

## *II. UZGODNIENIA*



## **DECYZJA**

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego ( t.j.Dz.U.2021.735 ze zm.) i art. 75 ust.1 pkt 4 oraz art. 84 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko ( t.j.Dz.U.2021.247 ze zm. )

**stwierdzam**

**brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „Przebudowie drogi gminnej w Przelewicach, gmina Człopa”**

**wskazuję konieczność:**

- prowadzenia prac budowlanych w porze dziennej tj. w godz. 6.00 do 22.00,
- wyposażenia zaplecza budowy w szczelne sanitariaty obsługiwane przez uprawnione podmioty,
- zaplecze budowy, składowanie materiałów budowlanych i ziemi z wykopów należy zorganizować poza obrębem koron drzew na terenie utwardzonym, zabezpieczonym przed możliwością skażenia gleby i wód,
- osłonięcia pni drzew przeznaczonych do zachowania w sposób uniemożliwiający poranienie,
- odpady należy gromadzić selektywnie w zamkniętych, wydzielonych pojemnikach a następnie przekazać odpady do zagospodarowania podmiotom uprawnionym,

## **UZASADNIENIE**

Wnioskiem z dnia 06.05 2021 r. (data wpływu: 06.05.2021 r.) zarejestrowanym pod nr IGOS.6220.4.2021 pełnomocnik wnioskodawcy Gminy Człopa z siedzibą przy ul. Strzeleckiej 2, 78 – 630 Człopa zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie drogi gminnej w Przelewicach, gmina Człopa. Burmistrz Miasta i Gminy Człopa wszczął postępowanie w tej sprawie.

Na podstawie art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko organ prowadzący postępowanie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie - Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Szczecinie o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia oraz co do zakresu ewentualnego raportu oddziaływania na środowisko oraz wystąpił do organu właściwego do wydania oceny wodno-prawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia



20 lipca 2017 r. - Prawo wodne czyli właściwego Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w celu określenia wpływu przedsięwzięcia na jednolite części wód.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie - Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie pismem z dnia 04.06.2021 r., znak sprawy: WST-K.4220.168.2021.AP ( data wpływu: 07.06.2021r.) wezwał do złożenia uzupełnień do karty informacyjnej przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie po uzyskaniu uzupełnienia dokumentów oraz wyjaśnień do informacji zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia postanowieniem z dnia 26.07.2021 r. ( znak: WST-K.422-0.168.2021.AP.2 ).

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w opinii sanitarnej dnia 02.06.2021 r. (data wpływu: 02.06.2021 r., znak pisma ZNS.9022.54.1.2021 ) również nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Dyrektor właściwego Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w piśmie znak: BD.ZZŚ.435.172.2021.AK. z dnia 01.06.2021r. ( data wpływu: 07.06.2021 r. ) również wyraził opinię, że nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Burmistrz Miasta i Gminy Człopa obwieszczeniem z dnia 28.07.2021 r. zawiadomił o zgromadzeniu dowodów i materiałów w postępowaniu oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz możliwości wniesienia uwag i wniosków. Obwieszczenie w m. Przelewice wywieszono na tablicy ogłoszeń w dniu 16.08.2021 r. po otrzymaniu zwrotu listu nie podjętego w terminie przez sołtysa Sołectwa Przelewice.

O stwierdzeniu braku konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przesądziły poniższe przesłanki:

#### **1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia.**

##### Rodzaj przedsięwzięcia:

Inwestycja drogowa – roboty drogowe polegające na przebudowie dróg.  
Przedmiotem opracowania jest inwestycja pt. „Przebudowa drogi gminnej w Przelewicach”.

Droga znajduje się w województwie Zachodniopomorskim, powiat Wałecki, gmina Człopa - długość łączna do 1170m.

Powierzchnia pasa drogowego przeznaczona pod inwestycję do 15650m2.

Przedsięwzięcie obejmować będzie przede wszystkim:

- przebudowę nawierzchni drogi,
- przebudowę nawierzchni zjazdów na przyległe posesje,
- usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą uzbrojenia terenu,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę oświetlenia drogowego,
- budowę miejsc postojowych,
- budowę przystanków komunikacji zbiorowej.

#### Usytuowanie przedsięwzięcia:

Inwestycja znajduje się na terenie zabudowanym miejscowości Przelewice.

**Lokalizacja inwestycji:** droga gminna nr 740506Z, powiat Wałecki, Województwo Zachodniopomorskie. Inwestycja zlokalizowana jest na działkach: 19; 22; 23; 71; 80; 79; 354/2 w obrębie geodezyjnym Przelewice

#### Zakres robót:

- rozbiórka istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie koryta pod projektowany układ komunikacyjny,
- wykonanie nowych konstrukcji jezdni oraz zjazdów na przyległe posesje i drogi boczne,
- wykonanie pobocza o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- wykonanie peronów dla komunikacji autobusowej wraz z wiatami przystankowymi,
- wykonanie oświetlenia drogowego,
- wykonanie miejsc postojowych.

Rodzaj i skala oraz zakres robót związanych z przedsięwzięciem kwalifikuje je do grupy przedsięwzięć, które zgodnie z zapisem § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839).

#### Inwestor:

Gmina Człopa

#### **2. Powierzchnia zajmowanej nieruchomości (obiektu budowlanego) oraz dotychczasowy sposób wykorzystywania i pokrycie szatą roślinną.**

W stanie istniejącym droga gminna posiada nawierzchnię bitumiczną, przekrój drogowy nieograniczony krawężnikami. Szerokość jezdni ok. 3,00m. Odwodnienie jezdni odbywa się powierzchniowo w przyległy teren pasa drogowego.

#### Powierzchnia:

Łączna długość drogi wynosi do 1170 mb. Powierzchnia pasa drogowego przeznaczona pod inwestycję to 15650 m<sup>2</sup>.

#### **3. Rodzaje technologii:**

Inwestycja obejmować będzie przebudowę odcinka drogi gminnej w zakresie wykonania nawierzchni, poboczy, zjazdów, budowy kanału technologicznego oraz oświetlenia drogowego.



Parametry techniczne projektowanych dróg gminnych:

Klasa techniczna drogi	D i L - droga dojazdowa i lokalna
Kategoria ruchu	KR2
Prędkość projektowana	40 km/h
Prędkość miarodajna	40 km/h
Szerokość jezdni	3,0 - 5,0 m
Szerokość poboczy	1,00 m

Projektuje się nawierzchnię bitumiczną o szerokości 3,5 - 5,0m dostosowaną do obciążenia ruchem KR-2.

Zakłada się wykonanie pobocza utwardzonego betonową kostką brukową o szerokości do 1,00m.

Roboty budowlane rozpoczęte zostaną od robót przygotowawczych związanych z rozbiórką istniejącej konstrukcji jezdni i przygotowaniem terenu na potrzeby realizacji nowego zagospodarowania terenu.

Roboty właściwe polegają na wykonaniu nowej konstrukcji jezdni, poboczy, miejsc postojowych, oświetlenia drogowego, kanału technologicznego.

Zakończenie robót będzie się wiązało z uporządkowaniem terenu, humusowaniem i obsianiem trawą.

#### **4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia:**

Nie przewiduje się wariantowania przedsięwzięcia pod względem lokalizacji i technologii robót. W projekcie przyjęto optymalną lokalizację wykorzystującą maksymalnie istniejący pas drogowy. Za wyborem wariantu inwestycyjnego przemawiają względy techniczne oraz ochrona środowiska. Wybór wariantu inwestycyjnego korzystnie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa przez poprawę stanu technicznego drogi i uzyskanie jej optymalnych parametrów. Analiza stanu obecnego drogi oraz analiza zapotrzebowania społecznego pozwoliły określić optymalny zakres inwestycji. Inwestycja będzie służyła głównie mieszkańcom. Zastosowane materiały w pełni odpowiadają nowoczesnym technologiom stosowanym w budownictwie drogowym.

#### **5. Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych surowców, materiałów, paliw i energii (w procesie budowy):**

##### **Faza realizacji**

Potrzebne materiały do budowy takie jak: piasek, kruszywo, beton asfaltowy, drobnowymiarowe elementy betonowe będą przywożone z zewnątrz samochodami w zależności od występujących potrzeb.

Woda do wykonania robót drogowych przywożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych lub za zgodą zarządcy pobierana z sieci wodociągowej rozdzielczej.

Realizacja przedsięwzięcia wiąże się również ze zużyciem paliw, wykorzystywanych do zasilania maszyn i pojazdów na budowie oraz energii elektrycznej, wykorzystywanej m. in. do zasilania urządzeń, zaplecza budowy, oświetlenia terenu budowy.

Przy realizacji prac budowlanych wykorzystywane będą materiały budowlane, odpowiednie dla tego rodzaju inwestycji. Surowce i materiały będą pochodziły z możliwie najbliższych wytwórni i składów budowlanych. Wszystkie użyte do budowy surowce będą wykorzystywane zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami, ze szczególnym zwróceniem uwagi na odzysk materiałów i surowców w trakcie gospodarki materiałowej, w tym gospodarki odpadami. Materiały szkodliwe dla środowiska w sposób trwały nie będą dopuszczone do użycia.

#### **Faza eksploatacji.**

W fazie eksploatacji będzie występowało zapotrzebowanie na środki do utrzymania, w tym utrzymania zimowego drogi (zależne od warunków atmosferycznych i rodzaju stosowanych środków). Zużycie tych materiałów będzie zależne od sposobów i zasad eksploatacji drogi i będzie takie samo jak dla pozostałej części dróg eksploatowanych przez tego samego zarządcę (średnio ilość ta wynosi około 1,5 kg/m<sup>2</sup> utrzymywanej powierzchni drogi).

### **6. Rozwiązania chroniące środowisko:**

#### Na etapie budowy:

Planowane przedsięwzięcie będzie miało wpływ na jakość środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac i późniejszej eksploatacji. Emisje w fazie budowy będą miały charakter punktowy (związany z pracą poszczególnych maszyn) i okresowy (czas trwania budowy). Emisje w czasie eksploatacji są związane z charakterem inwestycji – droga w chwili obecnej jest użytkowana. Przewiduje się zmniejszenie emisji w okresie eksploatacji w stosunku do stanu obecnego ze względu na poprawę stanu nawierzchni.

Do ogólnych rozwiązań zapobiegających lub ograniczających ewentualne negatywne oddziaływania inwestycji na środowisko należą:

- właściwe zabezpieczenie terenu budowy przed niekorzystnymi zmianami krajobrazu, uszkodzeniami gruntów itp.,
- stosowanie się do wymogów ochrony środowiska przy prowadzeniu tego typu inwestycji,
- zachowanie przepisów BHP w celu ochrony zdrowia i życia ludzi,
- zapobieganie powstawaniu oraz niewłaściwemu postępowaniu z powstałymi odpadami w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych - właściwe gromadzenie odpadów stałych i płynnych związanych z prowadzoną budową,
- oszczędne gospodarowanie surowcami i energią konieczną do przeprowadzenia inwestycji,



- zapobieganie zwiększonej emisji hałasu w związku z prowadzeniem prac – korzystanie z nowoczesnych maszyn w dobrym stanie technicznym, ograniczenie działań do pory dziennej,
- w czasie realizacji inwestycji prawidłowe zabezpieczenie techniczne sprzętu i placu budowy, w tym zwłaszcza w miejscach styku z ekosystemami szczególnie wrażliwymi na zmiany warunków siedliskowych,
- odpowiednie zabezpieczenie terenu prac ziemnych,
- odpowiednie zabezpieczenie krzyżujących się instalacji,
- stosowanie odpowiednich technologii, materiałów i rozwiązań konstrukcyjnych.
- W fazie prowadzenie robót wykonawca gwarantuje zastosowanie wszelkich wymaganych zabezpieczeń chroniących środowisko. Prace budowlane będą wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie BHP.

### **Ochrona przed emisją spalin**

Oddziaływanie inwestycji na stan czystości powietrza podczas prac inwestycyjnych będzie związane z poruszaniem się pojazdów mechanicznych (głównie samochodów ciężarowych i maszyn drogowych) wykorzystywanych podczas prac budowlanych. Wystąpi zatem emisja zanieczyszczeń do powietrza w związku ze spalaniem paliw oraz zwiększenie zapylenia. Należy przyjąć, że wykorzystywane pojazdy będą dopuszczone do ruchu, a zatem będą spełniać wymagania w zakresie dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w wydalanych spalinach. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i będzie dotyczyć tylko i wyłącznie etapu realizacji inwestycji (do czasu zakończenia prac budowlanych). Nie przewiduje się ponadnormatywnego wykorzystania maszyn i urządzeń emitujących spaliny. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania sprzętu i środków transportu na środowisko należy zadbać o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. Sprzęt wykorzystywany do robót powinien spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi, podane w przedmiotowych normach i rozporządzeniu. Maszyny i pojazdy nie powinny być przeciążone oraz eksploatowane na najwyższych obrotach, gdyż powoduje to zwiększenie emisji spalin.

W fazie eksploatacji zanieczyszczeniami charakterystycznymi dla komunikacji samochodowej są:

- tlenki azotu z dominacją dwutlenku azotu ( $\text{NO}_2$ ), powstające podczas spalania paliw w silnikach,
- tlenki siarki z przewagą dwutlenku siarki ( $\text{SO}_2$ ) powstające podczas spalania oleju napędowego.

Ponieważ na wielkość emisji tego rodzaju zanieczyszczeń wpływ ma nie tylko stan techniczny drogi, ale i stan techniczny pojazdów, rodzaj paliwa itp. – parametry emisji są trudne do oszacowania.

W związku z poprawą stanu technicznego odcinka drogi poprawi się płynność jazdy, w związku



z czym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych norm jakości powietrza. Wykonanie nawierzchni bitumicznej nie spowoduje zwiększenia natężenia ruchu pojazdów.

### **Ochrona przed hałasem**

W fazie budowy uciążliwość hałasu będzie odczuwalna zwłaszcza w strefie, która znajduje się bezpośrednio przy projektowanej drodze. Źródłem hałasu i drgań jest sprzęt (głównie samochody ciężarowe i maszyny drogowe) wykorzystywany w czasie realizacji inwestycji. Prace będą prowadzone tylko w porze dziennej (od godz. 6.00 do godziny 22.00). W rejonie bezpośrednio przeprowadzanej budowy mogą wystąpić krótkotrwałe nasilenia hałasu związane z pracą maszyn drogowych. Emitowany hałas podczas budowy można zminimalizować poprzez zastosowanie sprzętu sprawnego pod względem technicznym, dopuszczonego do ruchu i użytkowania. Oddziaływanie to będzie mieć charakter okresowy i krótkotrwały do czasu zakończenia prac budowlanych.

Po zakończeniu prac droga będzie oddziaływała na klimat akustyczny okolicy. Na planowanym odcinku drogi obowiązują normy określone dla terenów zabudowy zagrodowej:

- $L_{AeqD} = 65$  dB w porze dziennej,
- $L_{AeqN} = 56$  dB w porze nocnej.

Hałas drogowy na etapie eksploatacji drogi po zakończeniu inwestycji może być mniejszy, niż w chwili obecnej, ze względu na poprawę jej stanu technicznego, jednak jest on zależny od natężenia ruchu i stanu technicznego pojazdów użytkujących drogę.

### **Środowisko wodno-gruntowe i gospodarka wodno-ściekowa**

Zakres i stopień oddziaływania na środowisko gruntowo – wodne w fazie realizacji inwestycji będzie zależało przede wszystkim od sposobu i kultury technicznej prowadzonych prac budowlanych. W okresie budowy (realizacji) nie przewiduje się większych zagrożeń mogących spowodować zanieczyszczenie środowiska gruntowo – wodnego. Dobry stan techniczny oraz prawidłowa eksploatacja pojazdów samochodowych obsługujących budowę oraz maszyn budowlanych pozwoli na właściwe zabezpieczenie gruntu i wód przed zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi.

W rejonie występowania obszarów podmokłych w trakcie prowadzenia inwestycji należy zachować szczególną ostrożność, ponieważ obszary takie są szczególnie wrażliwe na uszkodzenia mechaniczne oraz zmianę stosunków wodnych. Na terenie podmokłym i w jego sąsiedztwie nie będzie usytuowane zaplecze budowy. Prace wykonywane będą tylko maszynami, urządzeniami samochodami dopuszczonymi do użytkowania (ma to na celu ograniczenie możliwości skażenia wód i gleby substancjami ropopochodnymi i ściekami).

Inwestycja nie będzie wymagała utworzenia zaplecza budowy dla parku maszynowego. Pojazdy, maszyny i urządzenia będą parkowane w czasie nie wykonywania pracy na terenie pozostającym we władaniu Inwestora. Materiały i surowce na budowę będą przywożone bezpośrednio

na teren budowy w zależności od potrzeb. W trakcie prac inwestycyjnych teren budowy zostanie wyposażony w zaplecze socjalne dla pracowników, tj. przenośne toalety typu toi-toi (szczelne zbiorniki bezodpływowe), które zostaną wywiezione wozem asenizacyjnym przez wyspecjalizowaną firmę w razie konieczności do punktu zlewnego oczyszczalni ścieków, z którym ma podpisana umowę właściciel toalet. Szacowana ilość powstających ścieków bytowo – socjalnych z zaplecza technicznego budowy wynosi 0,2 m<sup>3</sup>/tydzień. Zaplecze takie należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu. Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy, a także jego uprzątniecie po realizacji inwestycji, będzie należała do obowiązków wykonawcy robót.

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.

Inwestycja drogowa jest inwestycją, która przerywa ciągłość korytarza, stwarza barierę dla ekosystemu wodnego i powoduje jego rozdrobnienie. W tym przypadku ciągłość ekosystemu została już przerwana poprzez wybudowaną drogę i na przestrzeni lat jej funkcjonowania ekosystemy przystosowały się do zmienionych cywilizacyjnie warunków. Przewiduje się zatem, że inwestycja nie zagrazi naruszeniem ekosystemu.

### **Ochrona gleby**

Wykonywanie prac budowlanych nie spowoduje zaistnienia ruchów masowych ziemi. Prace budowlane o ile będą wykonywane przy użyciu sprawnego sprzętu budowlanego nie będą stanowiły zagrożenia dla gleby. Nie można dopuścić do powstania zanieczyszczenia gruntów substancjami ropopochodnymi przez pracujący sprzęt budowlany.

Nieuniknionym jest, że w wyniku korzystania z drogi przez pojazdy, gleby w bliskim sąsiedztwie drogi zanieczyszczane będą spalinami i cząstkami materiałów ściernych (jezdni, opon, tarcz hamulcowych). W trakcie eksploatacji powstawać będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi np. odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych.

### **Odpady**

W fazie realizacji inwestycji, zagospodarowaniem odpadów powinien zająć się wytwórca odpadów, czyli firmy wykonujące prace budowlane. Ich obowiązki będą związane z:

- zagospodarowaniem wszystkich odpadów powstających w czasie budowy,
- przedstawieniem informacji o wytwarzanych odpadach oraz o sposobach gospodarowania wytworzonymi odpadami do właściwego organu ochrony środowiska,
- gromadzeniem w sposób selektywny powstających odpadów,



- zapewnieniem właściwego postępowania z ewentualnymi odpadami niebezpiecznymi i zgromadzeniem ich w sposób nie zagrażający środowisku,
- przekazaniem ewentualnych odpadów niebezpiecznych podmiotowi uprawnionemu do prowadzenia działalności w zakresie transportu i unieszkodliwiania tego typu odpadów.

Zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2012r. o odpadach w trakcie wykonywania wszelkich prac budowlanych należy stosować takie surowce, materiały, aby w pierwszej kolejności zapobiegać powstawaniu odpadów lub ograniczyć ilość odpadów i ich negatywne oddziaływanie na życie i zdrowie ludzi oraz na środowisko.

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.

Po zakończeniu prac budowlanych Wykonawca winien uporządkować i przekazać Inwestorowi teren zaplecza bez odpadów.

#### **Flora i fauna**

Planowana inwestycja realizowana będzie w obszarze, który został już w znacznym stopniu przekształcony antropogenicznie. Wprawdzie realizacja prac budowlanych nie będzie wiązać się z zajęciem terenów zielonych pod planowaną infrastrukturę jednak z uwagi na niską wartość przyrodniczą występującej na dokumentowanym obszarze flory, jej zniszczenie nie spowoduje żadnych strat dla środowiska naturalnego. Oddziaływania tego typu są integralnie związane z zakresem robót i w zasadzie nie mogą zostać wyeliminowane.

Zabezpieczenie drzew nie kolidujących z inwestycją będzie polegało na:

- zabezpieczeniu pni drzew będących w sąsiedztwie inwestycji przed otarciem (maty osłonowe)
- zabezpieczanie wszelkich, ewentualnych, uszkodzeń pni i konarów specjalnym preparatem grzybobójczym
- wprowadzenie zakazu magazynowania materiałów budowlanych bezpośrednio przy drzewach; w szczególności takich które mogłyby być szkodliwe dla korzeni jak np. cement, impregnaty, środki chemiczne itp..

Zarówno w fazie realizacji jak i późniejszej eksploatacji inwestycji praktycznie nie będą występowały bezpośrednie niekorzystne oddziaływania na świat roślin i zwierząt gruntów sąsiednich.

W granicach terenu inwestycji nie stwierdzono istnienia stanowisk gatunków roślin, zwierząt (w tym śladów ich bytowania) i grzybów podlegających ochronie.



## **Ochrona krajobrazu**

Inwestycja będzie prowadzona w obecnym pasie drogowym. Podczas budowy wystąpi czasowe zniekształcenie i naruszenie krajobrazu terenów przyległych budowie w wąskim pasie. Planowana inwestycja nie zmieni krajobrazu bezpośrednio przy projektowanym pasie drogowym. Należy zwrócić uwagę, że w wyniku inwestycji przestrzeń zyska nowy walor, uporządkowanie i lepsze zagospodarowanie pasów drogowych, lepszego otoczenia drogowego. Podczas trwania prac budowlanych elementem dysharmonizującym będzie zaplecze budowy, które zostanie uprzątnięte po przeprowadzeniu inwestycji.

Po zakończeniu realizacji inwestycji teren wokół drogi zostanie uporządkowany.

## **Dobra kultury**

W bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji nie występują cenne obiekty zabytkowe. W rejonie oddziaływania bezpośredniego planowanej inwestycji, brak jest obiektów wpisanych do rejestru zabytków lub chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami.

## **Wpływ na ludzi i ochronę interesów osób trzecich**

Uciążliwości związane z budową drogi będą odczuwali okoliczni mieszkańcy. Prace powodować będą wzrost zapylenia i hałasu. Mieszkańcy terenów, gdzie planowana jest inwestycja, zostaną poinformowani o zamiarach inwestycyjnych w stosunku do przebudowy omawianej drogi (lokalizacja i zakres inwestycji, czas trwania, niedogodności komunikacyjne).

Planowana budowa drogi spowoduje zakłócenia wynikające z ruchu pojazdów budowlanych oraz czasowego wyłączenia z użytkowania odcinków drogi. Ponadto na terenie robót pracujące maszyny i sprzęt będą źródłem wibracji, hałasu, zanieczyszczenia powietrza. W trakcie budowy mogą też wystąpić zagrożenia, zarówno dla użytkowników dróg, jak i zatrudnionych przy budowie pracowników, związane z wykonywaniem robót w pasie drogowym oraz poruszaniem się pojazdów ciężkich (koparki, samochody ciężarowe).

Niekorzystne oddziaływania, jakie mogą wystąpić głównie w okresie realizacji przedsięwzięcia to hałas przekraczający dopuszczalne normy 65dB – w dzień i 56 dB – w nocy. Dlatego prace w pobliżu obszarów zamieszkanых zaleca się prowadzić w godzinach od 6.00 do 22.00.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa dla pracowników i użytkowników dróg przygotowany zostanie odpowiednie oznakowanie terenu (ustawione i właściwie utrzymane oznakowanie pionowe), czas prac zostanie skrócony do niezbędnego minimum, zwłaszcza działania związane z koniecznością zamknięcia odcinków dróg. Zmiany te będą miały wpływ na samopoczucie okolicznych mieszkańców. Należy jednak zauważyć, że niedogodności te będą miały charakter przejściowy, a po zakończeniu budowy zostaną usunięte, teren inwestycji będzie uporządkowany i zagospodarowany.

## **7. Prawdopodobieństwo wystąpienia oddziaływań skumulowanych**

Zakres i skala planowanej inwestycji nie powoduje ryzyka skumulowania oddziaływań – zadanie będzie odbywać się etapami i będzie prowadzone przy zachowaniu zasad bezpieczeństwa i minimalizacji uciążliwości.

## **8. Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko:**

### **1. ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno – bytowych:**

Powstałe ścieki socjalno - bytowe w trakcie realizacji inwestycji będą wywożone z przenośnych toalet i neutralizowane w ośrodkach do tego przystosowanych (oczyszczalnie ścieków itp.). Ilość nieczystości przewiduje się na ok. 0,2 m<sup>3</sup>/tydzień..

### **2. ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych:**

W trakcie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się powstawania ścieków technologicznych.

### **3. ilość i sposób odprowadzania wód opadowych:**

Woda opadowa i roztopowa będzie odprowadzana powierzchniowo do istniejących i projektowanych rowów przydrożnych i innych elementów odwodnienia drogi poprzez spadki nawierzchni.

### **4. rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami:**

W trakcie realizacji powstaną zarówno odpady komunalne zmieszane jak i z grupy 17. Wszystkie odpady będą zebrane i zagospodarowane w sposób selektywny zgodny z obowiązującymi przepisami prawa

Po wykonaniu przebudowy drogi nie będą powstawały odpady stałe.

### **5. ilości i rodzaje zainstalowanych i planowanych maszyn, urządzeń:**

W trakcie realizacji przedsięwzięcia użyte będą maszyny i urządzenia budowlane typu: koparki, spycharki, samochody samowyładowcze, układarki walce itp. Nie będą zainstalowane na stałe żadne urządzenia i maszyny; emisja zanieczyszczeń będzie nieorganizowana i wystąpi rozproszona w różnych miejscach przez krótkie okresy czasu.

6. źródła hałasu będą stacjonarne w różnych punktach inwestycji, nie dłużej niż ok. 5 h/dobę. Wartości hałasu poszczególnych maszyn wahają się na poziomie 65 dB i nie będą się kumulowały z uwagi na specyfikę pracy. Pracę na terenach zabudowanych planują się jedynie w porze dziennej. Mieszkańcy zostaną poinformowani o możliwych niedogodnościach związanych z hałasem i pyleniem. Teren zostanie właściwie oznakowany w celu zapewnienia bezpieczeństwa pracownikom i mieszkańcom korzystającym z drogi podczas przebudowy.

## **9. Możliwość transgranicznego oddziaływania na środowisko:**

Projektowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w północno-zachodniej Polsce, w rejonie oddalonym od najbliższej granicy. Potencjalne oddziaływania, z racji skali przedsięwzięcia, będą miały charakter lokalny. Nie przewiduje się zatem możliwości oddziaływań transgranicznych.

## **10. Informacja o innych przedsięwzięciach realizowanych i zrealizowanych znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia:**

Obecnie nie jest realizowane (np. budowa) żadne przedsięwzięcie, które może prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

Nie są nam znane inne przedsięwzięcia na obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.



## **11. Ryzyko wystąpienia awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej**

Nie przewiduje się, żeby na obszarze planowanego przedsięwzięcia istniało duże ryzyko wystąpienia awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej. Stopień wystąpienia takiego ryzyka jest znikomy.

## **12. Obszary lub obiekty podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2006r. Nr 92, poz. 880 ze zmianami) – podać odległość od lokalizacji planowanego przedsięwzięcia i oddziaływania na ww. obszary:**

Planowana inwestycja znajduje się na terenie podlegającym ochronie:

- Natura 2000
  - Obszary ptasie - Lasy Puszczy nad Drawą
  - Obszary siedliskowa - Uroczyska Puszczy Drawskiej

Bezpośrednie i nieodwracalne oddziaływanie związane z przebudową drogi nie powinno mieć wpływu na siedliska roślin i zwierząt, dla których utworzono niniejsze formy ochrony przyrody. Inwestycja skupi się na terenie pasa drogowego.

## **11. Inne obszary lub obiekty podlegające ochronie, znajdujące się w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia (np. strefa ochrony konserwatorskiej, strefa ochrony ujęcia wody, obiekty zabytkowe) i oddziaływania na ww. obszary lub obiekty:**

Droga planowana do przebudowy przebiega w pasie drogowym i przebiega w obrębie pasa drogowego.

Z uwagi na powyższe można stwierdzić, że planowane działanie inwestycyjne nie spowoduje negatywnego oddziaływania na siedliska przyrodnicze i użytki ekologiczne oraz nie wpłynie w żaden sposób na warunki hydrologiczne, morfologiczne oraz przyrodnicze.

Planowana do przebudowy droga nie przebiega w pobliżu strefy ochrony ujęć wody, nie przebiega w strefie ochrony konserwatorskiej oraz nie biegnie w pobliżu obiektów zabytkowych.

Nie przewiduje się oddziaływania przebudowanej drogi na środowisko wodne w żadnym z etapów inwestycji.

Planowane przedsięwzięcie nie będzie kolidowało z istniejącymi ciekami w tym rejonie. Przebudowa poprawi stan istniejących rowów przydrożnych co wpłynie korzystnie na odsunięcie zagrożenia jako zniszczenie infrastruktury transportowej przez wody. Wykonanie i eksploatacja projektowanego zamierzenia nie jest związana z emisją zanieczyszczeń ani energii do środowiska wodnego stąd nie ma ryzyka ich negatywnego wpływu na wskaźniki fizyko-chemiczne, biologiczne i hydromorfologiczne określające stan/potencjał ekologiczny wód powierzchniowych oraz wskaźniki chemiczne świadczące o stanie chemicznym wody, odpowiadającym warunkom utrzymania przez te wody dobrego stanu, z uwzględnieniem kategorii wód, wg rozporządzenia w sprawie sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych.

Realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z wprowadzeniem do wód jakichkolwiek substancji, nie jest związana również z emisją energii, dlatego też nie ma zagrożenia zmiany wskaźników fizyko-chemicznych i biologicznych, która mogłaby wpłynąć na pogorszenie stanu wód.

W związku z powyższym należy uznać, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na realizację celów środowiskowych dla JCWP PLRW 6000231888969 Stopnica jak i wód podziemnych Numer PLG60025 i nie będzie zwiększała ryzyka nie osiągnięcia celów środowiskowych prowadzących do osiągnięcia i utrzymania co najmniej dobrego stanu wód. Samo przedsięwzięcie kwalifikuje się do obojętnych dla środowiska.

Planowana inwestycja nie narusza zasad ustalonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry ustanowionym Rozporządzeniem Rady Ministrów z 18 października 2016 w sprawie „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz. U. 2016 poz. 1967).



Również z uwagi na charakter inwestycji mający na celu między innymi zwiększenie zasobów wodnych i spowolnienie odpływu wód ze zlewni, przedsięwzięcie nie spowoduje nie osiągnięcia celów środowiskowych zawartych w Planie Gospodarowania Wodami na obszarze dorzecza Odry.

Przyjęty zakres robót ograniczający przedsięwzięcie jedynie do zmiany istniejącej nawierzchni, zamykający się w istniejącym pasie drogowym gwarantuje, że negatywny wpływ przeprowadzonych zmian będzie znikomy.

Wyżej wymienione działania gwarantują, że nie ulegnie zniszczeniu czy ograniczeniu żaden obszar siedlisk w wyniku przedsięwzięcia, w związku z czym nie zaistnieje potrzeba jego odtworzenia.

Nie przewiduje się zagrożenia spójności i właściwego funkcjonowania obszaru Natura 2000.

Po zakończeniu etapu budowy zostanie przeprowadzona konieczna rekultywacja w pasie prowadzonych robót oraz w zakresie usunięcia obiektów tymczasowo umieszczonych w terenie, wykonania prac porządkowych.

Podsumowując na podstawie zgromadzonych danych stwierdzić należało, iż realizacja planowanego przedsięwzięcia, z racji jego charakteru, nie pociągnie za sobą zagrożeń, tym bardziej znaczących oddziaływań. Dotyczy to oddziaływania bezpośredniego, pośredniego, długoterminowego, wtórnego i skumulowanego. Z przedłożonej dokumentacji wynika, iż wykonanie przedmiotowej inwestycji nie spowoduje pogorszenia klimatu akustycznego, jakości powietrza atmosferycznego oraz warunków wodno-gruntowych i tym samym nie wpłynie negatywnie na pobliskich mieszkańców. Biorąc powyższe pod uwagę orzeczono jak w sentencji.

Integralną częścią przedmiotowej decyzji jest charakterystyka przedsięwzięcia.

### **Pouczenie**

Od niniejszej decyzji służy Stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koszalinie za pośrednictwem Burmistrza Miasta i Gminy w Człopie w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Decyzja podlega wykonaniu po upływie terminu do wniesienia odwołania.

Otrzymują:

1. Wnioskodawca
2. Decyzję otrzymuje zg z art. 86a 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 (t. j. Dz. U.2021.247 ze zm.) – Starosta Wałecki.

BURMISTRZ  
*J. Bekker*  
mgr Jerzy Bekker

Załącznik nr 1 do decyzji  
Burmistrza Miasta i Gminy Człopa  
z dnia 02.09.2021 r. IGOS.6220.4.5.2021

## **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA** **„Przebudowa drogi gminnej w Przelewicach, gmina Człopa”**

### Rodzaj przedsięwzięcia:

Inwestycja drogowa – roboty drogowe polegające na przebudowie dróg.

Droga znajduje się w województwie Zachodniopomorskim, powiat Wałecki, gmina Człopa - długość łączna do 1170m.

Powierzchnia pasa drogowego przeznaczona pod inwestycję do 15650m<sup>2</sup>.

Przedsięwzięcie obejmować będzie przede wszystkim:

- przebudowę nawierzchni drogi,
- przebudowę nawierzchni zjazdów na przyległe posesje,
- usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą uzbrojenia terenu,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę oświetlenia drogowego,
- budowę miejsc postojowych,
- budowę przystanków komunikacji zbiorowej.

### Usytuowanie przedsięwzięcia:

Inwestycja znajduje się na terenie zabudowanym miejscowości Przelewice.

**Lokalizacja inwestycji:** droga gminna nr 740506Z, powiat Wałecki, Województwo Zachodniopomorskie. Inwestycja zlokalizowana jest na działkach: 19; 22; 23; 71; 80; 79; 354/2 w obrębie geodezyjnym Przelewice.

W stanie istniejącym droga gminna posiada nawierzchnię bitumiczną, przekrój drogowy nieograniczony krawężnikami. Szerokość jezdni ok. 3,00m. Odwodnienie jezdni odbywa się powierzchniowo w przyległy teren pasa drogowego.

### Zakres robót:

- rozbiórka istniejącej nawierzchni bitumicznej,
- wykonanie koryta pod projektowany układ komunikacyjny,
- wykonanie nowych konstrukcji jezdni oraz zjazdów na przyległe posesje i drogi boczne,
- wykonanie pobocza o nawierzchni z betonowej kostki brukowej,
- wykonanie peronów dla komunikacji autobusowej wraz z wiatami przystankowymi,
- wykonanie oświetlenia drogowego,
- wykonanie miejsc postojowych.

Rodzaj i skala oraz zakres robót związanych z przedsięwzięciem kwalifikuje je do grupy przedsięwzięć, które zgodnie z zapisem § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia

9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839).

Inwestor:

Gmina Człopa

Powierzchnia:

Łączna długość drogi wynosi do 1170 mb. Powierzchnia pasa drogowego przeznaczona pod inwestycję to 15650 m<sup>2</sup>.

Rodzaj i skala oraz zakres robót związanych z przedsięwzięciem kwalifikuje je do grupy przedsięwzięć, które zgodnie z zapisem § 3 ust. 1 pkt 62 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019.1839).

Inwestor:

Gmina Człopa

Obszary chronione:

Planowana inwestycja znajduje się na terenie podlegającym ochronie:

- Natura 2000
  - Obszary ptasie - Lasy Puszczy nad Drawą
  - Obszary siedliskowa - Uroczyska Puszczy Drawskiej

Bezpośrednie i nieodwracalne oddziaływanie związane z przebudową drogi nie powinno mieć wpływu na siedliska roślin i zwierząt, dla których utworzono niniejsze formy ochrony przyrody. Inwestycja skupi się na terenie pasa drogowego.

Realizacja przedsięwzięcia nie wiąże się z wprowadzeniem do wód jakichkolwiek substancji, nie jest związana również z emisją energii, dlatego też nie ma zagrożenia zmiany wskaźników fizyko-chemicznych i biologicznych, która mogłaby wpłynąć na pogorszenie stanu wód.

W związku z powyższym należy uznać, że realizacja przedsięwzięcia nie będzie miała negatywnego wpływu na realizację celów środowiskowych dla JCWP PLRW 6000231888969 Stopnica jak i wód podziemnych Numer PLG60025 i nie będzie zwiększała ryzyka nie osiągnięcia celów środowiskowych prowadzących do osiągnięcia i utrzymania co najmniej dobrego stanu wód. Samo przedsięwzięcie kwalifikuje się do obojętnych dla środowiska.

BURMISTRZ  
  
mgr Jerzy Bekker



