

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 84 i art. 85 ust. 1, ust.2 pkt.2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1029 z późn. zm.), a także **§ 3 ust. 1 pkt. 62** Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), w związku z art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U. 2023 poz. 775 z późn. zm.), po rozpatrzeniu wniosku: **Gminy Bobolice ul. Ratuszowa 1, 76-020 Bobolice** w sprawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko pn: „**Przebudowa drogi gminnej nr 146035Z, zlokalizowanej na działkach numer 322/15, 322/4, 341, obręb Drzewiany, 15, 14/1, 6/7, 6/9 obręb Trzebień dla zadania inwestycyjnego pod nazwą; „Przebudowa infrastruktury drogowej w miejscowościach popegeerowskich gminy Bobolice”.**

stwierdzam

brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko,

oraz ustalam

Warunki i wymagania korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich w następującym zakresie :

1. Prace realizacyjne w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej prowadzić wyłącznie w porze dziennej, tj. w godz. 7.00 — 18.00, w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej.
2. Drzewa rosnące w zasięgu prowadzonych prac, należy odpowiednio zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi do wysokości 2 m (np. poprzez osłonięcie pni drewnianymi listwami, tkaniną jutową, odpowiednimi matami itp.) Po zakończeniu prac należy wykonać demontaż zastosowanych zabezpieczeń drzew.
3. Odslonięte podczas prac realizacyjnych korzenie pobliskich drzew zabezpieczyć przed wysychaniem i przymrozkami, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych.
4. Na czas przerw roboczych zabezpieczyć wykopy budowlane przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt. Regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich małych zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, należy przenieść w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa.
5. Miejsce postoju sprzętu budowlanego i pojazdów oraz magazynowania odpadów zorganizować w obrębie zaplecza budowy, na terenie utwardzonym i uszczelnionym (np. geomembraną).
6. Teren budowy wyposażać w środki sorpcyjne na wypadek wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych z maszyn i środków transportu wykorzystywanych podczas prowadzenia prac budowlanych. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a ze zużyтыми środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym.
7. Tankowanie maszyn oraz ewentualną naprawę sprzętu budowlanego prowadzić poza terenem inwestycji, w miejscach do tego przystosowanych (tj. odpowiednio na stacjach tankowania pojazdów oraz w punktach naprawy pojazdów).

8. Zachować szczególną ostrożność podczas stosowania wszelkiego rodzaju maszyn przy realizacji przedsięwzięcia, polegającą na sprawdzeniu czy używane maszyny i inne urządzenia techniczne są sprawne technicznie i spełniają ustalone wymagania ochrony środowiska.
9. Prowadzić odpowiednią organizację robót, aby na skutek braku porządku, niewłaściwego zabezpieczenia materiałów, maszyn, urządzeń i samochodów przed awariami, nie doszło do skażeń i zanieczyszczeń gruntu.
10. W przypadku skażenia gruntu przeprowadzenia, za pośrednictwem wykwalifikowanej firmy, rekultywacji skażonego obszaru.
11. Naprawę sprzętu i urządzeń oraz uzupełnianie paliwa na terenie budowy można dokonywać tylko w miejscach do tego przystosowanych i wyposażonych w sorbenty do substancji ropopochodnych.
12. Wyposażyć budowę w przenośne sanitariaty, w których ścieki bytowe będą gromadzone w szczelnym zbiorniku bezodpływowym i który będzie regularnie opróżniany przez uprawnione podmioty.
13. Odpady z terenu budowy należy gromadzić w wydzielonym miejscu posiadającym szczelne podłoże i regularnie oddawać do utylizacji.
14. Unikać odkładania ziemi z wykopów na drodze spływu powierzchniowych wód, co mogłoby doprowadzić do wymywania zanieczyszczeń z hałd lub gromadzenia się wód i powstawania podtopień.
15. Należy unikać pozostawiania otwartych wykopów, w których mogłaby się gromadzić woda tworząc tymczasowe zbiorniki retencyjne z wód deszczowych.

Ustalam charakterystykę planowanego przedsięwzięcia zawartą w załączniku do niniejszej decyzji jako jej integralną część.

UZASADNIENIE

Na wniosek inwestora **Gminy Bobolice ul. Ratuszowa 1, 76-020 Bobolice** w dniu 25 kwietnia 2023r. wszczęte zostało postępowanie administracyjne o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia:

„Przebudowa drogi gminnej nr 146035Z, zlokalizowanej na działkach numer 322/15, 322/4, 341, obręb Drzewiany, 15, 14/1, 6/7, 6/9 obręb Trzebień dla zadania inwestycyjnego pod nazwą: „Przebudowa infrastruktury drogowej w miejscowościach popegeerowskich gminy Bobolice”.

Zgodnie z art. 71 ust. 2 pkt. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm.), dla przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 03 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094, z późn. zm.), organ prowadzący postępowanie wystąpił o opinię co do potrzeby sporządzenia raportu dla planowanego przedsięwzięcia oraz co do zakresu ewentualnego raportu do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koszalinie.

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Koszalinie nie wypowiedział się w tej sprawie co zgodnie z art. 122a § 2 „Sprawę uznaje się za załatwioną milcząco w sposób w całości uwzględniający żądanie strony, jeżeli w terminie miesiąca od dnia doręczenia żądania strony właściwemu organowi administracji publicznej albo innym terminie określonym w przepisie szczególnym organ ten: 1) nie wyda decyzji lub postanowienia kończącego postępowanie w sprawie (milczące zakończenie postępowania).”

2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, postanowieniem z dnia 15.05.2023r., nr SZ.ZZŚ.2.4901.106.2023.IW nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia celów środowiskowych i wskazując konieczność uwzględnienia w decyzji środowiskowej następujących warunków i wymagań
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, Postanowieniem z dnia 16.06.2023r., nr WST-K.4220.142.2023.AL.2 nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Natomiast istnieje konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach istotnych warunków korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony środowiska.

Po przeprowadzeniu wnikliwej analizy dostarczonych wraz z wnioskiem materiałów, uwzględniając opinię Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koszalinie oraz uwzględniając łącznie uwarunkowania przedstawione w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm),

Burmistrz Bobolic uznał, że nie jest konieczne przeprowadzenie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko, argumentując to w odniesieniu do poszczególnych uwarunkowań.

Zgodnie z przedłożonymi dokumentami planowane przedsięwzięcie obejmie:

Planowana do przebudowy droga gminna aktualnie stanowi drogę o nawierzchni z płyt drogowych betonowych i kamienia polnego o zmiennej szerokości od 3,5 m do 4,0 m. Wzdłuż ww. ciągu komunikacyjnego występują rowy odwadniające.

W ramach przedsięwzięcia zaprojektowano:

1. wykonanie nowej konstrukcji jezdni z betonu asfaltowego lub kostki betonowej;
2. przebudowę skrzyżowania z drogą powiatową nr 3578Z wraz z dostosowaniem niwelety drogi do przyległego terenu, w celu odprowadzenia wody powierzchniowo do istniejących przydrożnych rowów odprowadzających;
3. wykonanie nowej wiaty przystankowej;
4. odmulenie i oczyszczenie rowów przydrożnych;
5. przebudowę chodnika na długości ok. 30 m;
6. wykonanie zjazdów na sąsiednie nieruchomości;
7. wykonanie oznakowania poziomego w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 3578Z.

Po realizacji inwestycji szerokość jezdni wyniesie do 4,0 m. Po obu stronach jezdni zaprojektowano pobocza o szerokości ok. 0,5 m. Projektowana prędkość wynosi 50 km/h, wraz z odcinkowym ograniczeniem do 20 km/h. Odprowadzenie wód opadowych odbywać się będzie, tak jak dotychczas, tj. powierzchniowo do rowów przydrożnych. Odcinek drogi objęty niniejszym wnioskiem stanowi lokalny szlak komunikacyjny. Aktualnie ww. droga jest w złym stanie technicznym z uwagi na spękaną nawierzchnię z płyt drogowych. Przedmiotowa inwestycja ma na celu poprawę bezpieczeństwa pieszych i pojazdów oraz poprawę warunków aerosanitarnych i akustycznych na terenie objętym przedmiotowym wnioskiem.

W fazie realizacji planowanej inwestycji należy spodziewać się emisji hałasu, wynikającej z pracy sprzętu budowlanego oraz ruchu pojazdów transportowych. Ze względu na charakter prac na etapie budowy wystąpi również nieorganizowana emisja zanieczyszczeń zawartych w spalinach maszyn i pojazdów budowlanych, a także zwiększone czasowe zapylenie powietrza, związane z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów. Planowane prace będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tym niemniej, w celu ograniczenia uciążliwości hałasowej w sąsiedztwie terenów zabudowy mieszkaniowej, w niniejszym postanowieniu wskazano warunek, aby przedmiotowe prace prowadzić w godz. 7.00 — 18.00.

Na etapie eksploatacji inwestycji klimat akustyczny w obrębie i otoczeniu analizowanej drogi ulegnie znacznej poprawie z uwagi na redukcję hałasu pochodzącą od hamowania przejeżdżających pojazdów. Przebudowa jezdni i poboczy wpłynie więc na poprawę warunków ruchu i upłynnienie jazdy po analizowanym ciągu komunikacyjnym. W związku z powyższym po zrealizowaniu projektowanego przedsięwzięcia należy spodziewać się również poprawy warunków aerosanitarnych i akustycznych wzdłuż analizowanej drogi, w stosunku do stanu obecnego.

Realizację przedsięwzięcia zaplanowano w technologii powszechnie stosowanej w budownictwie drogowym, z użyciem standardowych materiałów budowlanych. Na czas przebudowy drogi przewiduje się zapotrzebowanie na wodę, energię elektryczną oraz paliwa. W celu zagospodarowania ścieków socjalnych pracownikom zostaną udostępnione przenośne sanitariaty, które będą opróżniane przez uprawnione jednostki. Etap realizacji inwestycji będzie charakteryzował się powstawaniem odpadów pochodzących z robót budowlanych. Wytwarzane podczas przebudowy drogi odpady, zostaną przekazane uprawnionym podmiotom i zagospodarowane zgodnie z przepisami prawa.

W celu ograniczenia wpływu inwestycji na środowisko gruntowo-wodne w niniejszym postanowieniu wskazano, aby zaplecze budowy oraz miejsca postoju sprzętu budowlanego i pojazdów, a także miejsca magazynowania materiałów i odpadów zabezpieczyć przed ewentualnym przedostaniem się substancji niebezpiecznych do środowiska gruntowo-wodnego poprzez uszczelnienie materiałami izolacyjnymi (np. geomembraną). W niniejszym postanowieniu wskazano także, aby teren budowy wyposażać w środki sorpcyjne na wypadek wystąpienia niekontrolowanego wycieku substancji ropopochodnych z maszyn i środków transportu wykorzystywanych podczas prowadzenia prac budowlanych. W przypadku awaryjnego wycieku substancji ropopochodnych zanieczyszczenia należy niezwłocznie usunąć, a ze zużytymi środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym. Niniejszym postanowieniem wskazano także, aby tankowanie maszyn oraz ewentualną naprawę sprzętu budowlanego prowadzić poza terenem inwestycji, w miejscach do tego przystosowanych (tj. odpowiednio na stacjach tankowania pojazdów oraz w punktach naprawy pojazdów). W związku z powyższym należy uznać, że przy spełnieniu założeń przedstawionych w przedłożonej dokumentacji, jak również przy uwzględnieniu warunków określonych w niniejszej opinii, przedmiotowa inwestycja na etapie realizacji nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko gruntowo-wodne. Środowisko gruntowo-wodne nie będzie zagrożone także na etapie eksploatacji planowanego przedsięwzięcia, gdyż, tak jak dotychczas, wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą bezpośrednio do oczyszczonych i odmulonych rowów przydrożnych.

Przebudowywany odcinek drogi nie jest usytuowany w granicach form ochrony przyrody wymienionych w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022 r., poz. 916, ze zm.), takich jak parki narodowe, rezerваты przyrody, parki krajobrazowe, pomniki przyrody, stanowiska dokumentacyjne, użytki ekologiczne, zespoły przyrodniczo-krajobrazowe, obszary chronionego krajobrazu.

Natomiast najbliższej położoną wielko powierzchniową formą ochrony przyrody jest obszar Natura 2000 pn. „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli” (kod PLH320022), wyznaczony w celu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Dotychczas nie sporządzono planu zadań ochronnych dla ww. obszaru. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 14 października 2021 r., w sprawie specjalnego obszaru ochrony siedlisk Dolina Radwi, Chocieli i Chotli (PLH320022), przedmiotem ochrony ww. obszaru są 24 siedliska przyrodnicze, tj.: 3110, 3150, 3160, 3260, 3270, 4010, 4030, 6410, 6430, 6510, 7110*, 7120, 7140, 7150, 7220*, 7230, 9110, 9130, 9150, 9160, 9170, 9190, 91D0*, 91E0*, 2 gatunki roślin, tj.: obuwik pospolity, skalnica torfowiskowa oraz 10 gatunków zwierząt, tj. kumak nizinny, traszka grzebieniasta, czerwonończyk nieparek, pachnica dębowa, skójką

gruboskorupowa, głowacz białopłetwy, minóg rzeczny, minóg strumieniowy, łosoś atlantycki, wydra europejska.

Należy zaznaczyć, że w trakcie realizacji inwestycji ścieki bytowe gromadzone będą w przenośnych sanitariatach, a następnie odbierane przez uprawnione podmioty. Natomiast wytwarzane odpady będą magazynowane selektywnie, w szczelnych i zamkniętych pojemnikach, w wyznaczonym miejscu, a następnie systematycznie przekazywane uprawnionym podmiotom. Jednocześnie wody opadowe i roztopowe z terenu planowanej do przebudowy drogi będą odprowadzane, tak jak dotychczas, do oczyszczonych i odmulonych rowów przydrożnych. W związku z inwestycją nie przewiduje się również usuwania drzew, ani wprowadzania do środowiska gatunków obcego pochodzenia. Biorąc powyższe pod uwagę nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan zachowania siedliska przyrodniczego pn. „Starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiornik wodne z Nympheion, Potamion” oraz na pozostałe przedmioty ochrony obszaru Natura 2000 pn. „Dolina Radwi, Chocieli i Chotli”. W związku z faktem, że teren zainwestowania może być wykorzystywany przez drobne zwierzęta z uwagi na sąsiedztwo pól uprawnych, niniejszym postanowieniem zobowiązano inwestora, aby podczas prowadzenia prac budowlanych na czas przerw roboczych zabezpieczyć wykopy przed możliwością przedostania się do nich drobnych zwierząt, a także regularnie kontrolować teren prowadzonych prac, a zwłaszcza wykopów budowlanych, pod kątem ewentualnego uwięzienia w nich zwierząt. Wszelkie zwierzęta, które dostaną się do wykopów, przenieść w bezpieczne miejsce, zgodnie z przepisami prawa.

Nadmienia się, że etap prowadzenia prac budowlanych może co prawda spowodować płoszenie ptaków i innych gatunków zwierząt, ale skala zaplanowanych prac nie wywoła trwałej zmiany w środowisku przyrodniczym. Zrealizowanie przedmiotowej inwestycji nie zmieni dotychczasowego przeznaczenia terenu, stanowiącego infrastrukturę drogową, w związku z czym nie wpłynie także na sposób wykorzystywania przez faunę okolicznych terenów.

Mając powyższe na uwadze uznano, że przy wskazanych warunkach realizacji przedsięwzięcia, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedsięwzięcia na bioróżnorodność analizowanego terenu.

Przedmiotowa inwestycja nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany. W ramach planowanej przebudowy nie planuje się usuwania drzew. Jednocześnie w niniejszym postanowieniu wskazano warunek, aby w celu ochronnych drzew rosnących w zasięgu prowadzonych prac, wykonać odpowiednie zabezpieczenie przed uszkodzeniami mechanicznymi do wysokości 2 m (np. poprzez osłonięcie pni drewnianymi listwami, tkaniną jutową, odpowiednimi matami itp.), a w przypadku odsłonięcia ich korzeni zabezpieczyć je przed wysychaniem i przymrozkami, np. poprzez zastosowanie osłon jutowych. Wykonanie projektowanej nawierzchni drogowej wpłynie na poprawę płynności ruchu oraz mniejsze zużycie paliwa przez przejeżdżające pojazdy, co w efekcie przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do powietrza, co zminimalizuje dodatkowo wpływ przedmiotowej inwestycji na klimat.

Rodzaj planowanego przedsięwzięcia oraz przewidziane do zastosowania materiały pozwalają za niewielkie uznać ryzyko wystąpienia poważnej awarii lub katastrofy naturalnej i budowlanej.

Na terenie inwestycyjnym nie są zlokalizowane przedsięwzięcia, które mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z projektowaną przebudową drogi.

Planowana inwestycja realizowana będzie w całości na terytorium kraju. W związku z przewidywanym lokalnym zasięgiem oddziaływania inwestycji przedsięwzięcie nie będzie źródłem transgranicznego oddziaływania.

W myśl § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10.09.2019 roku w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U.2019 poz. 1839) inwestycja została zaliczona do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane będzie:

1. w obszarze jednolitej części wód podziemnych JCWPd o kodzie GW60009, która charakteryzuje się dobrym stanem chemicznym i słabym stanem ilościowym. Stan ogólny dla JCWPd określono jako

słaby. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego jest zagrożona ilościowo. Celami środowiskowymi dla JCWPd są: dobry stan chemiczny oraz dobry stan ilościowy.

2. w obszarze jednolitej części wód powierzchniowych (JCWP) Radew od źródeł do Chocieli o kodzie RW60000944819. JCWP posiada status naturalnych części wód, charakteryzujący się dobrym stanem ekologiczny. Stan chemiczny nie został określony dla powyższej JCWP. Celami środowiskowymi dla JCWP są: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku według wymagań gatunków chronionych; zapewnienie drożności cieku dla migracji gatunków o znaczeniu gospodarczym na odcinku cieku głównego Radew w obrębie JCWP (dla troci wędrownej) oraz dobry stan chemiczny. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego jest niezagrażona

Ponadto planowana inwestycja znajduje się poza strefami ochronnymi ujęć wody, poza obszarami ochronnymi zbiorników wód śródlądowych i GZWP (Głównym Zbiornikiem Wód Podziemnych) oraz poza obszarem szczególnego zagrożenia powodzią.

Mając zatem na uwadze zakres i charakter planowanego przedsięwzięcia tj., że inwestycja nie jest zlokalizowana na ciekach i nie wiąże się z wprowadzaniem ścieków bezpośrednio do wód i do ziemi, tutejszy organ uznał, że przeprowadzanie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia nie jest konieczne. Przedsięwzięcie nie narusza warunków określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 16.11.2022 roku w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry (Dz.0 .2023.335). Ponadto realizacja przedsięwzięcia, w odniesieniu do osiągnięcia celów środowiskowych, nie spowoduje istotnych zmian w funkcjonowaniu JCW, jak również nie wystąpią trwałe, negatywne zmiany biologiczne, hydromorfologiczne oraz fizykochemiczne wód tego obszaru. Jednocześnie sposób zagospodarowania i użytkowania zlewni będzie utrzymany. Podczas realizacji przedsięwzięcia nie ulegnie zasadniczo zmianą sposobu regulacji stosunków wodnych na przedmiotowym obszarze. Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływać negatywnie na potencjał ekologiczny i stan chemiczny wód na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia. Jednocześnie można stwierdzić, że cel przedsięwzięcia nie narusza celu Ramowej Dyrektywy Wodnej.

Przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Burmistrz Bobolic spełniając wymóg art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2023 r., poz. 775.), poinformował strony postępowania o możliwości zapoznania się z zebranymi w toku postępowania materiałami dla ww. przedsięwzięcia, a w szczególności z uzupełnieniami, oraz o możliwości wypowiedzenia się co do złożonych materiałów w terminie 7 dni od dnia doręczenia wskazanej informacji.

W określonym terminie żadna ze stron postępowania nie wniosła uwag ani wniosków.

Biorąc pod uwagę, przeprowadzoną w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, analizę i ocenę bezpośredniego i pośredniego wpływu inwestycji na środowisko, w tym na zdrowie ludzi, możliwości oraz sposobów zapobiegania i ograniczania negatywnego oddziaływania na środowisko, dokonaną w szczególności na podstawie wniosku, karty informacyjnej przedsięwzięcia, jak również poprzez uzyskanie opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych w Koszalinie, PGW Wody Polskie Zarząd Zlewni w Koszalinie, Burmistrz Bobolic - organ właściwy do wydania decyzji uznał, że po zrealizowaniu przez inwestora wszystkich warunków zawartych w przedłożonych dokumentach oraz w niniejszej decyzji, planowane przedsięwzięcie będzie zgodne z wymaganiami przepisów o ochronie środowiska.

Mając na uwadze powyższe orzekam jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

1. Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o której mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a 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 (tj. Dz.U. 2023 poz. 1094 z późn. zm).
2. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia powinno nastąpić w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.
3. Złożenie wniosku o którym mowa w pkt. 1, może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu o którym mowa w pkt. 1 od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1 ww. ustawy, jeżeli było wydane.
4. Zajęcie stanowiska następuje w drodze postanowienia na podstawie informacji na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
5. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy, o których mowa w art. 86 ww. ustawy. Od wydanej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Koszalinie za pośrednictwem organu wydającego decyzję w terminie 14 dni od daty doręczenia. Stosownie do treści art. 127a cytowanej powyżej ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego: § 1.
6. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. § 2.
7. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.



Z up. BURMISTRZA

mgr Krzysztof Dziadul
Sekretarz Gminy

Załączniki:

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

Otrzymują :

1. Gmina Bobolice ul. Ratuszowa 1, 76-020 Bobolice
2. strony postępowania zgodnie z art.49 kpa

Do wiadomości :

1. RDOŚ w Szczecinie, Wydział Spraw Terenowych ul. Mieszka I 24, 75-132 Koszalin
2. PPIS w Koszalinie ul. Zwycięstwa 136, 75-613 Koszalin
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Zlewni Koszalin ul. Zwycięstwa 111, 75-601 Koszalin

Sprawę prowadzi:

Rafał Zdunek - Podinspektor ds. komunalnych i ochrony środowiska UM Bobolice pok. Nr 19 ,tel. (094) 345 84 26,
e –mail kos@bobolice.pl

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia pn.

Przebudowa drogi gminnej nr 146035Z, zlokalizowanej na działkach numer 322/15, 322/4, 341, obręb Drzewiany, 15, 14/1, 6/7, 6/9 obręb Trzebień dla zadania inwestycyjnego pod nazwą: „Przebudowa infrastruktury drogowej w miejscowościach popegeerowskich gminy Bobolice”.

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przebudowa drogi publicznej nr 146035Z dla zadania inwestycyjnego pod nazwą „Przebudowa infrastruktury drogowej w miejscowościach popegeerowskich gminy Bobolice” Sumaryczna długość drogi objętej opracowaniem wynosi ok. 1,45 km.

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa zachodniopomorskiego, w powiecie koszalińskim, na terenie gminy Bobolice na działkach o numerach ewidencyjnych 322/15, 322/4, 341, obręb Drzewiany, 15, 14/1, 6/7, 6/9 obręb Trzebień – działki stanowią własność Gminy Bobolice + zjazd z drogi powiatowej zlokalizowanej na działce nr 355 obręb Drzewiany. Działka 355 obręb Drzewiany stanowi własność Województwa Zachodniopomorskiego, zt Powiatowy Zarząd Dróg w Koszalinie. Pozostałe działki stanowią własność Gminy Bobolice.

Zgodnie zobowiązującym obecnie prawem, to jest zgodnie z art. 59 ust.1, pkt2. 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 tj. z dnia 21 lutego 2020 r., oraz zgodnie z aktem wykonawczym do tej ustawy, tj. z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko analizowana inwestycja zaliczana jest do grupy —„Drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt. 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz 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 (z późn. zm.)”. Tak więc zgodnie z art. 59 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" analizowana inwestycja należy do kategorii przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Projektowana inwestycja nie przebiega przez tereny zamknięte, a całość terenu, na którym ma być realizowane przedsięwzięcie znajduje się w granicach administracyjnych gminy Bobolice, zgodnie z Ustawą - organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Burmistrz Bobolic.

1.1. Skala przedsięwzięcia

Obecnie jest to droga gminna o nawierzchni z płyt drogowych betonowych, na odcinku 1240m, szerokość 4 m, na dalszym odcinku droga z kamienia polnego o szerokości jezdni 4 m. Brak kanalizacji deszczowej i oświetlenia drogi, przy drodze są istniejące rowy odwadniające. Uzbrojenie podziemne: kanalizacja sanitarna, wodociąg. Na odcinku drogi oznaczonym w Załączniku nr 2 jako I-II jest nawierzchnia drogi z płyt betonowych drogowych o szerokości 3,5 m. Jezdnię należy rozebrać, stare płyty drogowe zutylizować lub po obróbce można zastosować jako podbudowę w nowej konstrukcji. Należy poszerzyć konstrukcję drogi, aby finalnie uzyskać 4 m szerokości jezdni i obustronne pobocza po 0,5 m. Na odcinku oznaczonym

w Załączniku nr 2 jako II-IV jest nawierzchnia z kamienia polnego. Starą nawierzchnię rozebrać lub wykorzystać jako podbudowę w nowej konstrukcji. Na odcinku II-III jest droga nieutwardzona. Należy wykonać nową konstrukcję i nawierzchnię. Istniejący chodnik należy rozebrać i odtworzyć. Na działce numer 6/7 obręb Trzebień zlokalizowana jest wiatą przystankowa, która ma być rozebrana. Na jej miejsce wykonawca wykona podłoże pod nową wiatą przystankową i zamontuje nową wiatą przystankową. Podłoże należy wykonać z betonu B20. Wymiary płyty betonowej długość 3,6 m x szerokość 2,1 m x grubość 0,15 m.

Projekt przebudowy drogi jednojezdniowej z dwoma pasami ruchu, o łącznej długości ok. 1,45 km obejmuje:

- 1.1.1. wykonanie nowej konstrukcji jezdni, podłoża pod nową wiatą i przy przebudowie skrzyżowania z drogą powiatową,
- 1.1.2. wykonanie nowej nawierzchni asfaltowej z betonów asfaltowych lub nawierzchni z kostki betonowej
- 1.1.3. przebudowa skrzyżowania z drogą powiatową nr 3578Z dostosowanie niwelety drogi do przyległego terenu w celu odprowadzenie wody powierzchniowo do istniejących przydrożnych rowów odprowadzających,
- 1.1.4. odmulenie i oczyszczenie rowów przydrożnych,
- 1.1.5. wykonanie zjazdów na sąsiednie nieruchomości,
- 1.2. oznakowanie poziome w obrębie skrzyżowania z drogą powiatową nr 3578Z
- 1.3. Podstawowe parametry techniczne drogi gminnej przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu są następujące:
 - 1.3.1. kategoria drogi - gminna,
 - 1.3.2. klasa techniczna - D,
 - 1.3.3. kategoria ruchu - KR-2,
 - 1.3.4. prędkość projektowa - 50 km/h, odcinkowe ograniczenie prędkości do 20 km/h, 50 km/h (teren niezabudowany),
 - 1.3.5. szerokość jezdni - do 4,0 m
 - 1.3.6. szerokość poboczy ok. 0,50 m,
 - 1.3.7. średnie natężenie ruchu na godzinę:
 - 1.3.7.1. pojazdy lekkie — 15 pojazdów / godz.
 - 1.3.7.2. pojazdy ciężkie — 2 pojazdy / godz.

1.4. Usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w granicach administracyjnych województwa zachodniopomorskiego, w powiecie koszalińskim, na terenie gminy Bobolice i obejmuje działki nr 322/15, 322/4, 341, obręb Drzewiany, 15, 14/1, 6/7, 6/9 obręb Trzebień – działki stanowią własność Gminy Bobolice + zjazd z drogi powiatowej zlokalizowanej na działce nr 355 obręb Drzewiany. W miejscu realizacji przedsięwzięcia brak miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego: Odcinek drogi, planowany do przebudowy położony jest w większości na terenie rolniczym, częściowo w terenie zabudowanym. Przedmiotowa droga od strony Bobolic jest powiązana z drogą powiatową nr 3578Z.

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

Przebudowa będzie obejmowała jezdnię o nawierzchni z kruszywa, bruku i bitumiczna o powierzchni ok. 5075 m², pobocza będą stanowiły powierzchnię ok. 1450 m². Przewidziane do odmulenia i oczyszczenia rowy przydrożne łącznie będą posiadały długość ok. 2,9 km (obustronne). Powierzchnię biologicznie czynną stanowią pobocza nieutwardzone, rowy i skarpy. Obecnie jest to droga gminna o nawierzchni z płyt drogowych betonowych, na dalszym odcinku droga z kamienia polnego. Droga jest w złym stanie technicznym, płyty drogowe

w złym stanie, z licznymi spękaniem, część drogi jest z kamienia polnego, na odcinku drogi, droga nieutwardzona. Przebudowa drogi w będzie polegała na wykonaniu nowej nawierzchni bitumicznej lub z kostki betonowej na istniejącej i nie spowoduje istotnych zmian w istniejącym stanie zagospodarowania i wykorzystania terenu.

2.1. Szata roślinna i świat zwierzęcy

Charakter obszaru znajdującego się w otoczeniu analizowanej drogi gminnej można określić, jako wiejski, droga częściowo tylko przebiega przez obszar zabudowany miejscowości Trzebień.

Na przeważającej długości projektowanego odcinka droga przebiega po terenie płaskim. W najbliższym sąsiedztwie analizowanej inwestycji znajdują się pola uprawne.

Na podstawie wizji terenowej przeprowadzonej w dniu 20.03.2023r. w związku z realizacją przedsięwzięcia nie przewiduje się wycinki drzew.

3. Rodzaj technologii

Oceny istniejącej nawierzchni dokonano na podstawie wizji w terenie. Stan techniczny nawierzchni drogi gminnej nr 146035Z jest zły. Nawierzchnia na znacznej długości jest nierówna, spękana i o niedostatecznej szerokości, w związku z tym, że ze względów funkcjonalnych i bezpieczeństwa użytkowników drogi konieczne jest doprowadzenie jezdni do jednakowej szerokości i wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej lub z kostki betonowej na istniejącym odcinku jezdni. Projektuje się przebudowę drogi jednojezdniowej o dwóch pasach ruchu na długości około 1,45 km o szerokości do 4,0 m.

Konstrukcja nawierzchni jezdni projektowana jest w następujący sposób:

Wariant 1: Konstrukcja jezdni: nawierzchnia bitumiczna:

- warstwa ścieralna z betonu asfaltowego AC11S,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego AC16W
- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanego o BRC>20%,

Wariant 2: Konstrukcja jezdni: z kostki betonowej:

- warstwa ścieralna z kostki betonowej dwuteowej
- podsypka c-p R28 $\geq$ 14 MPa,
- podbudowa zasadnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego C50/30
- warstwa ulepszanego podłoża z mieszanki niezwiązanego o CBR $\geq$ 20%

Projektuje się także przebudowę części skrzyżowania z drogą powiatową nr 3578Z (wyłącznie do krawędzi jezdni drogi powiatowej) o konstrukcji odpowiednio jak dla jezdni.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się także oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów przydrożnych po obu stronach drogi. Niweleta drogi zostanie dostosowana do przyległego terenu w celu odprowadzenia wody powierzchniowo do istniejących przydrożnych rowów odprowadzających. Wykonane zostaną także zjazdy prywatne i publiczne oraz oznakowanie poziome. Przyjęto prędkość projektową dla drogi klasy L równą 50 km/h oraz kategorię ruchu KR2.

4. Ewentualne warianty przedsięwzięcia

Istnieją następujące warianty dla planowanego przedsięwzięcia:

- o wariant O („zerowy”) — polegający na niepodejmowaniu realizacji inwestycji. Wariant ten jest najmniej korzystny, a w perspektywie wzrostu ruchu na drogach w ciągu najbliższych lat jest wariantem wręcz złym. Zaniechanie inwestycji pogłębiłoby już obecnie istniejące, fatalne, z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe. Z roku na rok zły stan nawierzchni będzie się pogłębiał. Wariant bezinwestycyjny, a więc utrzymanie dotychczasowych warunków jazdy drogą gminną jest wobec przewidywanego wzrostu natężenia ruchu trudny do poparcia.

Za realizacją inwestycji przemawiają następujące ważne argumenty:

- o brak możliwości poprawy bezpieczeństwa ruchu na drodze w obecnym stanie,
 - o dalsza postępująca degradacja nawierzchni jezdni,
 - o zwiększona emisja do powietrza substancji ze źródeł komunikacyjnych z racji braku płynności ruchu.
- o Wariantem proponowanym przez inwestora jest pełna realizacja inwestycji drogowej, tj. wykonanie nawierzchni bitumicznej lub nawierzchni z kostki betonowej. Jest to wariant optymalny.

Wariant przedsięwzięcia zawiera wszystkie podstawowe zabezpieczenia dla tego typu infrastruktury. Są to metody powszechnie stosowane dla tego typu inwestycji. Niweleta drogi zaprojektowana zostanie w oparciu o dostosowanie do wysokości istniejących dojazdów, oraz istniejącego terenu przy założeniu zachowania ciągłości spływu wód opadowych. Przyjęte parametry techniczne zapewniają poprawną statykę drogi oraz ekonomikę kosztów budowy. Wykonana nawierzchnia zabezpieczać będzie drogę przed rozmywaniem w czasie ulewnych deszczy. Powierzchnia warstwy jezdni i powierzchnia podbudowy górnej warstwy zapewni odpowiednią jej sztywność i nośność. W wyniku przeprowadzonych prac powstanie nowoczesny i wygodny szlak komunikacyjny.

Projektowana droga na bazie istniejącej drogi stworzy strategiczną trasę komunikacyjną dla lokalnego ruchu mieszkańców i rolników.

Mając powyższe uwarunkowania na względzie należy uznać, że racjonalny wariant alternatywny – jest jednocześnie wariantem proponowanym przez wnioskodawcę.

Wariant najkorzystniejszy dla środowiska to również wariant zaproponowany przez wnioskodawcę ze względu na zachowanie istniejącego drzewostanu, obniżenie poziomu hałasu komunikacyjnego oraz obniżenie poziomu spalania paliw poprzez upłynnienie jazdy pojazdów.

Ze względu na istotną poprawę warunków technicznych drogi oraz zmniejszenie uciążliwości w jej otoczeniu nie przewiduje się innych wariantów niż opisany w karcie informacyjnej.

Z uwagi na fakt, że analizowana droga istnieje już od wielu lat wariant polegający na wdrożeniu inwestycji nie ma większego wpływu na środowisko przyrodnicze, natomiast wariant polegający na niepodejmowaniu inwestycji pogorszyłoby istniejące, złe z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu, warunki drogowe.

Realizacja inwestycji przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków komunikacyjnych. Po wykonaniu przedsięwzięcia, dzięki lepszej organizacji ruchu i dobremu stanowi nawierzchni, sprzyjającemu poruszaniu się pojazdów z jednakową prędkością optymalną, emisja do powietrza ze źródeł komunikacyjnych ulegnie zmniejszeniu w stosunku do stanu przed realizacją.

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

Przedsięwzięcie nie wiąże się z nadmiernym wykorzystaniem zasobów naturalnych. Realizacja przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi gminnej spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji inwestycji materiałów takich jak woda, surowce, paliwa czy energia. W fazie realizacji inwestycji przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów typowych dla

tego typu prac budowlanych, takich jak: beton asfaltowy, kruszywa, cement, asfalt, prefabrykaty. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji. Na potrzeby planowanego przedsięwzięcia prognozuje się wykorzystanie normatywnych wielkości w zakresie zużycia wody, materiałów, paliw oraz energii. Zapotrzebowanie na energię elektryczną planuje się pokryć z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną, ani gazową.

6. Rozwiązania chroniące środowisko

Przy realizacji inwestycji planuje się przyjąć technologię robót budowlanych spełniającą polskie normy budowlane. Wytwarzanie mas mineralno - asfaltowych, betonu, prefabrykatów budowlanych, konstrukcji stalowych musi odbywać się w wytwórniach spełniających wymagania ochrony środowiska. Wszystkie materiały i produkty jakie zostaną użyte muszą posiadać dokumenty dopuszczające je do stosowania w budownictwie.

Ze względu na zakres oraz specyfikę przedsięwzięcia, jakim jest przebudowa drogi w trakcie jej realizacji, mogą wystąpić negatywne oddziaływania na środowisko, będą to jednak oddziaływania krótkotrwałe i przemijające. Uciążliwości te i niekorzystne oddziaływanie na otoczenie planowanej inwestycji nie dają się całkowicie wyeliminować.

Możliwe do zastosowania działania mające na celu zapobieganie i ograniczanie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko na etapie realizacji będą następujące:

6.1. Ochrona powierzchni ziemi

Zapobieganie zanieczyszczeniu powierzchni ziemi planuje się osiągnąć poprzez taką organizację placu budowy, aby na jego terenie i w okolicy nie pozostawały resztki materiałów budowlanych, które mogłyby powodować zanieczyszczenie gruntu. 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 przez uprawniony podmiot, poza teren przedsięwzięcia.

Zminimalizowanie ryzyka wycieku substancji niebezpiecznych takich jak oleje czy benzyna, związane będzie z używaniem na terenie budowy urządzeń i maszyn budowlanych w należytym stanie technicznym. Również ewentualnie zbierany z fragmentów terenu humus winien być składowany i wykorzystany do zakładania nowych terenów zielonych.

6.2. Ochrona wód powierzchniowych i podziemnych

W pierwszej kolejności przeciwdziałanie zagrożeniom dla wód powierzchniowych i podziemnych na terenie inwestycji polegać będzie na stosowaniu urządzeń oraz maszyn w należytym stanie technicznym, a także odpowiedniej organizacji robót i lokalizacji zaplecza budowy i bazy sprzętowej, tak, aby zminimalizować szkodliwość ewentualnych wycieków eksploatacyjnych i awaryjnych. Dla ograniczenia negatywnych wpływów środowiskowych inwestycji przewiduje się również zorganizowanie zaplecza budowy wyposażonego w przenośne toalety.

W trakcie wykonywania podłoża konstrukcji drogowej w miejscach płytkiego występowania wód podziemnych zostaną wykonane izolacje poziome i pionowe.

W trakcie eksploatacji przedsięwzięcia wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą jak do tej pory, powierzchniowo do urządzeń odwadniających w postaci: rowów odwadniających, rowów

chłonnych. W wyniku realizacji przedsięwzięcia nastąpi uporządkowanie spływu wód opadowych do istniejących rowów przydrożnych, dzięki ich odmuleniu i oczyszczeniu.

Ponadto biorąc pod uwagę rodzaj i skalę przedsięwzięcia, a także zakres planowanych prac, nie przewiduje się jego negatywnego oddziaływania na elementy hydromorfologiczne rzek ani na Jednolite Części Wód Powierzchniowych i Jednolite Części Wód Podziemnych.

W związku z powyższym należy uznać, że realizacja inwestycji nie będzie miała negatywnego wpływu na osiągnięcie celów środowiskowych określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze Dorzecza Odry.

6.3. Ochrona przed hałasem

W trakcie robot drogowych i budowlanych występuje nieunikniony, 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. Znaczna część prac wykonywana będzie poza terenem zabudowanym, co również jest korzystne z punktu widzenia uciążliwości związanej z hałasem. Planuje się również zaniechanie prowadzenia hałaśliwych prac w nocy by zmniejszyć lokalne uciążliwości w czasie trwania przebudowy drogi.

6.4. Ochrona powietrza atmosferycznego

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

6.5. Zmiany klimatu

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu. Oddziaływanie przedsięwzięcia na klimat na etapie jego realizacji będzie czasowe i ustanie po zakończeniu prac budowlanych.

6.6. Drzewa i krzewy

Przy realizacji inwestycji nie jest planowana wycinka drzew ani krzewów. W trakcie prowadzenia robot drogowych na placu budowy planuje się zabezpieczenie istniejących drzew i krzewów (które znajdować się będą stosunkowo blisko prowadzonych prac drogowych). Zaleca się zabezpieczenie pni drzew obudową z desek do wysokości pierwszych gałęzi, czyli ok. 2m, określonej jednak indywidualnie dla każdego drzewa, aby nie uszkodzić najbliższych konarów. Przymocowanie deskowania do pnia należy wykonać opaskami z drutu okrągłego, miękkiego, ocynkowanego lub taśmy stalowej ocynkowanej. Wymienione wyżej oddziaływanie inwestycji na środowisko jest ściśle związane z okresem jego realizacji. Ewentualne uciążliwości mają charakter czasowy.

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

Obiekt sam w sobie nie generuje jakichkolwiek zanieczyszczeń. Zanieczyszczenia powietrza i ewentualnie wód gruntowych związane są jedynie z krótkotrwałym etapem budowy, a później już z eksploatacją drogi przez jej użytkowników.

Oddziaływanie drogi na środowisko pod względem wprowadzania do niego substancji lub energii wystąpi w następujących, podstawowych zakresach:

- emisja hałasu;
- emisja zanieczyszczeń do atmosfery;
- odprowadzanie wód opadowych,

7.1. Emisja hałasu

Wartości dopuszczalnego równoważnego poziomu hałasu w środowisku, ustala się w zależności od istniejącego i planowanego sposobu użytkowania terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową, zabudowę związaną z ochroną zdrowia i oświatą oraz terenów ochrony uzdrowiskowej i wypoczynkowo-rekreacyjnej poza miastem.

Dopuszczalny poziom hałasu drogowego w środowisku określa się odrębnie dla 16 godzin w przedziale godz. 6⁰⁰-22⁰⁰ (pora dzienna) i dla 8 godzin w przedziale godz. 22⁰⁰-6⁰⁰ (pora nocna). W załączniku do Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. podane są wartości dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku.

Dla grupy hałasów drogowych, dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, wynosi:

w porze dziennej, w przedziale odniesienia równym 16 godz., od 50 do 68dB,

w porze nocnej, w przedziale odniesienia równym 8 godz., od 45 do 60dB.

Przebudowywana droga przebiega częściowo przez tereny zabudowane o zróżnicowanym charakterze zabudowy, tj. częściowo przez zabudowę zagrodową, częściowo zabudowę mieszkaniową jednorodzinną, dlatego też do wyznaczenia granicznych wartości wybrano parametry dla zabudowy o najniższych dopuszczalnych normach.

Wobec powyższego, zgodnie z obowiązującymi przepisami, przyjęto za dopuszczalny równoważny poziom dźwięku A, związany z hałasami drogowymi:

- w porze dziennej $L_{A_{eg}} = 65\text{dB}$ dla zabudowy zagrodowej,
- w porze dziennej $L_{A_{eg}} = 61\text{dB}$ dla zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej,
- w porze nocnej $L_{A_{eg}} = 56\text{dB}$

Dla terenów leśnych, rolnych, łąk i pastwisk, zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami, normatywów akustycznych nie wyznacza.

7.2. Oddziaływanie w trakcie realizacji inwestycji

W trakcie budowy i likwidacji inwestycji mogą pojawić się uciążliwości akustyczne związane z prowadzeniem prac budowlanych z użyciem urządzeń mechanicznych. Jest to związane z wykonaniem robót ziemnych i nawierzchniowych oraz zastosowaniem sprzętu drogowego (pojazdów ciężarowych, koparek, zagęszczarek, walców do zagęszczania, przycinarek prefabrykatów). Uciążliwości te będą miały charakter krótkotrwały i ustąpią wraz z oddaniem inwestycji do użytku. Ich zminimalizowanie będzie polegało na odpowiedniej organizacji robót, przeprowadzaniu robót w porze dziennej oraz możliwie krótkim okresie trwania budowy. Ze względu na swój krótkotrwały i przemijający charakter emisja hałasu skończy się wraz z zakończeniem poszczególnych etapów prac budowlanych i można ją uznać za pomijalną.

7.3. Oddziaływanie w trakcie eksploatacji inwestycji

Emisja hałasu w trakcie eksploatacji związana jest z ruchem pojazdów samochodowych. Ze względu na poprawę jakości nawierzchni oraz warunków ruchu (płynności jazdy) zmniejszy się emisja hałasu do środowiska. Uciążliwość akustyczna jest tym większa, im większe jest natężenie ruchu. Mając na względzie klasę drogi i określoną w pkt. 1 wielkość natężenia ruchu, a także jej lokalizację głównie poza obszarem zabudowanym nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na terenach objętych ochroną akustyczną.

7.4. Emisja zanieczyszczeń do atmosfery

Stan powietrza atmosferycznego w obszarze planowanej inwestycji w głównej mierze zależeć będzie od zanieczyszczeń komunikacyjnych. Komunikacja samochodowa jest źródłem emisji, w których dominuje ditlenek azotu powstający podczas spalania paliw w silnikach. Innymi zanieczyszczeniami komunikacyjnymi są: ołów, benzen oraz ditlenek siarki. Ponadto transport jest źródłem również węglowodorów aromatycznych, węglowodorów alifatycznych, pyłu PM 10 oraz tlenków węgla.

7.5. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie realizacji inwestycji

Planowana inwestycja polegać będzie na przebudowie drogi gminnej w miejscowość Trzebień. Na etapie prowadzenia prac budowlanych źródłami zanieczyszczeń gazowych będą silniki pojazdów uczestniczących w pracach ziemnych i transportowych oraz prace ziemne, które będą źródłem pylenia. Biorąc pod uwagę skupienie prac budowlanych na krótkich odcinkach, uciążliwości placu budowy ograniczy się tylko do tych odcinków, które przesuwają się będą w miarę postępowania prac budowlanych. Oddziaływania te będą odwracalne i krótko lub średnioterminowe (w zależności od czasu wykonywania robót). Etap realizacji inwestycji nie spowoduje trwałych i nieodwracalnych negatywnych zmian w stanie powietrza atmosferycznego.

7.6. Oddziaływanie na powietrze atmosferyczne w fazie funkcjonowania inwestycji

Stan powietrza atmosferycznego w fazie eksploatacji planowanej inwestycji wiąże się z natężeniem ruchu pojazdów na poszczególnych odcinkach drogi. Mając na względzie klasę drogi i obecne natężenie ruchu na drodze oraz szacowany na poziomie ok. 10% wzrost natężenia ruchu po zrealizowaniu przedsięwzięcia, uznać można, że inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie znaczącym źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza oraz emisji hałasu. W ramach realizacji przedsięwzięcia wykonana zostanie nowa konstrukcja jezdni i nowa nawierzchnia na istniejącej drodze, przez co nastąpi poprawa płynności ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia emisji spalin wydzielanych przez silniki poruszających się po drodze pojazdów. Biorąc powyższe pod uwagę, uwzględniając klasę drogi oraz niewielkie natężenie ruchu pojazdów, na etapie eksploatacji przedsięwzięcia nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń w zakresie emisji substancji do powietrza.

Z uwagi na skalę przedsięwzięcia nie przewiduje się również jego znaczącego wpływu na zmiany klimatu.

7.7. Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno — bytowych

Nie występują. Jedynie na etapie budowy okresowo powstawać będą ścieki bytowo-gospodarcze z racji wyposażenia placu budowy w przenośne toalety, których eksploatacją zajmie się posiadający stosowne zezwolenia podmiot wynajmujący.

7.8. Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

7.9. Ilość i sposób odprowadzania wód opadowych

Wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą powierzchniowo do odpowiednio profilowanych, oczyszczonych i obsadzonych trawą rowów przydrożnych, gdzie będą zachodziły naturalne procesy oczyszczania wód z zawiesiny i węglowodorów ropopochodnych. Efektywność rowów i powierzchni zadarnionych zabezpieczających środowisko wodne wyniesie 40% dla zawiesiny ogólnej. W przypadku analizowanej inwestycji odprowadzenie wód opadowych w przedstawiony sposób zapewni wymagany prawem stopień redukcji zawiesiny ogólnej oraz nie nastąpi przekroczenie stężenia węglowodorów ropopochodnych.

8. Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

W przypadku analizowanej inwestycji gospodarka odpadami powinna być realizowana zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji drogi.

Na obecnym etapie ilość i jakość odpadów, które będą powstawały w związku z realizacją projektowanej inwestycji jest niemożliwa do określenia.

8.1. Faza realizacji

W tej fazie, zagospodarowaniem odpadów powinien zająć się wytwórca odpadów, czyli firmy wykonujące prace budowlane. Ich prace 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.

8.2. Przewiduje się, że w fazie realizacji powstawać będą odpady z robót rozbiórkowych.

Przewiduje się, iż w czasie realizacji przedsięwzięcia, powstaną głównie odpady z grupy 17 włączając glebę i ziemię z terenów zanieczyszczonych, w tym odpady o kodzie:

- 170181 – odpady z remontów i przebudowy dróg
- 170302 - asfalt inny niż wymieniony w 170301
- 170405 – żelazo i stal
- 170504 – gleba i ziemia w tym kamienie inne niż wymienione w 170503

Zgodnie z art. 18 ust. 1 Ustawy o odpadach odpady te powinny zostać w pierwszej kolejności poddane odzyskowi. Wszystkie odpady powinny podlegać sortowaniu, celem ich odzysku i tylko nie nadające się do powtórnego wykorzystania zostaną skierowane na składowisko (reszta — okresowo magazynowana). Odpady nie nadające się do odzyskania powinny zostać wywiezione na wysypisko. Ponadto, przewiduje się, iż na zapleczach budowy też będą powstawały odpady, jak np. nie segregowane (zmieszane) odpady komunalne - opakowania po napojach, artykułach spożywczych itp. (kod 20 03 01),

Odpady komunalne odbierane powinny być sukcesywnie przez wyspecjalizowane przedsiębiorstwo na podstawie indywidualnej umowy.

8.3. Faza eksploatacji

Powstawać tutaj będzie nieznaczna ilość odpadów związana z funkcjonowaniem drogi. Zgodnie z wcześniej wymienionym katalogiem odpadów na etapie eksploatacji mogą powstać:

- 02 01 03 – odpadowa masa roślinna
- 15 02 03 - sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne inne niż wymienione w 15 02 02 — wytwarzane w związku z likwidacją ewentualnych rozlewów substancji innych niż niebezpieczne na drodze
- 16 81 01 - odpady wykazujące własności niebezpieczne - powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych
- 16 81 02 - odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych — inne niż wymienione w 16 81 01
- 20 03 03 - odpady z czyszczenia ulic i placów.

Powstałe odpady w fazie eksploatacji przedsięwzięcia będą selektywnie gromadzone i sukcesywnie przekazywane uprawnionym podmiotom z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi oraz odpadami nadającymi się do powtórnego wykorzystania.

9. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Przebudowa drogi gminnej nie spowoduje transgranicznego oddziaływania na środowisko, gdyż omawiana inwestycja zlokalizowana jest w bardzo dużej odległości od granic państwa polskiego. Nie ma możliwości, by analizowana droga wpłynęła niekorzystnie na państwa z nami sąsiadujące, a ewentualnie powstałe w trakcie realizacji i eksploatacji zanieczyszczenia przedostały się poza granice naszego państwa.

10. Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia z dnia 14 stycznia 2020 r. (Dz. U. z 2020 r., poz. 55) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie położone jest poza obszarami chronionymi wymienionymi w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009r. Nr 151, poz. 1220 ze zmianami). Z uwagi na rodzaj, charakter i lokalizację przedsięwzięcia nie przewiduje się negatywnego oddziaływania na obszary wodno — błotne oraz inne obszary o płytkim zleganiu wód podziemnych, obszary leśne oraz obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód oraz na wody powierzchniowe. Najbliżej położonymi miejscami od miejsca realizacji inwestycji objętymi ochroną są Dolina Radwi, Chocieli i Chotli okolice Żydowo-Biały Bór w obszarze Natura 2000, oraz Bobolickie Jeziora Lobeliowe. Mając na względzie lokalizację przedsięwzięcia poza obszarami chronionymi, jego skalę charakter, nie przewiduje się jego znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedliska. Realizacja inwestycji nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na gatunki, siedliska przyrodnicze lub gatunki roślin, zwierząt i ich siedlisk, dla których został wyznaczony obszar Natura 2000, ani na pogorszenia integralności tego obszaru lub powiązania z innymi obszarami. Przedsięwzięcie nie spowoduje ponadto utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na funkcję ekosystemu.