



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
w GDAŃSKU**

RDOŚ-Gd-WOO.4220.90.2022.WR.1
za dowodem doręczenia

Gdańsk, dnia 22 lutego 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 Chojnice znak RŚiGN.6220.1.1.2022 z dnia 03.02.2022 r. (data wpływu: 10.02.2022 r.) oraz po przeanalizowaniu wniosku Inwestora Gminy Chojnice działającego poprzez pełnomocnika Pana Michała Marciniaka o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wraz z załącznikami, w tym kartą informacyjną przedsięwzięcia,

p o s t a n a w i a m

- I. Wyrazić opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia pn.: „**Budowa drogi Granowo-Lichnowy**”, planowanego do realizacji na działkach nr: 237/1, 178/2, 172/1, 161/7, 165, 163/44, 168/1, 170/2, 170/3, 172/2 obręb Lichnowy, 14/3, 14/7, 17, 47, 62, 134, 112/3, 113/1, 114/1, 115, 117/3, 117/4, 117/5, 120, 123/1, 122, 121 obręb Granowo, gm. Chojnice, pow. chojnicki, 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) 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 wygrodenie 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;
- c) podczas prowadzenia wykopów zabezpieczyć plac robót płotkiem 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 prowadzi 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;
- d) 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;
- e) 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;
- f) zabezpieczyć wykopy przed możliwością przedostania się do nich zanieczyszczeń związanych z pracami budowlanymi.

UZASADNIENIE

W dniu 10.02.2022 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku wpłynął wniosek Wójta Gminy Chojnice znak RŚiGN.6220.1.1.2022 z dnia 03.02.2022 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 Gminy Chojnice z dnia 05.01.2022 r. działającego poprzez pełnomocnika Pana Michała Marciniaka o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
2. Kartę informacyjną przedsięwzięcia (KIP).
3. Oświadczenie, o którym mowa w art. 64 ust. 2a ustawy ooś.

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 budowie drogi gminnej nr 2628G na odcinku ok. 2 km, budowie drogi gminnej nr 239007G na odcinku ok 100 m. Dodatkowo przebudowane zostaną następujące skrzyżowania dróg:
 - gminnej nr 2628G z powiatową nr 2648 G;
 - gminnej nr 2628G z gminną nr 239007G oraz gminną nr 239024G;
- 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 z § 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, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie 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 tutaj organ wziął pod uwagę:

- I. Rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia – planowana inwestycja polegać będzie na budowie drogi gminnej nr 2628G na odcinku ok. 2 km, budowie drogi gminnej nr 239007G na odcinku ok 100 m. Zostanie ona zrealizowana na odcinku od centrum miejscowości Granowo do skrzyżowania z drogą ul. Ostrowicką (drogą powiatową nr 2648G, obręb ewidencyjny Lichnowy i Granowo). Dodatkowo przebudowane zostaną następujące skrzyżowania dróg:
 - gminnej nr 2628G z powiatową nr 2648 G;
 - gminnej nr 2628G z gminną nr 239007G oraz gminną nr 239024G.

Obecnie przedmiotowa droga ma nawierzchnię szutrową i obsługuje ruch lokalny pomiędzy miejscowościami. Droga jest usytuowana w pasie drogowym o szerokości od 6,5 m do ponad 34,5 m. Do nieruchomości zlokalizowanych przy drodze istnieją zjazdy, niektóre utwardzone różnymi materiałami, wykonane przez właścicieli przyległych posesji. Powierzchnia zajmowanego terenu ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji. Forma użytkowania drogi nie ulegnie zmianie. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do istniejących rowów odprowadzających.

Przedmiotowy odcinek drogi jest w złym stanie technicznym.

Na terenie przewidzianym pod inwestycję występują uzbrojenie podziemne w postaci sieci: wodociągowej, telekomunikacyjnej, elektroenergetycznej. Jako uzbrojenie nadziemne występują linie energetyczne.

Podstawowe parametry techniczne drogi:

- klasa drogi: L (lokalna);
- kategoria drogi: droga publiczna gminna;
- kategoria ruchu: KR1;
- prędkość projektowa:
 - ✓ w terenie zabudowanym 30 km/h;
 - ✓ poza terenem zabudowanym 40 km/h;
- szerokość jezdni: min. 5,0 m;
- szerokość chodnika: 1,5-2,0 m;
- szerokość pobocza: 0,75 m.

Zajmowana powierzchnia:

- powierzchnia jezdni: 13 000 m²;
- powierzchnia poboczy: 3 500 m²;
- powierzchnia zjazdów: 500,00 m²;
- powierzchnia chodników: 600 m².

Parametry projektowanej drogi:

- jezdnia:
 - warstwa ścieralna z AC 11S;
 - warstwa wiążąca z AC16W;
 - podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego;
 - podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa związanego;
- zjazdy:
 - Wariant I:
 - ✓ warstwa ścieralna z AC 11S;
 - ✓ warstwa wiążąca z AC 16W;
 - ✓ podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego;
 - ✓ podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa związanego;
 - Wariant II:
 - ✓ kostka betonowa;
 - ✓ podsypka cementowo-piaskowa;
 - ✓ podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego;
 - ✓ podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa związanego;
- chodnik:
 - kostka betonowa;
 - podsypka cementowo-piaskowa;
 - podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego;
 - podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa związanego;
- pobocze:
 - kruszywo niezwiązane.

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych poprzez wykonane odwodnienia w miejscowości Granowo oraz odwodnienie drogi na odcinku drogi od km 0+000 do km 1+990 poprzez wykonane rowy

odparowujące, a także oczyszczone i wyremontowane istniejące przepusty i odmulene istniejące rowy.

W ramach inwestycji zaplanowano wykonanie:

- odwodnienie w miejscowości Granowo:
 - budowę kolektorów deszczowych: sieci kanalizacji deszczowej z rur PP SN8 \varnothing 400 mm o łącznej długości 200 m;
 - budowę przykanalików łączących studnie wpustowe uliczne z siecią kanalizacji deszczowej z rur PCV SN8 \checkmark 200 mm o łącznej długości 50 m;
 - budowę studni przelotowych: studni kanalizacyjnych z kręgów betonowych \varnothing 1000 lub \varnothing 1200 mm w ilości 15 szt.;
 - budowę wpustów ulicznych: studzienek ulicznych wpustowych \checkmark 500 mm z osadnikiem H=0,8 m - wpust przykrawężnikowy w ilości 16 szt.;
- odprowadzanie wody do istniejącego rowu na działce oznaczonej numerem ewidencyjnym 134 lub do istniejącej kanalizacji deszczowej na tejże działce odwodnienie na odcinku drogi od km 0+000 do km 1+990:
 - wykonanie rowów odparowujących - 3 odcinki na łącznej długości ok. 1000 mb;
 - oczyszczenie, remont istniejących przepustów, odmulenie istniejących rowów.

Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały takie jak: beton asfaltowy, beton konstrukcyjny, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samojezdnych, energia elektryczna do zasilania urządzeń elektrycznych oraz niewielkie ilości wody. Ilości wykorzystanych surowców do budowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszają stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Na etapie realizacji zadania woda wykorzystywana będzie wyłącznie do celów technologicznych i socjalno- bytowych. Zużycie wody w celach technologicznych – przede wszystkim do zwilżania nawierzchni (polewania), jest zmienne i trudne do precyzyjnego określenia. Polewanie odbywać się będzie z taką intensywnością, aby mogły zachodzić naturalne procesy wiązania podłoża. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Woda na potrzeby socjalne pracowników pracujących przy budowie również będzie dowożona beczkowozami. Wielkość zużycia wody będzie skorelowana z ilością pracowników.

Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym. Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Do wykonania ww. inwestycji wykorzystany zostanie beton asfaltowy wyprodukowany w wytwórni mas bitumicznych poza placem budowy. Potrzebny do realizacji inwestycji beton towarowy, podsypka cementowo-piaskowa oraz mieszanka związana cementem wyprodukowane zostaną w wytwórni betonu poza placem budowy i dostarczone

bezpośrednio przed wbudowaniem. Pozostałe elementy jak kruszywo na podbudowę, piasek na warstwę odcinającą, elementy infrastruktury podziemnej i naziemnej oraz elementy prefabrykowane nawierzchni drogowych będą składowane na placu budowy i na bieżąco wbudowywane.

Materiały i wyroby będą posiadać Aprobata Techniczną dopuszczającą je do stosowania w budownictwie drogowym. Wszystkie użyte do budowy materiały, paliwa i energia 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.

Szacunkowe zapotrzebowanie materiałów, surowców, wody, paliw i energii przy realizacji inwestycji prezentuje się następująco:

- mieszanka AC 11S: 1 350 Mg;
- mieszanka AC 16W: 1 687,5 Mg;
- mieszanka kruszywa niezwiązanego: 3 520 m³;
- mieszanka kruszywa związanego: 2 160 m³;
- beton cementowy: 111 m³;
- krawężnik najazdowy 15x25:700 mb;
- krawężnik 15x30: 500 m;
- opornik 12 x 25: 400 mb;
- obrzeża: 400 mb;
- kostka betonowa gr. 6 cm: 600 m²;
- kostka betonowa gr. 8 cm: 500 m²;
- woda: 120 l/dobę;
- paliwa: 150 l/dobę;
- energia elektryczna: 70 kWh/dobę.

Eksploatacja analizowanej drogi nie będzie wymagała wykorzystania wody, materiałów, surowców.

- II. Usytuowanie przedsięwzięcia – planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach nr: 237/1, 178/2, 172/1, 161/7, 165, 163/44, 168/1, 170/2, 170/3, 172/2 obręb Lichnowy, 14/3, 14/7, 17, 47, 62, 134, 112/3, 113/1, 114/1, 115, 117/3, 117/4, 117/5, 120, 123/1, 122, 121 obręb Granowo, gm. Chojnice, pow. chojnicki, woj. pomorskie.

W otoczeniu planowanej do przebudowy drogi znajdują się tereny mieszkaniowe (B), grunty rolne zabudowane (Br-IIIb, Br-RVIa, Br-PsIV), grunty rolne IIIb, IVa, IVb, V klasy bonitacyjnej, pastwiska trwałe IV klasy bonitacyjnej, grunty pod wodami powierzchniowymi stojącymi (Ws) oraz drogi (dr).

Projektowana droga krzyżuje się z ul. Ostrowicką (drogą powiatową 2648G, obręb ewidencyjny Lichnowy i Granowo), ul. Parkową (obrab ewidencyjny Lichnowy) oraz drogami gminnymi 239007G i 239024G, a także drogami wewnętrznymi stanowiącymi działki oznaczone numerami ewidencyjnymi: 17, 62 i 120 (obrab ewidencyjny Granowo).

Przedmiotowa droga przebiega przez tereny rolnicze w otoczeniu pól uprawnych oraz zwartej jak i punktowej zabudowy jednorodzinnej uzupełnionej zabudowaniami inwentarskimi, zagrodowymi, czy też zabudowy zagrodowej, siedliskowej z gruntami wykorzystywanymi do produkcji roślinnej (użytki rolne - zaliczane głównie jako grunty orne, trwałe użytki zielone, czyli pastwiska i łąki). W 100 metrowej strefie oddziaływania inwestycji znajduje się 15 budynków mieszkalnych.

W obrębie jak i strefie oddziaływania bezpośredniego inwestycji, na potrzeby wykonania Karty informacyjnej przedsięwzięcia dnia 17 maja 2021 r. oraz 2 września 2021 r., wykonano lustracje terenowe, których celem było zidentyfikowanie występującej szaty roślinnej i fauny.

W miejscu planowanego przedsięwzięcia, tzn. w pasie drogowym stwierdzono nieliczne występowanie drzew i krzewów, z gatunku: lipa drobnolistna *Tilia cordata*, klon pospolity *Acer platanoides*, kasztanowca zwyczajnego *Aesculus*, brzoza brodawkowata *Betula pendula*, modrzew europejski *Larix decidua*, sosna zwyczajna *Pinus sylvestris*, świerk pospolity *Picea abies*, wierzba *Salix* bez czarny *Sambucus nigra*, topola *Populus*; olcha *Alnus*, wiąz *Ulmus*.

Poza tym na terenie planowanej inwestycji nie stwierdzono występowania siedlisk objętych ochroną oraz gatunków roślin chronionych, rzadkich oraz zagrożonych wyginięciem. Roślinność występująca na całej powierzchni ma charakter antropogeniczny.

Wzdłuż drogi, w pasie drogowym w warstwie niskiej dominują takie rośliny jak m.in. gatunki traw: życica trwała *Lolium perenne*, kostrzewa łąkowa *Festuca pratensis*, kostrzewa owcza *Festuca ovina*, kostrzewa trzcinowa *Festuca arundinacea*, mietlica biaława *Agrostis gigantea*, wiechlina roczna *Poa annua*, wiechlina łąkowa *Poa pratensis*, kłosówka wełnista *Holcus lanatus*, gatunki roślin: mak polny *Papaver rhoeas* szczaw polny *Rumex acetosella*, tasznik pospolity *Capsella bursa - pastoris*, marchew zwyczajna *Daucus carota*, babka zwyczajna *Plantago major*, pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, starzec zwyczajny *Senecio vulgaris*, mniszek lekarski *Taraxacum officinale*, perz właściwy *Elymus repens*, wrotycz zwyczajny *Tanacetum vulgare*, bylica pospolita *Artemisia vulgaris*, barszcz zwyczajny *Heracleum sphondylium*, krwawnik pospolity *Achillea millefolium*, nawłóć pospolita *Solidago virgaurea*.

Podczas wizji w terenie nie stwierdzono obecności chronionych gatunków ptaków w obrębie oddziaływania inwestycji, a w szczególności gniazd ptaków. Okres prowadzonej lustracji nie pozwolił jednak na pełne rozpoznanie ornitofauny analizowanego terenu. Część gatunków może przystępować w ciągu jednego sezonu do kilku lęgów, w szczególności ptaki wróblowate, spośród których sporo gatunków związanych jest z terenami upraw rolnych, lasami i zadrzewieniami śródpolnymi. Ilość lęgów w roku zależy jest jednak od wielu czynników, a w szczególności od ilości pokarmu w danym sezonie, warunków pogodowych itd.

Wg aktualnego stanu wiedzy teren projektowanej inwestycji nie stanowi atrakcyjnych miejsc lęgowych dla ptaków, ale może pełnić dla nich inne istotne funkcje, np. jako miejsca odpoczynku, zdobywania pokarmu itp. Potencjalnie mogą to być gatunki ptaków związane z krajobrazem rolniczym, głównie agrocenozami pól uprawnych i odłogów, takie jak: pierwiosnek *Phylloscopus collybita*, sikora bogatka *Parus major*, zięba *Fringilla coelebs*, rudzik *Erithacus rubecula*, kos *Turdus merula*, grzywacz *Columba palumbus*, sójka *Garrulus glandarius*, wróbel *Passer domesticus*, skowronek *Alauda arvensis*, pliszka siwa *Motacilla alba*, trznadel *Emberiza citrinella*.

Na podstawie wyników obserwacji fauny kręgowców, w tym głównie ptaków autor inwentaryzacji w KIP wskazał, że projektowana przebudowa drogi łączącej miejscowości Granowo-Lichnowy nie ograniczy siedlisk lęgowych gatunków ptaków, nie pogorszy warunków żerowania lokalnej awifauny. Eksploatacja drogi nie będzie miała wpływu na gatunki zasiedlające najbliższe zadrzewienia i zakrzewienia.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku w warunkach realizacji przedsięwzięcia umieścił zapisy dotyczące zabezpieczenia drzew i krzewów występujących w zasięgu robót budowlanych 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 wygradzenie 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.

Podczas inwentaryzacji pasa drogowego, wykonanej na potrzeby KIP, nie stwierdzono występowania płazów i gadów. Nie stanowi on atrakcyjnych siedlisk dla płazów. Zarówno w miejscu lokalizacji przedsięwzięcia jak i w zasięgu jego oddziaływania nie stwierdzono żadnych miejsc rozrodu płazów oraz tras ich wiosennego i jesiennego przemieszczania.

Niemniej kierując się zasadą przezorności, tut. organ w warunkach realizacji przedsięwzięcia nałożył na Inwestora obowiązek zabezpieczenia placu robót podczas prowadzenia wykopów płotkiem z siatki herpetologicznej przed przedostaniem się do wykopów małych zwierząt. Codziennie przed rozpoczęciem prac należy przeprowadzać kontrolę wykopów. Uwięzione zwierzęta należy niezwłocznie przemieszczać 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 *Batrachochydrum 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. 1,58 km na północny wschód: Bory Tucholskie PLB220009;
- ok. 10,29 km na północny zachód: Wielki Sandr Brdy PLB220001.

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.

Inne najbliższe położone obszary objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (tekst jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 1098 ze zm.) to zlokalizowany:

- ok. 5,79 km na południe: Krajeński Park Krajobrazowy;
- ok. 7,58 km na północny wschód: Chojnicko-Tucholski Obszar Chronionego Krajobrazu.

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. 7,00 km na północny wschód od planowanej inwestycji – Bory Tucholskie GKPN-16.

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

W fazie realizacji inwestycji podstawowym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza będą maszyny drogowe i samochody ciężarowe powodujące emisję spalin, układanie gorącej masy bitumicznej powodujące emisję par ciężkich węglowodorów oraz roboty ziemne powodujące powstanie pyłu ziemnego. Charakter tych emisji będzie niezorganizowany, a czas działania ograniczony do etapu realizacji inwestycji. W związku z czym nie przewiduje się by ww. prace trwale wpłynęły na stan aerosanitarny rejonu przedsięwzięcia.

W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko Wykonawca prac będzie dbać o ich prawidłową eksploatację i właściwą konserwację. Maszyny i pojazdy nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników, gdyż zwiększa to emisję spalin.

Sprzęt używany podczas robót będzie spełniać wymagania odnośnie ochrony przed hałasem i gazami spalinowymi.

Transportowane i składowane na terenie budowy kruszywo i materiały budowlane będą w miarę możliwości przykryte, a teren budowy będzie systematycznie zraszany wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia. Nie dopuszczalne jest na terenie budowy palenia papy, opon, rozpuszczalników, farb itp.

Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem emisji do powietrza w związku z ruchem pojazdów po drodze gminnej. Dzięki zmianie nawierzchni poprawi się płynność ruchu co przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Dotrzymane będą 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.).

W trakcie realizacji prac budowlanych źródłem hałasu będą maszyny i urządzenia budowlane takie jak: frezarka, koparki, ładowarki, układarki mas bitumicznych, zagęszczarka, walec oraz transport ciężarowy. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można

określić na ok. 100 m od zgrupowania pracujących maszyn drogowych i sprzętu budowlanego.

Należy podkreślić, że sprzęt budowlany będzie spełniać określone wymogi, w Dyrektywie 2000/14/EC oraz 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. Nr 263, poz. 2202 z późn. zm.).

Emisja hałasu może krótkotrwale oddziaływać na środowisko w trakcie wykonywania robót budowlanych po tym okresie emisja hałasu będzie w granicach normatywnych, a w odniesieniu do stanu pierwotnego ulegnie zmniejszeniu.

W fazie eksploatacji źródłem emisji hałasu z terenu wybudowanej drogi będzie ruch drogowy pojazdów poruszających się po niej (samochody osobowe, dostawcze ciężarowe oraz traktory/sprzęt rolniczy). Stopień uciążliwości hałasu drogowego stanowi wynik: natężenia strumienia ruchu pojazdów, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. W związku z tym, że przedmiotowa droga stanowi drogę gminną i w strukturze ruchu nie będzie pełniła funkcji tranzytowej, a jedynie umożliwiać sprawniejszy ruch pojazdów należących do okolicznych mieszkańców, nie przewiduje się wzrostu ruchu, a tym samym zwiększenia emisji hałasu. W KIP, przedłożono analizę, na podstawie, której stwierdzono, że w wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia, na terenach dla których zostały określone dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, znajdujących się w otoczeniu planowanej inwestycji, dotrzymane będą standardy jakości środowiska, określone Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (tekst jedn. Dz.U. z 2014 r., poz. 112) a planowana inwestycja nie pogorszy klimatu akustycznego na tych obszarach. Wręcz przeciwnie, wymiana istniejącej nawierzchni na nową spowoduje zmniejszenie emisji hałasu pochodzącego z ruchu drogowego, spowodowanej w chwili obecnej nierównościami jezdni. Zwiększy się również komfort i bezpieczeństwo podróży.

W bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia nie będą realizowane inne przedsięwzięcia, które mogłyby powodować kumulowanie się oddziaływań.

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

- prowadzenie prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach (6:00 – 22:00);
- zlokalizowanie zaplecza budowy w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych;
- organizacja placu budowy na terenie utwardzonym bądź zabezpieczonym poprzez wyłożenie płytami betonowymi z uszczelnieniem folią budowlaną;
- przywożenie materiałów budowlanych w odpowiedniej ilości i czasie do potrzeb wynikających z etapu budowy;
- odkładanie urodzajnych warstw ziemi i wykorzystywanie ich w późniejszym czasie do rekultywacji terenu;
- prowadzenie prac mechanicznych przy użyciu sprawnego sprzętu, w celu uniknięcia wycieku substancji ropopochodnych;
- stosowanie przenośnych osłon akustycznych i przeciwpylowych podczas pracy maszyn;
- magazynowanie odpadów w pojemnikach, w sposób zapobiegający zanieczyszczeniu środowiska gruntowo-wodnego;

- odprowadzanie ścieków socjalno-bytowych z zaplecza budowy do szczelnych, bezodpływowych zbiorników, opróżnianych przez uprawnione podmioty;
- wyposażenie placu budowy w materiały sorpcyjne, umożliwiające szybkie zebranie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych;
- wyłączanie maszyn i urządzeń podczas przerw w pracy;
- zabezpieczenie przewożonych materiałów budowlanych oraz gruntu przed pyleniem, np. poprzez zapewnienie optymalnej wilgotności itp.;
- przykrywanie skrzyń ładunkowych pojazdów przewożących materiały sypkie plandekami;
- zraszanie terenu budowy wodą, w celu ograniczenia wtórnego pylenia w okresie niekorzystnych warunków meteorologicznych (długotrwały brak opadów i wiatr);
- stosowanie gotowych mieszanek wytwarzanych w wytwórniach;
- magazynowanie materiałów sypkich w miejscach osłoniętych przed wiatrem;
- zapewnienie efektywnych dojazdów na teren budowy;
- prowadzenie wykopów małymi odcinkami;
- zastosowanie siatki zabezpieczającej przed przedostawaniem się zwierząt do światła wykopów w sytuacji długotrwałego okresu otwarcia koryta pod konstrukcją drogi;
- kontrolowanie światła wykopów przed kontynuowaniem prac ziemnych i ich zasypywaniem pod kątem obecności zwierząt;
- odławianie uwięzionych zwierząt w świetle wykopów i przenoszeniu do miejsc bezpiecznego ich dalszego bytowania;
- segregowanie odpadów oraz ich magazynowanie w wyznaczonych do tego miejscach, przekazanie ich jednostkom organizacyjnym lub firmom posiadającym stosowne zezwolenia do ich zagospodarowania;
- uporządkowania terenu po zakończeniu prac.

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się powstawanie następujących wielkości odpadów:

Tabela 1. Rodzaj i ilość przewidywanych do wytworzenia odpadów w fazie realizacji inwestycji

Kod odpadu	Nazwa	Ilość [Mg/rok]
Odpady niebezpieczne		
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi: czystościwo używane na placu budowy, tkaniny, ubrania ochronne	1,2
Odpady inne niż niebezpieczne		
17 05 04	Gleba i ziemia, w tym kamienie, inne niż wymienione w 17 05 03 - nadmiar ziemi pochodzący z robót ziemnych, wymiany gruntu	190
17 05 06	Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w 17 05 05 - z wybrania ziemi z podbudowy	60
15 01 01	Opakowania z papieru i tektury (kartony, papier)	0,5
15 01 02	Opakowania z tworzyw sztucznych (folia)	0,2
15 01 03	Opakowania z drewna (palety)	6,0
17 01 01	Odpady betonu oraz gruz betonowy z rozbiórek i remontów (płyty betonowe, krawężniki, płyty chodnikowe, słupy)	50
17 03 02	Asfalt inny niż wymieniony w 17 03 01* z frezowania warstwy ścieralnej nawierzchni	160
20 03 01	Odpady komunalne z zaplecza budowy	1,0

Wszystkie odpady powstałe na etapie realizacji gromadzone będą w odpowiednich pojemnikach oraz specjalnie do tego przeznaczonych miejscach na terenie, do którego

posiadacz odpadów posiada tytuł prawny. W zależności od rodzaju odpadu będą one odbierane przez odbiorców mających wymagane prawem zezwolenia.

W czasie eksploatacji powstaną odpady związane głównie z czyszczeniem i utrzymaniem porządku na drodze, o kodzie:

- 20 02 01: odpady ulegające biodegradacji;
- 20 03 03: odpady z czyszczenia ulic i placów;
- 20 03 01: niesegregowane (zmieszane) odpady komunalne.

Wskazane powyżej rodzaje odpadów będą natychmiast usuwane z terenu inwestycji przez podmioty zajmujące się czyszczeniem oraz utrzymaniem dróg. Właściwe postępowanie z wytwarzanymi odpadami sprawi, że przedsięwzięcie w trakcie eksploatacji nie będzie miało negatywnego wpływu na ten aspekt środowiska.

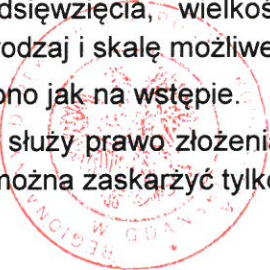
Zawsze istnieje ryzyko wystąpienia awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej, dlatego w trakcie realizacji przedsięwzięcia ważne jest utrzymanie reżimów technologicznych, kontroli maszyn, sprzętu, kontroli robót, kontroli w zakresie BHP. Ze względu na charakter przedsięwzięcia, tj. budowa drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą, roboty związane z realizacją, jak i późniejsze użytkowanie i eksploatacja powodują, że wystąpienie ryzyka poważnej awarii jest znikome.

Droga nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w myśl Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

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.



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Gdańsku


Radosław Iwiński

Otrzymują:

1. Wójt Gminy Chojnice, ul. 31 Stycznia 56a 24, 89-600 Chojnice
2. Strony postępowania poprzez Wójta Gminy Chojnice
3. aa