powiatowa relacji Dębница-Skarszewo posiada nawierzchnię bitumiczną. Jezdnia ma szerokość ok. 3,5 m, pobocza są gruntowe, w wielu miejscach posiadają zapadliska. Przy drodze rośnie sporo dużych drzew, które nie będą przeznaczone do wycinki. W m. Dębница jest zabudowa zagrodowa oraz sporo domków jednorodzinnych. W większości wjazdy na posesje są gruntowe. Pas drogowy jest dość szeroki. Nawierzchnia asfaltowa jest spękana i posiada wiele ubytków. Oznakowanie pionowe nadaje się do wymiany, gdyż nie posiada odblaskowości i jest już mocno zniszczone. Brak oznakowania poziomego. Poza miejscowością Dębница jezdni prowadzi wzdłuż pól do m. Skarszewo. Po drodze istnieje kilka posesji, które posiadają wjazdy z kostki betonowej. Istnieje przystanek autobusowy z wiatą przystankową. Nawierzchnia ma zmienną szerokość od 3,5-3,8 m, miejscami asfalt jest rozjeżdżony na 4,0 m. W drodze ułożona jest częściowo sieć kanalizacyjna, elektryczna i wodociągowa. Panuje tu ruch lokalny i w większości są to pojazdy osobowe i rolnicze.

Przedmiotowy projekt drogi powiatowej nr 2553G Dębница-Skarszewo obejmuje wykonanie przebudowy istniejącej nawierzchni asfaltowej poprzez sfrezowanie istniejącej warstwy AC i wykonanie nowej warstwy wyrównawczej i ścieralnej. W miejscu gdzie nawierzchnia zostanie poszerzona z 3,5 m na 5,5 m wykonana zostanie nowa konstrukcja drogi.

Nawierzchnia w m. Dębница, gdzie projektowane jest poszerzenie, obramowana będzie w oporniku betonowym, tak jak wszystkie zjazdy z kostki betonowej. W celu poprawy bezpieczeństwa oraz zwiększenia przepustowości skrzyżowań przewidziano dostosowanie geometrii (promienie i szerokości) do obowiązujących przepisów. W km 2+128 oraz 0+382 istnieją skrzyżowania z drogami gminnymi, skrzyżowania zostaną przebudowane do obowiązujących parametrów. Nawierzchnia na skrzyżowaniach zostanie wykonana z BA. Układ skrzyżowań pozostaje bez zmian.

Istniejąca kanalizacja deszczowa oraz oświetlenie uliczne nie będą przebudowywane, zostaną dostosowane wysokościowo wpusty kanalizacji deszczowej do projektowanej nawierzchni na etapie wykonawstwa.

Zaprojektowano kanał technologiczny na całym przebudowywanym odcinku, lecz Inwestor wystąpił do Ministra Cyfryzacji o zgodę na odstępstwo od budowy kanału z przyczyn ekonomicznych. Jeśli uda się uzyskać odstępstwo kanał nie zostanie wybudowany.

Na całej szerokości pasa drogowego zostaną wycięte zakrzewienia. Pobocza zostaną ścięte i wykonane na nowo z KŁ 0-31,5 mm, dopuszcza się miejscowe zwężenie pobocza ze względu na przeszkody terenowe typu rosnące drzewo.

W ramach niniejszego projektu przewidziano utrzymanie lokalizacji istniejących skrzyżowań.

Na projektowanym odcinku drogi do każdej działki zaprojektowano zjazdy z kostki betonowej fazowej, kolor kostki określi Inwestor na etapie postępowania przetargowego. Szerokość zjazdów będzie wynosić od 4,0 m do 5,0 m zależnie od sytuacji oraz stanu istniejącego, a długość zawsze do granicy pasa drogowego. Zjazdy ułożone będą na konstrukcji jak poniżej:

- nawierzchnia jezdni - kostka bet. „cegiełka”, fazowa;
- podsypka cementowo-piaskowa;
- podbudowa zasadnicza: warstwa bet. podkładowo-wyrównawcza.

Spadek podłużny na zjazdach będzie w kierunku działek, do których zjazdy prowadzą i wynosić będzie od 1,0-2,0%. Na zjazdach niweleta zostanie zaprojektowana w dowiązaniu do istniejącego terenu.

Kolidująca z projektowanym układem drogowym infrastruktura techniczna zostanie przebudowana.

Przebudowa przedmiotowej drogi ma na celu podwyższenie jej parametrów technicznych, dostosowując je do wymagań określonych dla dróg klasy technicznej "D". Obecnie jezdnia drogi w wielu miejscach posiada zapadliska, liczne wady i uszkodzenia (spękania, załamania krawędzi itp.). Nawierzchnia asfaltowa jest spękana i posiada wiele ubytków. Droga będzie pełniła funkcję drogi powiatowej prowadzącej do zabudowań i gruntów ornych, która łączy dwie miejscowości Dębnice i Skarszewo.

Nawierzchnia drogi będzie posiadała szerokość od 3,5 m do 5,5 m. W zależności od zastosowanej nawierzchni ścieralnej konstrukcja będzie inna. Poniżej wypisano poszczególne warstwy dla każdej z nawierzchni.

Konstrukcja nawierzchni:

- w miejscach poszerzenia od km 0+030 do km 0+400:
 - warstwa ścieralna: AC 11S;
 - warstwa siatki zbrojeniowej: na poszerzeniu min. 2,25 m – siatka z włókien szklanych, zbrojona, wstępnie przesączona asfaltem;
 - warstwa wiążąca AC 11W;
 - warstwa nośna: podbudowa z betonu asfaltowego;
 - podbudowa zasadnicza: warstwa z KŁ 0-31,5 mm;
 - grunt wzmocniony cementem (gruntocement) $R_m=2,5$ Mpa;
- istniejącej 3,5 m w km od 0+300 do km 0+400:
 - warstwa ścieralna AC 11S;
 - warstwa wiążąca AC 11W;
 - warstwa wyrównawcza: $-0,75$ kg/m²;
- w km od 0+400 do km 2+164:
 - warstwa ścieralna AC 11S;
 - warstwa wiążąca AC 11W;
 - warstwa wyrównawcza: $-0,75$ kg/m²;
- z kostki betonowej na zjazdach:
 - jezdnia: kostka bet. „cegielka”, fazowa;
 - podsypka cementowo-piaskowa;
 - podbudowa zasadnicza: warstwa betonu podkładowo-wyrównawczego.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- kategoria drogi: droga publiczna powiatowa;
- klasa drogi: D (dojazdowa);
- kategoria ruchu: KR1;
- dopuszczalne obciążenie nawierzchni: 100 kN/oś;
- prędkość projektowa: 30 km/h lokalne ograniczenie;
- szerokość jezdni: 3,5-5,5 m;
- ilość jezdni: jednojezdniowa, dwukierunkowa;
- pochylenia poprzeczne nawierzchni dwustronne – $i = 2\%$;
- nawierzchnia twarda: (AC);
- odwodnienie: spadki poprzeczne i podłużne, odwodnienie powierzchniowe;

- maksymalne pochylenie niwelety jezdni: 3%;
- minimalny promień łuku pionowego wypukłego: 300 m;
- minimalny promień łuku pionowego wklęsłego: 300 m.

Wody opadowe i roztopowe z przebudowywanego odcinka drogi będą odprowadzane powierzchniowo spadkami podłużnymi i poprzecznymi na działkę pasa drogowego i do istniejącej na niektórych odcinkach kanalizacji deszczowej. Zaprojektowano spadki poprzeczne dwustronne 2,0% na jezdni oraz spadki poprzeczne w poboczu 6,0%. Spadek podłużny odprowadza wodę z drogi zgodnie z naturalnym pochyleniem od DW 188 w kierunku km 2+164.

Wody opadowe i roztopowe, z uwagi na niewielkie natężenie ruchu na omawianym odcinku drogi będą spełniały warunki określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. 2019r., poz. 1311). Z przeprowadzonych badań wynika, że wartości wskaźników zanieczyszczeń w zakresie węglowodorów ropopochodnych oraz zawiesin ogólnych na odpływie, są znacznie poniżej wartości określonych w ww. rozporządzeniu, co przekłada się na szybsze osiągnięcie celów środowiskowych.

W związku z realizacją omawianego przedsięwzięcia prowadzone będą prace rozbiórkowe istniejących m.in. nawierzchni, elementów stalowych i betonowych. Materiały z rozbiórki i odpady powstające w trakcie przebudowy będą segregowane i gromadzone w przeznaczonych do tego celu miejscach, a następnie przewożone na place składowe zlokalizowane na terenie baz materiałowych po uzgodnieniu z zarządcą drogi lub powtórnie wykorzystane.

Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z wykorzystaniem w dużej mierze materiałów i surowców typowych dla prac budowlanych, takich jak: beton asfaltowy, elementy betonowe, kruszywa naturalne, piasek, cement, żwir, kamień, asfalt, prefabrykaty, humus, stalowe bariery ochronne, włókniny oraz materiały z tworzyw sztucznych. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia, na etapie realizacji inwestycji, prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. Dokładne określenie ilości wykorzystanej wody, surowców, paliw i energii nie jest możliwe. Ilości te nie będą jednak odbiegały od typowych związanych z realizacją tego typu inwestycji.

Stosowane materiały kamienne (kruszywa, kamienie, grysy, żwiry, piasek, itp.) pochodzić będą ze źródeł kopalnianych spoza terenu budowy. Asfalt i cement natomiast pochodzić będzie z zakładów petrochemicznych i z cementowni.

Woda wykorzystana będzie do celów technologicznych przy realizacji zadania oraz na potrzeby sanitarne i socjalne. Na potrzeby socjalne, do celów pitnych, woda dostarczana będzie w pojemnikach z tworzyw sztucznych. Ilość wykorzystywanej wody na etapie realizacji inwestycji będzie zależna od Wykonawcy wyłonionego w przetargu i ilości zatrudnianych przez niego do analizowanego zadania pracowników.

Woda wykorzystywana będzie zarówno na cele budowlane jak, np. czyszczenie czy przygotowanie materiałów konstrukcyjnych, jak i do celów socjalno-bytowych na potrzeby zatrudnionych w fazie budowy pracowników.

Na terenie zaplecza budowy planuje się zlokalizować obiekty socjalno-sanitarne (kontenery dla kierownictwa i pracowników budowy oraz kontenery o przeznaczeniu socjalnym i sanitarnym). Dojścia do kontenerów będą miały nawierzchnię utwardzoną.

Zaplecze budowy będzie wyposażone w przenośne sanitariaty typu TOI-TOI. Powstające w nich ścieki będą odprowadzane do szczelnych bezodpływowych odbiorników, a następnie przekazywane podmiotom posiadającym stosowne zezwolenia na ich dalsze gospodarowanie.

Ponadto przewiduje się wykorzystanie energii, jej ilość będzie zależna od Wykonawcy wyłonionego w przetargu i na tym etapie prowadzenia prac projektowych nie jest możliwa do określenia. Zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z istniejącej sieci energetycznej lub za pomocą agregatów prądotwórczych.

Na etapie realizacji inwestycji nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną, ani gazową.

Paliwa wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji. Ich ilość zależna będzie od składu jakościowego i ilościowego sprzętu pracującego przy realizacji zadania.

W fazie eksploatacji inwestycji wystąpi konieczność bieżącego utrzymania analizowanego fragmentu drogi powiatowej nr 2553G Dębica-Skarszewo i towarzyszącej infrastruktury technicznej. Zużycie materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji. Na tym etapie nie przewiduje się dużego wykorzystania surowców na potrzeby utrzymania drogi. Niemożliwe jest na obecnym etapie określenie ilości materiałów, jakie będą wykorzystywane. Wykorzystane mogą być: woda, zimowe środki utrzymania dróg, jak również środki utrzymania roślin/herbicydy do pielęgnacji skarp podczas okresu wegetacji.

- II. Usytuowanie przedsięwzięcia – planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach nr: 272, 284/2 obręb Dębica, 14/2, 30, 14/1 obręb Skarszewo, gmina Człuchów, pow. człuchowski, woj. pomorskie.

W otoczeniu planowanej do przebudowy drogi znajdują się grunty rolne IVa, IVb, V klasy bonitacyjnej, pastwiska trwałe IV klasy bonitacyjnej, tereny mieszkaniowe (B), grunty rolne zabudowane (Br-RIVb, Br-PsIV, Br-RV), rowy (W), grunty zadrzewione i zakrzewione (Lzr-RIVb), nieużytki (N), sady (S-RIIIb) oraz drogi (dr).

Droga powiatowa nr 2553G, w ciągu której zlokalizowany jest fragment drogi, w skali lokalnej stanowi jedyne bezpośrednie połączenie miejscowości Dębica, z miejscowością Skarszewo, a dalej poza obrębem opracowania, za Skarszewem z drogą relacji Kamionka-Człuchów, natomiast za Dębicą z drogą relacji Człuchów-Mosiny.

Bezpośrednie sąsiedztwo projektowanego pasa drogowego, stanowią pola uprawne oraz pojedyncze zabudowania zagrodowe i jednorodzinne.

Charakter występującej na terenie inwestycji szaty roślinnej zdeterminowany jest sąsiadującym zagospodarowaniem terenu. W obrębie projektowanej inwestycji obserwuje się roślinność charakterystyczną dla miejscowych warunków siedliskowych. W istniejącym pasie drogowym szata roślinna reprezentowana jest przede wszystkim przez zieleń trawiastą oraz drzewa i krzewy przydrożne.

Jak wskazano w uzupełnieniu z dnia 25.04.2022 r., na terenie planowanej inwestycji, w jej bezpośrednim sąsiedztwie, roślinność stanowią głównie drzewa, krzewy i trawy oraz rośliny rolnicze. W obszarze inwestycji znajdują się drzewa z gatunku:

wierzba biała, lipa drobnolistna, klon pospolity, brzoza brodawkowata. Drzewa z gatunku wierzba i brzoza występują pojedynczo. Gatunkiem licznej występującym jest lipa drobnolistna.

Przy miejscowości Skarszewo znajduje się jednolita aleja drzew z gatunku klon pospolity. Drzewa mają duże obwody i są cenne zarówno pod względem środowiskowym jak i historycznym. Na ww. klonach znajdują się porosty: mąkla tarniowa oraz wabnica kielichowa.

Stan fitosanitarny wszystkich zinwentaryzowanych w pasie drogi drzew jest zróżnicowany. Występują drzewa stosunkowo młode ale już suche. W niektórych drzewach widoczny jest posusz klasyfikujący je do cięć technicznych lub też mają ślady po odłamanych koronach. W koronach drzew widoczne są też ślady po cięciach technicznych podnoszących koronę by nie zahaczały o pojazdy.

Na działkach, na których będzie realizowana inwestycja znajdują się nieliczne krzewy z gatunku wierzba. W pasie drogi rosną też gęsto podrosty drzew z gatunku klon pospolity.

Trawy i rośliny zielone reprezentowane są przez pospolite gatunki, tj.: kostrzewa owcza, kupkówka pospolita itp.

Wokół drogi rosną rośliny użytkowane rolniczą takie jak pszenica, pszenżyto, truskawki. Rośliny te znajdują się poza obrębem planowanej inwestycji.

W ramach realizacji inwestycji, w pasie drogowym zostanie wyciętych ok. 10 m² krzewów kolidujących z trasą projektowanej drogi. Autor KIP wskazał by wycinkę krzewów przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków to jest w okresie od 16 października do końca lutego. Podkreślił również, że zezwala się na przeprowadzenie wycinki także w okresie od 1 marca do 15 października – jednakże tylko i wyłącznie pod ścisłym nadzorem ornitologicznym z ramienia Wykonawcy Robót i za jego zgodą. Tut. organ w warunkach realizacji inwestycji, wskazał za autorem karty informacyjnej przedsięwzięcia by wycinkę krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października. Dopuszcza się prowadzenie wycinki ww. okresie, pod warunkiem poprzedzenia jej wizją terenową, wykonaną przez specjalistę ornitologa, stwierdzającą brak występowania na przedmiotowych drzewach lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dzienniku budowy.

Na ewentualne zniszczenie siedlisk, okazów, gniazd, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

W związku z realizacją inwestycji, w zamian za przewidywaną wycinkę krzewów planuje się nasadzenia zieleni rekompensacyjnej, jednak na obecnym etapie projektowania nie są jeszcze znane dokładne lokalizacje dla nowych nasadzeń. Nowoprojektowane nasadzenia rekompensacyjne planuje się wprowadzić na dostępnych terenach w pasie drogowym, zlokalizowanych między projektowaną trasą zasadniczą, a granicą inwestycji. Lokalizacja zieleni będzie spełniać wymogi bezpieczeństwa drogowego, nie będzie kolidować z infrastrukturą nadziemną i podziemną. Nasadzenia rekompensacyjne zieleni będą składać się tylko i wyłącznie z gatunków rodzimych, dostosowanych do miejscowych siedlisk i warunków. Planuje się nasadzenia krzewów w ilości takiej samej jak przewidzianej w docelowej wycince, których lokalizacja wskazana zostanie przez Inwestora po ukończeniu prac drogowych.

Ponadto tut. organ mając na uwadze termin dokonania oględzin oraz lokalizację inwestycji w sąsiedztwie terenów zadrzewionych, pastwisk, oczek wodnych, rowów melioracyjnych w warunkach realizacji przedsięwzięcia umieścić zapisy dotyczące wykonywania prac ziemnych, rozbiórkowych i budowlanych poza okresem rozrodu i migracji płazów, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października oraz poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresach po wykluczeniu przez specjalistę herpetologa migracji i rozrodu płazów oraz przez specjalistę ornitologa lęgów ptaków, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowy.

Ponadto w celu wyeliminowania potencjalnego wpływu na herpetofaunę oraz drobne ssaki, nałożono na Inwestora obowiązek zabezpieczenia placu robót płotkiem z siatki herpetologicznej podczas wykonywania wykopów. Codziennie przed rozpoczęciem prac należy przeprowadzać kontrolę wykopów. Uwięzione zwierzęta należy niezwłocznie przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika. Dodatkowo, z uwagi na wyniki najnowszych badań, które potwierdzają występowanie w populacjach płazów w Polsce grzyba *Batrachochytrium dendrobatidis*, prace terenowe z tą grupą zwierząt należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych, a używany do tego sprzęt musi być dezynfekowany.

Przedmiotowa inwestycja położona jest poza obszarami europejskiej sieci Natura 2000. Najbliżej położone obszary Natura 2000 to:

- ok. 9,60 na północny wschód: Duży Okoń PLH220059;
- ok. 10,44 km na północny wschód: Las Wolność PLH220060.

W opinii tut. organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na ww. obszary Natura 2000. Z uwagi na odległość od ww. obszarów Natura 2000 oraz charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Dlatego też nie jest konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Inwestycja usytuowana jest w otulinie Parku Krajobrazowego Doliny Słupi. Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2022 r., poz. 916) to zlokalizowany:

- ok. 1,53 km na północny zachód: Obszar Chronionego Krajobrazu Jezior Człuchowskich;
- ok. 5,12 km na południowy wschód: Krajeński Obszar Chronionego Krajobrazu.

Ponadto z uwagi na położenie poza granicami obszarów chronionych objętych ochroną na podstawie przepisów ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz przy uwzględnieniu charakteru i skali inwestycji, przedsięwzięcie nie narusza przepisów w tym zakresie. Niemniej podkreślenia wymaga fakt, iż decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia wydanego w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk, okazów, gniazd, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ustawy o ochronie przyrody.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych, nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 189 m km na południe od planowanej inwestycji – Krajna KPn-17B.

III. Rodzaj i skalę możliwego oddziaływania na elementy środowiska zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia jak i jego funkcjonowania tj.:

Inwestycja, stanowiąca przedmiot niniejszej dokumentacji usytuowana jest na terenie, na którym w chwili obecnej standardy jakości środowiska nie są przekroczone.

Ze względu na zakres oraz specyfikę analizowanego przedsięwzięcia, w trakcie jego realizacji, mogą wystąpić nieznaczne, krótkotrwałe i przejściowe negatywne oddziaływania na środowisko. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować.

W trakcie budowy, do atmosfery będą emitowane typowe zanieczyszczenia związane z korzystaniem z mechanicznego sprzętu budowlanego i samochodów. Formą zanieczyszczania powietrza będzie także pylenie z dróg i powierzchni terenu objętych pracami ziemnymi. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja ta skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych.

Ograniczenie oddziaływania przedsięwzięcia w zakresie powietrza atmosferycznego na etapie robót budowlanych zostanie osiągnięte poprzez zastosowanie poniższych rozwiązań:

- transport materiałów sypkich w opakowaniach pojazdami do tego przystosowanymi, przykrywanie skrzyń ładunkowych plandekami;
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem;
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów w rejonie budowy;
- zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy.

W trakcie robót drogowych i budowlanych wystąpi również wzmożony hałas związany z pracą urządzeń i maszyn budowlanych. Korzystanie z dopuszczonego do użytku sprzętu budowlanego, posiadającego właściwe atesty i będącego w należytym stanie technicznym zapewni zmniejszenie hałasu emitowanego podczas robót. Planowane jest zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy by zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania przebudowy analizowanej drogi.

Na etapie realizacji inwestycji głównym źródłem hałasu będą prace budowlane. Emisja hałasu będzie związana z przesuwającym się frontem robót. W celu ograniczenia uciążliwości akustycznej, planuje się:

- zaplanować wszelkie operacje z użyciem ciężkiego sprzętu;
- stosować sprzęt w dobrym stanie technicznym zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r. *w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska* (Dz. U. z 2005 r., nr 263, poz. 2202 z późn. zm.);
- przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy;
- maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie procesu budowlanego.

Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem emisji do powietrza w związku z ruchem pojazdów po drodze. Ich eksploatacja będzie głównie wiązała się z emisją do powietrza produktów spalania paliw płynnych. Udział emisji pyłowych jest na tyle niewielki, iż można go uznać za pomijalny. Dotrzymane będą zatem wartości

substancji określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r., Nr 16, poz. 87), oraz wartości dopuszczalne substancji w powietrzu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012 r., poz. 1031 ze zm.). Dodatkowo poprawa jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (głównie płynności jazdy) przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń.

W fazie eksploatacji drogi powiatowej nr 2553G Dębница-Skarszewo źródłem emisji hałasu z terenu przebudowywanej drogi będzie ruch drogowy pojazdów poruszających się po niej. Analizowany fragment drogi przebiega głównie w sąsiedztwie terenów niezabudowanych, punktowo w otoczeniu zabudowy o charakterze zagrodowym, usługowym i jednorodzinny. Ruch pojazdów samochodowych, będzie tutaj lokalny i będzie miał charakter głównie osobowy, sporadycznie dostawczy. Poziom hałasu będzie zależał od natężenia i struktury ruchu oraz prędkości pojazdów, a także od parametrów geometrycznych projektowanej drogi.

Przy istniejącym ukształtowaniu terenu i typie występującej zabudowy, projektowanym profilem drogi, biorąc pod uwagę odległość od najbliższej zabudowy oraz wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014 r., poz. 112) oraz fakt, iż na analizowanej drodze nie przewiduje się znacznego wzrostu natężenia ruchu w kolejnych latach, nie przewiduje się tu przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku, w związku z realizacją niniejszego przedsięwzięcia.

Realizacja przedsięwzięcia umożliwi upłynnienie ruchu oraz dzięki zastosowaniu nowej nawierzchni – znacznie wyciszy ruch pojazdów. W związku z powyższym nie przewiduje się także działań ochronnych w zakresie klimatu akustycznego.

W celu zminimalizowania skutków ewentualnego niekorzystnego oddziaływania projektowanego przedsięwzięcia na środowisko, Inwestor zobowiązuje się do stosowania następujących rozwiązań:

- zlokalizowanie baz materiałowych i zaplecza budowy, w tym miejsca magazynowania odpadów, poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej – tj. m. Dębница i Skarszewo (hałas, pylenie), poza obszarami w bezpośrednim sąsiedztwie skupisk drzew i krzewów;
- zaniechanie prowadzenia jakichkolwiek prac w nocy by zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania realizacji inwestycji;
- prowadzenie prace budowlanych będących źródłem nadmiernego hałasu w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00);
- unikanie równoczesnej pracy urządzeń emitujących hałas o dużym natężeniu;
- przestrzeganie zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy;
- stosowanie sprzętu w dobrym stanie technicznym zgodnie z wymogami określonymi w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2005 r., *w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska*;

- wyposażenie zaplecza budowy w przenośne toalety i systematyczne usuwanie ich zawartości przez uprawnione podmioty;
- wyścielenie materiałami izolacyjnymi, np. geowłókniną z dodatkowym przykryciem separacyjnym, wszelkich miejsc wyznaczonych do składowania na placu lub zapleczu budowy, terenów stacji obsługi samochodów i maszyn roboczych na bazie;
- wyposażenie placu budowy w środki chemiczne, sorbenty i maty neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych oraz minimalizujące możliwość skażenia gruntu;
- ogrodzenie całego zaplecza budowy;
- wykorzystywanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach masy bitumicznej;
- dowożenie mas bitumicznych na miejsce budowy środkami transportu wyposażonymi w zabezpieczenia ograniczające emisję oparów mas bitumicznych do powietrza;
- stosowanie dostępnych rozwiązań ograniczających emisję pyłów oraz technologie jak najmniej uciążliwe dla środowiska, m. in. poprzez częste zraszanie ich wodą, głównie w okresach suchych, bezdeszczowych;
- wytyczenie dróg dojazdowych do placów budowy w oparciu o istniejącą sieć istniejących lokalnych szlaków komunikacyjnych;
- utrzymanie placu budowy i dróg dojazdowych w stanie ograniczającym niezorganizowaną emisję pyłów;
- unikanie powstawania na placu budowy zastoisk wody;
- zakrywanie, w trakcie prowadzenia prac budowlanych, wszelkich zagłębień i otworów, które mogłyby stać się pułapkami dla drobnych zwierząt; przed zasypaniem lub zabetonowaniem – miejsca takie dodatkowo zostaną sprawdzone, a ewentualne przebywające w nich zwierzęta odłowione i uwolnione w odległości co najmniej 50 m od pasa drogowego;
- segregowanie odpadów oraz ich magazynowanie w wyznaczonych do tego miejscach, w specjalnych pojemniczkach, przekazanie ich jednostkom organizacyjnym lub firmom posiadającym stosowne zezwolenia do ich zagospodarowania;
- wykorzystanie zebranych mas ziemnych spełniających standardy jakości gleby i ziemi przy realizacji inwestycji, do robót ziemnych;
- wykorzystanie, po zakończeniu prac w granicach inwestycji, w maksymalnym stopniu humusu zdjętego z pasa robót, tylko w przypadku, gdy nie zostanie zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi;
- zabezpieczenie wykopów przed możliwością przedostawania się zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi oraz obrona otwartych wykopów w obrębie gruntów spoistych przed ich zalaniem.

Na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia nie występują inne zrealizowane i realizowane inwestycje, które mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem i wpływać niekorzystnie na właścicieli prywatnych nieruchomości zlokalizowanych w sąsiedztwie omawianej trasy.

Przewiduje się, że w fazie realizacji powstawać będą odpady z: robót ziemnych, ułożenia nawierzchni drogi, usuwania nawierzchni z istniejących jezdni, które w związku z realizacją niniejszego przedsięwzięcia będą przebudowywane, prac w obrębie odwodnienia inwestycji, prac w obrębie infrastruktury drogowej, funkcjonowania zaplecza budowy, rozbiórki elementów stalowych, rozbiórki elementów betonowych.

W tabeli nr 1 przedstawiono szacunkowe ilości odpadów powstających w fazie realizacji inwestycji.

Tabela 1. Rodzaj odpadów, sposób ich magazynowania oraz szacunkowa ilość w fazie realizacji inwestycji

Rodzaje odpadów	Kod	Magazynowanie	Ilość (Mg/rok)
odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów	17 01 01	Segregacja w kontenerach	15,0
odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	Segregacja w kontenerach	15,0
asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01	17 03 02	Segregacja w kontenerach	7,0
żelazo i stal	17 04 05	Segregacja w kontenerach	2,0
gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03	17 05 04	Czasowe hałdy	3,0
opakowania wielomateriałowe	15 01 05	Segregacja w pojemnikach	2,0
kable inne niż wymienione w 17 04 10	17 04 11	Segregacja w pojemnikach, do zagospodarowania przez Wykonawcę robót	2,0
odpady z budowy, remontów i demontażu zawierające rtęć	17 09 01*	Segregacja w pojemnikach	0,05
inne oleje silnikowe, przekładniowe i smarowe	13 02 06*	Segregacja, w zakrytych pojemnikach, na składowisko	0,02
sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi PCB - tkaniny do wycierania (np. szmaty, ścierki)	15 02 02*	Segregacja, w zakrytych pojemnikach, na składowisko	0,02
zmieszane odpady komunalne	20 03 01	Segregacja w pojemnikach, na składowisko	0,5
odpady ulegające biodegradacji	20 02 01	Kompostownik	0,5
urobek z pogłębienia inny niż wymieniony w 17 05 05	17 05 06	Czasowe hałdy	2,0
odpady z remontów i przebudowy dróg	17 01 81	Segregacja w kontenerach	2,0
zmieszane odpady z budowy, remontów i demontażu inne niż wymienione w 17 09 01, 17 09 02 i 17 09 03	17 09 04	Segregacja w kontenerach	2,0

Na etapie eksploatacji drogi powiatowej przewiduje się wytwarzanie odpadów wskazanych w tabeli nr 2.

Tabela 2. Rodzaj odpadów, sposób ich magazynowania oraz szacunkowa ilość w fazie eksploatacji inwestycji

Rodzaje odpadów	Kod	Magazynowanie	Ilość (Mg/rok)
odpadowa masa roślinna	02 01 03	Kompostownik	1,0
sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02	15 02 03	Segregacja, w zakrytych pojemnikach, na składowisko	0,05
odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – wykazujące własności niebezpieczne	16 81 01*	Segregacja w zakrytych pojemnikach, na składowisko	0,5

Rodzaje odpadów	Kod	Magazynowanie	Ilość (Mg/rok)
odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych – inne niż wymienione w 16 81 01	16 81 02	Segregacja w kontenerach, na składowisko	0,1
odpady z budowy, remontów i demontażu zawierające rtęć	17 09 01*	Segregacja w pojemnikach	0,1
zmieszane odpady komunalne	20 03 01	Segregacja w pojemnikach, na składowisko	2,0
odpady z czyszczenia ulic i placów	20 03 03	Segregacja w pojemnikach, na składowisko	1,0

Gospodarka odpadami będzie prowadzona zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami ochrony środowiska. Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane będą magazynowane czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, przy czym odpady niebezpieczne będą magazynowane w specjalistycznych pojemnikach do tego przeznaczonych, a później zostaną zebrane i przekazane do unieszkodliwienia lub odzysku, poza teren przedsięwzięcia.

Przewiduje się, iż analizowana inwestycja nie jest w żaden sposób istotnie wpłynąć na klimat, jak i zmiany klimatu, w tym na zmiany w skali lokalnej, odczuwalne w jakikolwiek sposób przez człowieka oraz mogące mieć wpływ na otoczenie.

W związku z realizacją i charakterem omawianego zadania, nie przewiduje się także jakiegokolwiek wpływu klimatu i jego zmian na analizowane przedsięwzięcie na wszystkich etapach procesu inwestycyjnego. Odporność przedsięwzięcia na zmiany klimatu szacuje się jako zadowalającą. Przy budowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie i materiały, które według współczesnej wiedzy sprawdzają się w warunkach klimatycznych Polski i regionu inwestycji.

W związku z realizacją omawianego przedsięwzięcia nie występuje ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej czy budowlanej. Inwestycja sama w sobie nie spowoduje wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej czy budowlanej. Niebezpieczeństwo stwarzać mogą jedynie poruszające się po niej pojazdy. Niemniej prawdopodobieństwo wystąpienia na niej poważnych awarii jest bardzo niskie.

Podsumowując, tut. organ po dokonaniu analizy powyższych uwarunkowań, w tym miejsca usytuowania przedsięwzięcia, a także jego możliwego oddziaływania na środowisko wyraził opinię, iż **nie będzie konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko**. Stwierdzając brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia organ uwzględnił skalę przedsięwzięcia, wielkość zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania inwestycji.

Wobec powyższego postanowiono jak na wstępie.

Na postanowienie niniejsze nie służy prawo złożenia zażalenia. Zgodnie z art. 142 Kpa postanowienie w tym zakresie można zaskarżyć tylko w odwołaniu od decyzji.

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Człuchów, ul. Szczecińska 33, 77-300 Człuchów
2. Strony postępowania poprzez Wójta Gminy Człuchów
3. aa

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku
Radosław Jankowski

