

Chojnice, dnia 15.03.2023r.

Nr RŚiGN.6220.18.10.2022  
za dowodem doręczenia

## DECYZJA

Na podstawie art. 75 ust. 1 pkt 4, w związku z art. 71 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. z 2022r., poz. 1029 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst Dz. U. z 2022r., poz.2000 z późn. zm.)

- po rozpatrzeniu wniosku **Gminy Chojnice, ul. 31 Stycznia 56a, 89-600 Chojnice** (złożonego za pośrednictwem pełnomocnika: Pana Michała Marciniaka), z dnia 01.09.2022r., wpisanego do publicznie dostępnego wykazu pod nr RŚiGN.6220/X/62/22 (prowadzonego na stronie internetowej [www.bip.gminachojnice.com.pl](http://www.bip.gminachojnice.com.pl) – zakładka: Informacje o środowisku)

### Orzeka się

Zgodnie z art. 84 ust. 1, ust. 1a i ust. 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. z 2022r., poz. 1029 z późn. zm.)

1. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.:

**„Budowa drogi wewnętrznej o długości ~ 1,60 km na odcinku Powałki  
ul. Parkowa – ul. Polna – ul. Klonowa”**

i planowanego do realizacji przez Inwestora: Gminę Chojnice, ul. 31 Stycznia 56a, 89-600 Chojnice.

2. Wskazać na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poniższych warunków:
  - Warunki dotyczące etapu realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia:
    - wycinkę prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia. Dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresie po wykluczeniu przez specjalistę ornitologa lęgu ptaków, co należy potwierdzić wpisem w dokumentacji budowlanej;
    - zapewnić codzienne przeglądy placu budowy pod kątem występowania płazów, gadów, drobnych zwierząt; zwierzęta, które dostaną się na plac budowy wyłapywać na bieżąco i przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko, przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz w przypadku płazów, przy użyciu rękawiczek ochronnych;

używany do tego sprzęt dezynfekować; skuteczność zastosowanych rozwiązań monitorować na etapie budowy przez przyrodnika;

- 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;
- naprawy maszyn i urządzeń, zabiegi związane z ich konserwacją, uzupełnianie paliwa wykonać w miejscach specjalnie do tego przeznaczonych i zabezpieczonych, na uszczelnionym podłożu;
- zabezpieczyć miejsce budowy, miejsca tankowania maszyn budowlanych oraz miejsca eksploatacji urządzeń mechanicznych przed ewentualnym zanieczyszczeniem środowiska wodno – gruntowego poprzez utwardzenie i uszczelnienie terenu oraz wyposażenie punktów tankowania w sorbenty substancji ropopochodnych;
- w przypadku wycieku do środowiska substancji ropopochodnych: zabezpieczyć wyciek przed przedostaniem się do wód powierzchniowych i gruntowych; zapewnić sprawne usunięcie do z powierzchni wody lub gruntu oraz bezwzględnie zlecić usunięcie skażonej warstwy ziemi wyspecjalizowanemu wykonawcy;
- plac budowy, jego zaplecze, bazę materiałowo – sprzętową, miejsce gromadzenia odpadów zlokalizować na uszczelnionym podłożu oraz poza terenami w pobliżu rzek i dolin rzecznych, cieków wodnych, jezior oraz obszarów podmokłych aby zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami środowisko gruntowo – wodne; w miejscu uwzględniającym ochronę zadrzewień, zakrzewień oraz terenów leśnych, terenów wodno – błotnych (łąk, pastwisk, rowów melioracyjnych);
- drzewa i krzewy niepodlegające usunięciu, a pozostające w zasięgu prac, zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:
  - możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
  - fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie obszaru występowania krzewów, np. taśmą;
  - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
  - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
- nie składować materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;
- w zasięgu koron i w odległości 2 m od obrysu korony nie zmieniać poziomu gruntu, a wszelkie wykopy zasypywać w jak najkrótszym czasie, w przypadku

bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu wykonać systemy napowietrzające glebę;

- nie prowadzić wykopów w obrębie rzutu koron drzew nieprzeznaczonych do wycinki i do 2 m poza nimi, dłużej niż 2 tygodnie, a przy wilgotnej pogodzie 3 tygodnie; w przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne;
- w razie konieczności drzewa podlewać, w ilości ok. 20 dm<sup>3</sup>/dobę na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew przykryć materiałem chroniącym, np. matami;
- tereny zajęte na czas realizacji inwestycji oraz tereny wokół inwestycji utrzymać w należytej czystości;
- należy używać tylko sprawnego i sprawdzonego sprzętu w celu uniknięcia wycieku substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego;
- wszelkie naprawy maszyn i pojazdów, wymiana smarów oraz cieczy hydraulicznych związanych z funkcjonowaniem oraz tankowanie sprzętu powinno odbywać się tylko w wyznaczonych miejscach, poza wykopami;
- paliwa i substancje bitumiczne wykorzystywane podczas budowy należy przechowywać w szczelnych pojemnikach;
- wyposażyć plac budowy w sorbenty do neutralizacji substancji szkodliwych, w tym ropopochodnych;
- w sytuacjach awaryjnych związanych z wyciekami substancji ropopochodnych podjąć natychmiastowe działania związane z usunięciem skutków awarii wpływających na jakość środowiska gruntowo – wodnego;
- odpady wytworzone podczas realizacji przedsięwzięcia składować w szczelnych pojemnikach i zapewnić ich sukcesywny wywóz przez firmy posiadające odpowiednie zezwolenia na ich zagospodarowanie;
- na etapie budowy zapewnić pracownikom zaplecze sanitarne, przenośne toalety ze szczelnym zbiornikiem oraz zapewnić systematyczny wywóz nieczystości przez wyspecjalizowaną firmę;
- teren, na którym prowadzone będą prace budowlane oraz montażowe należy uporządkować;
- w przypadku odbudowy, rozbudowy, nadbudowy, przebudowy, rozbiórki lub likwidacji urządzeń wodnych Inwestor zobowiązany jest do uzyskania odpowiedniej zgody wodnoprawnej;
- ograniczenie emisji hałasu i wibracji można uzyskać również przez zastosowanie: elementów amortyzujących, np. elastycznych podkładek, wysokiej jakości tłumików w silnikach spalinowych, obudowy części lub całości maszyn osłonami akustycznymi;
- projekt budowlany winien zakładać rozwiązania techniczne, technologiczne i organizacyjne minimalizujące oddziaływanie w szczególności w fazie budowy, z uwzględnieniem odpowiednich odległości od podziemnego uzbrojenia terenu w miejscach kolizji;
- dla zapewnienia bezpieczeństwa użytkowników drogi i pracowników oraz ograniczenia niedogodności związanych z planowaną przebudową należy: przygotować projekt organizacji ruchu zastępczego, zapewnić mieszkańcom dojazd do posesji usytuowanych wzdłuż trasy prowadzonych wykopów,

- zapewnić właściwe oznakowanie odcinka robót, zapewnić pracownikom odzież roboczą ostrzegawczą oraz środki ochrony osobistej;
- należy zabezpieczyć (przed dostępem osób niepowołanych): maszyny, sprzęt budowlany i materiały w trakcie robót oraz w czasie przerw w pracy;
  - w okresie eksploatacji środki przeciwoślodzeniowe należy stosować w sposób racjonalny oraz o jak najmniejszej szkodliwości dla roślin i środowiska gruntowo – wodnego;
  - należy zapewnić utrzymanie czystości w pasie drogowym podczas eksploatacji drogi.
3. Uczynić charakterystykę całego przedsięwzięcia załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.
4. Uczynić wykaz krzewów planowanych do wycinku załącznikiem nr 2 do niniejszej decyzji.

### UZASADNIENIE

W dniu 01.09.2022r. do tut. Urzędu wpłynął wniosek: Gminy Chojnice, ul. 31 Stycznia 56a, 89-600 Chojnice (złożony za pośrednictwem pełnomocnika: Pana Michała Marciniaka), o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w zakresie oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pod nazwą: „Budowa drogi wewnętrznej o długości ~ 1,60 km na odcinku Powąłki ul. Parkowa – ul. Polna – ul. Klonowa”.

Przedmiotowy wniosek został uzupełniony w dniu 17.11.2022r., na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.729.2022.MR.2 z dnia 26.10.2022r. (wpływ: 02.11.2022) oraz w dniu 18.01.2023r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku znak: RDOŚ-Gd-WOO.4220.729.2022.MR.3 z dnia 20.12.2022r. (wpływ: 30.12.2022).

Do wniosku, zgodnie z art. 74 ust 1 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. z 2022r., poz. 1029 z późn. zm.), załączono:

1. kartę Informacyjną Przedsięwzięcia sporządzoną zgodnie z art. 62a cyt. ustawy – 4 egzemplarze wraz z ich zapisem w formie elektronicznej,
2. wyrys z mapy ewidencyjnej w skali 1:1000,
3. załącznik graficzny z przedstawionym zasięgiem oddziaływania inwestycji.

Wniosek został wpisany do publicznie dostępnego wykazu danych prowadzonego na podstawie art. 21 ust. 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. z 2022r., poz. 1029 z późn. zm.) pod nr RŚiGN.6220/X/62/22 (prowadzonego na stronie internetowej Urzędu Gminy w Chojnicach [www.bip.gminachojnice.com.pl](http://www.bip.gminachojnice.com.pl) – zakładka: Informacje o środowisku).

Strony zostały zawiadomione o wszczęciu postępowania za zwrotnym potwierdzeniem odbioru.

Fragment planowanego przedsięwzięcia (działka o nr 533 – obręb Kłodawa), zgodnie z Uchwałą Nr XVII/284/08 Rady Gminy w Chojnicach z dnia 30 października 2008r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego działek nr 18/12 i nr 17/6 położonych w miejscowości Powałki, obręb ewidencyjny Kłodawa, gm. Chojnice, mieści się w obszarze oznaczonym symbolem 8 KDL – teren na poszerzenie przyległej drogi, a inwestycja jest zgodna z jej zapisami.

Pozostałe działki przeznaczone pod realizację inwestycji, tj. dz. ew. nr 6, nr 16, nr 22/1, nr 40 i nr 328 – obręb Kłodawa nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Teren przeznaczony pod inwestycję nie posiada statusu terenu zamkniętego.

Skutkiem powyższego, stosownie do brzmienia art. 75 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, organem właściwym do wydania decyzji jest Wójt Gminy Chojnice.

Przedsięwzięcie objęte ww. wnioskiem, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019r., poz. 1839 z późn. zm.) kwalifikowane jest jako: „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 2004r. o ochronie przyrody” i posiada status „przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”.

W związku z powyższym, na podstawie art. 71 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. z 2022r., poz. 1029), realizacja przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Jej wydanie następuje przed uzyskaniem decyzji, o jakich mowa w art. 72 ust. 1 i 1a cyt. ustawy. W okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy aktem tym jest decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego i decyzji o pozwoleniu na budowę, co uzasadnia współdziałanie w niniejszej sprawie, obok Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, organu Inspekcji Sanitarnej.

Zgodnie z treścią art. 59 ust. 1 pkt 2 ustawy realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1.

W myśl przywołanego wyżej przepisu oraz art. 64 ust. 1 ustawy, obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia

mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko stwierdza, w drodze postanowienia, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach:

– uwzględniając łącznie uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1;

– po zasięgnięciu opinii: 1) Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska;

2) organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, o którym mowa w art. 78, w przypadku przedsięwzięć wymagających decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1-3a, 10-19 i 21-28 oraz uchwały, o której mowa w art. 72 ust. 1b 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. z 2021r., poz. 1029 z późn. zm.);

3) organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy;

4) organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne.

Działając na podstawie art. 64 ust. 1 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. z 2022r., poz. 1029 z późn. zm.) Wójt Gminy Chojnice pismem znak: RŚiGN.6220.18.1.2022 z dnia 14.09.2022r., zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Zarządu Zlewni w Chojnicach oraz do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Chojnicach z prośbą o przedstawienie opinii w przedmiocie konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia.

W odpowiedzi:

- 1) Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk – postanowienie znak: RDOŚ- Gd- WOO.4220.729.2022.MR.4 z dnia: 09.02.2023r. (wpływ: 15.02.2023r.) - wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia;
- 2) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Chojnicach, ul. Łużycka 1A, 89-600 Chojnice – pismo znak GD.ZZŚ.1.435.247.2022.AK, z dnia: 28.09.2022r. (wpływ: 30.09.2022r.) – wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;
- 3) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 39, 89- 600 Chojnice – pismo znak: PSSE-NZ-9201-156/42/1/22 z dnia 26.09.2022r. (wpływ: 27.09.2022r.) wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Wójt Gminy Chojnice uwzględniając analizowane w toku postępowania uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy, ustalił i zważył co następuje, biorąc pod uwagę:

## 1. rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie:

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest na działkach nr: 6, 16, 22/1, 40, 328, 533 – obręb Kłodawa.

Inwestycja przebiega przez tereny rolnicze, m. in. w otoczeniu pól uprawnych, gruntów wykorzystywanych do produkcji roślinnej (użytki rolne – zaliczane głównie jako grunty orne, trwałe użytki zielone, czyli pastwiska i łąki), ale także przez tereny leśne. Przebiega również wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, punktowej oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej uzupełnionej zabudowaniami inwentarskimi, zagrodowymi, czy też zabudowy zagrodowej lub siedliskowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie drogi wewnętrznej o długości ~ 1,60 km na odcinku Powałki, ul. Parkowa – ul. Polna – ul. Klonowa w gminie Chojnice. Projektowaną inwestycję stanowią obiekty naziemne typu liniowego, które zostaną usytuowane na działkach istniejących pasów drogowych oraz na nowo wydzielonych działkach niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia.

Projektowane parametry drogi:

- klasa drogi – L lub D,
- kategoria ruchu KR – 1,
- szerokości drogi – min. 4,0 m,
- szerokość poboczy – 0,75 m,
- odwodnienie do istniejących rowów oraz przebudowa istniejących, odwodnienie powierzchniowe w obrębie pasa drogowego,
- jezdnia (jezdni + mijanki) – 8 500 m<sup>2</sup>,
- pobocza – 3 500 m<sup>2</sup>,
- zjazdy (wariant 1) – 1 500 m<sup>2</sup>,
- zjazdy (wariant 2) – 1 500 m<sup>2</sup>,
- chodnik – 500 m<sup>2</sup>,
- krawężnik najazdowy 15 x 25 – 500 mb,
- opornik 12 x 25 – 4 000 mb,
- obrzeża – 1 000 mb.

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi na odcinku od centrum miejscowości Powałki (ul. Parkowa) poprzez skrzyżowania ulic Parkowej, Świerkowej i Polnej oraz Polnej i Klonowej do końca ulicy Klonowej nie ulegnie zmianie. Przedmiotowa droga o nawierzchni szutrowej obsługuje ruch lokalny. Droga jest usytuowana w pasie drogowym o szerokości od 7,5 m do ponad 12,5 m.

W związku z planowaną inwestycją przewiduje się wykonanie wykopów pod warstwy konstrukcyjne drogi na średnią głębokość około 0,5 m i około 0,8 m pod elementy infrastrukturalne.

Wzdłuż granicy pasa drogowego punktowo rosną drzewa i występują zakrzaczenia.

Technologię realizacji poszczególnych zakresów robót przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Zakres robót	Sposób realizacji	Sprzęt
1	2	3	4
1.	Rozbiórka	Koparka kołowa o pojemności łyżki 0,4 - 1,0 m <sup>3</sup> rozbiera istniejącą nawierzchnię drogi. Urobek ładowany jest na samochody samowyładowawcze, a następnie odwożony w miejsce wskazane przez Inwestora w celu utylizacji.	- koparki kołowe - samochody samowyładowawcze
2.	Korytowanie	Koparka kołowa o pojemności łyżki 0,4 - 1,0 m <sup>3</sup> wybiera istniejący grunt na określonej w dokumentacji głębokość. Urobek ładowany jest na samochody samowyładowawcze, a następnie odwożony w miejsce wskazane przez Inwestora.	- koparka kołowa - samochody samowyładowawcze
3.	Wykonanie urządzeń infrastruktury podziemnej	Elementy sieci kanalizacji deszczowej, sanitarnej, wodociągowej, energetycznej i telekomunikacyjnej przywożone są na plac budowy z wytwórni, hurtowni, a następnie dowożone do miejsca wbudowania za pomocą koparki i ładowarki, po czym drobniejsze elementy przenoszone są ręcznie. Następnie brygady instalacyjne montują poszczególne elementy sieci infrastruktury podziemnej.	- koparka - samochody samowyładowawcze - zagęszczarka gruntu płytowa - łopaty - deski - pręty - poziomica - niwelator
4.	Profilowanie i zagęszczanie podłoża	Operator walca jeździ walcem w korycie drogi do osiągnięcia zakładanych w projekcie wskaźników zagęszczenia. Podłoże pod zjazdy, ciąg pieszo - rowerowy, czy chodnik zagęszczane są za pomocą zagęszczarek.	- walec - zagęszczarki
5.	Wykonywanie warstwy odcinającej obsypki, zasypki, nasypu z piasku	Piasek dowożony jest na plac budowy bezpośrednio z kopalni, następnie rozkładane są za pomocą koparki, ładowarki oraz ręcznie za pomocą łopat. Po rozłożeniu warstwa zostaje zagęszczana za pomocą walca lub zagęszczarek do wartości określonych w dokumentacji projektowej.	- koparka kołowa - ładowarka - samochody samowyładowawcze - łopaty - zagęszczarki
6.	Ustawianie krawężników, oporników, obrzeży betonowych	Beton, krawężniki, oporniki, obrzeża przywożone są na plac budowy z wytwórni, następnie dowożone są do miejsca wbudowania za pomocą ładowarki, po czym przenoszone są ręcznie. Brygada drogowa układa ławę betonową jednocześnie ją zagęszczając, następnie ustawiany zostaje krawężnik/opornik/obrzeże po czym wykonywany jest opór betonowy w szalunku.	- ładowarka - samochody samowyładowawcze - zagęszczarka gruntu płytowa - przecinarka do betonu i asfaltu - nosidła krawężników - łopaty
7.	Wykonanie warstwy ulepszanego podłoża z CBGM	Materiał dowożony jest na plac budowy bezpośrednio z wytwórni, następnie rozkładane są w korycie za pomocą koparki, ładowarki oraz ręcznie za pomocą łopat przez brygadę drogową. Po rozłożeniu warstwa zostaje zagęszczana za pomocą walca lub zagęszczarek do wartości określonych w dokumentacji projektowej.	- koparka kołowa - ładowarka - samochody samowyładowawcze - łopaty - zagęszczarki
8.	Wykonanie warstwy podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem	Kruszywo dowożone jest na plac budowy z kopalni, następnie rozkładane jest na warstwie ulepszanego podłoża za pomocą koparki, ładowarki oraz ręcznie za pomocą łopat przez brygadę drogową. Po rozłożeniu warstwa zostaje zagęszczana za pomocą walca do wartości określonych w dokumentacji projektowej.	- koparka kołowa - ładowarka - samochody samowyładowawcze - walec - łopaty
9.	Skropienie podbudowy z kruszywa łamanego	Podbudowa zasadnicza lub istniejąca nawierzchnia bitumiczna zostaje skropiona gotową emulsją	- skraparka do bitumu

		asfaltową za pomocą skraparki.	
10.	Wykonanie warstwy podbudowy i wiążącej z betonu asfaltowego	Masa bitumiczna zostaje przywieziona do miejsca wbudowania samochodami bezpośrednio z wytwórni. Następnie z samochodu wysypywana jest do rozkładarki mas bitumicznych i rozkładana na podbudowie zasadniczej mieszanki niezwiązanej z kruszywem lub istniejącej nawierzchni bitumicznej lub geosiatce szklano - węglowej. Po rozłożeniu warstwa bitumiczna zostaje zagęszczana za pomocą walca. Całość robót obsługiwana jest przez brygadę drogową (bitumiczną).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rozkładarka mas bitumicznych</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- walec</li> <li>- łopaty</li> </ul>
11.	Skropienie warstwy podbudowy	Warstwa wiążąca lub wiążąco - wyrównawcza zostaje skropiona gotową emulsją asfaltową za pomocą skraparki.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- skraparka</li> </ul>
12.	Wykonanie warstwy ścieralnej	Masa bitumiczna zostaje przywieziona do miejsca wbudowania samochodami bezpośrednio z wytwórni. Następnie z samochodu wysypywana jest do rozkładarki mas bitumicznych i rozkładana na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Pro rozłożeniu warstwa bitumiczna zostaje zagęszczana za pomocą walca. Całość robót obsługiwana jest przez brygadę drogową (bitumiczną).	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rozkładarka mas bitumicznych</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- walec</li> <li>- łopaty</li> </ul>
13.	Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej na podsypce cementowo-piaskowej	Podsypka oraz kostka betonowa dowożone są na plac budowy z wytwórni, następnie dowożone są do miejsca wbudowania za pomocą ładowarki, po czym przenoszone są ręcznie. Brygada drogową układa warstwę podsypki cementowo - piaskowej jednocześnie ją zagęszczając na podbudowie zasadniczej, następnie układana jest kostka betonowa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ładowarka</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- zagęszczarka gruntu płytowa</li> <li>- przecinarka do betonu i asfaltu</li> <li>- łopaty</li> <li>- deski</li> <li>- pręty</li> <li>- poziomica</li> <li>- niwelator</li> </ul>
14.	Wykonanie warstwy zieleni	Humus dowożony jest na plac budowy z kopalni, następnie rozkładany jest za pomocą koparki, ładowarki oraz ręcznie za pomocą łopat przez brygadę drogową. Następnie ziarna trawy dostarczone na plac budowy z hurtowy obsiewane są przez brygadę zieleniarską w obszarze wcześniej ułożonej warstwy humusu.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- koparka kołowa</li> <li>- ładowarka</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- walec</li> <li>- łopaty</li> </ul>

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie, w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Brak powiązań z innymi przedsięwzięciami; nie wystąpi kumulacja oddziaływań przedsięwzięć znajdujących się na terenach nieruchomości sąsiednich.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi:

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 przebudowy drogi będą wynikały z przedmiaru robót i nie będą w żadnej mierze wykraczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. 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.

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.

Do wykonania ww. inwestycji wykorzystany zostanie beton asfaltowy wyprodukowany w wytwórni mas bitumicznych poza placem budowy. Potrzebny do realizacji inwestycji beton towarowy C12/15, podsypka cementowo - piaskowa 1:4 oraz mieszanka związana cementem (CBGM) C1,5/2 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. Nie wykorzystuje się wody do celów przemysłowych, miejscowych surowców (materiałów, paliw, energii). Materiały i wyroby muszą posiadać Aprobata Techniczną dopuszczającą je do stosowania w budownictwie drogowym.

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

d) emisji i występowania innych uciążliwości:

Uciążliwości związane z planowaną inwestycją ograniczą się jedynie do fazy realizacji i mogą dotyczyć w szczególności hałasu. Podczas przeprowadzania prac związanych z inwestycją wystąpią okresowe oddziaływania akustyczne powodowane pracą urządzeń, maszyn i pojazdów transportowych. Korzystanie ze sprawnego technicznie, nowoczesnego parku maszynowego z użyciem technologii najmniej uciążliwych akustycznie spowoduje, iż dolegliwości związane z hałasem będą okresowe, przejściowe i nie odczuwalne poza ścisłym rejonem robót. Ponadto na etapie realizacji inwestycji istnieje możliwość emisji spalin do środowiska, powstających podczas pracy na budowie ciężkiego sprzętu

i samochodów ciężarowych. Do emisji nieorganizowanej może dochodzić lokalnie, w postaci zapylenia. Jednakże ewentualne niedogodności związane z realizacją inwestycji będą miały charakter krótkoterminowy i mogą charakteryzować się oddziaływaniem jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie prowadzonych prac, jednak skala tego wpływu będzie minimalna.

Podczas budowy zastosowane zostaną przenośne toalety, a w czasie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się powstawania ścieków bytowych związanych z eksploatacją inwestycji.

Na wielkość emisji zanieczyszczeń uwalnianych do atmosfery, podczas realizacji projektu, wpływ ma wiele czynników. Natomiast będą one miały charakter lokalny, ograniczony do miejsca prowadzenia prac i jego bezpośredniego otoczenia. Dbłość o dobry stan techniczny sprzętu i maszyn, minimalne wykorzystywanie oraz wysoka jakość wykonywania prac zapewnią utrzymanie emisji na niskim poziomie. Podanie wielkości emisji substancji jest na obecnym etapie niemożliwe, ze względu na brak wystarczających danych, dotyczących liczby zastosowanych maszyn, ich rodzaju i czasu pracy.

Wytwarzane w trakcie budowy odpady komunalne i budowlane magazynowane będą czasowo w miejscach do tego przeznaczonych, ewentualne odpady niebezpieczne magazynowane będą w specjalistycznych pojemnikach. Wszystkie wytworzone odpady przekazane zostaną do odzysku lub unieszkodliwienia zgodnie z wymogami ochrony środowiska, odbiorcom posiadającym stosowne zezwolenia.

Na etapie realizacyjnym stopień oddziaływania na wszystkie komponenty środowiska będzie nieznaczny. Oddziaływania oraz zmiany będą krótkotrwałe, odwracalne i ustąpią po zakończeniu fazy budowy. Wielkość tych oddziaływań nie spowoduje trwałych skutków w środowisku. Na tym etapie oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko będzie następowało w wyniku wykonywania robót budowlanych oraz transportu materiałów na budowę.

Źródłami hałasu i drgań na etapie realizacji przedsięwzięcia będą przede wszystkim maszyny i urządzenia budowlane używane podczas trwania robót budowlanych. Powstający hałas może stwarzać uciążliwość głównie dla ludności zamieszkującej budynki mieszkalne usytuowane najbliżej terenu budowy. Mając na uwadze, że uciążliwość ta będzie miała charakter tymczasowy, typowy dla prac budowlanych i możliwy do złagodzenia, dotyczyła będzie jedynie czasu realizacji inwestycji i ustąpi wraz z zakończeniem prac, można przyjąć, że okresowy niekorzystny wpływ na klimat akustyczny wokół prowadzonych robót będzie akceptowalny, jako tymczasowe zjawisko typowe dla każdej budowy. Ponadto realizacja przedsięwzięcia przyczyni się do obniżenia emisji hałasu związanej z użytkowaniem dróg, a zastosowanie mieszanki asfaltowej sprawi, iż zmniejszeniu ulegnie zapylenie w najbliższym otoczeniu dróg.

Zmiana nawierzchni drogi nie wpłynie negatywnie na krajobraz, w tym również na krajobraz kulturowy. Przejściowo na etapie realizacyjnym będą miały miejsce niewielkie zakłócenia w krajobrazie w wyniku poruszania się maszyn budowlanych. Oddziaływania te ustaną po zakończeniu budowy.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu:

Inwestycja nie należy do kategorii przedsięwzięć stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii. Na terenie inwestycji nie będą występowały substancje niebezpieczne w ilości równej lub większej niż określone w załączniku do Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016r. 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 2016r., poz. 138).

Przedsięwzięcie na etapie budowy i eksploatacji nie wpłynie na pogłębienie zmian klimatycznych, gdyż nie będzie się wiązać ze zorganizowaną emisją zanieczyszczeń do powietrza, która jest głównym czynnikiem pogarszającym stan klimatu, ponadto funkcjonowanie przedsięwzięcia, nie będzie miało znaczącego wpływu na rozkład temperatur, kierunek i siłę wiatrów, ani stosunki wodne w okolicy. Wpływ klimatu i jego zmian nie będzie miał znaczenia dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

f) przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko, w przypadku gdy planuje się ich powstawanie:

W fazie realizacji przewiduje się powstawanie następujących wielkości odpadów:

Kod odpadu	Nazwa	Ilość [Mg/rok]
<b>Odpady niebezpieczne</b>		
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi: czyściwo używane na placu budowy, tkaniny, ubrania ochronne	1,2
<b>Odpady inne niż niebezpieczne</b>		
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 pogłębienia 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.

g) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji:

Wszelkie oddziaływania związane z realizacją i eksploatacją inwestycji będą odwracalne, krótko- lub średnioterminowe i niezagrażające zdrowiu lub życiu ludzi.

Rozważając rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, stwierdza się, że przedsięwzięcie nie będzie powodować negatywnego oddziaływania na środowisko.

**2) usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:**

e) obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin i zwierząt lub ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszary Natura 2000 oraz pozostałe formy ochrony przyrody:

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości na terenie obszaru Natura 2000 Obszar specjalnej ochrony ptaków „Bory Tucholskie” PLB220009.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych (aktualizacja: marzec 2022r.) przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 „Bory Tucholskie” PLB220009 są: bąk *Botaurus stellaris*, bączek *Ixobrychus minutus*, bocian biały *Ciconia ciconia*, bocian czarny *Ciconia nigra*, łabędź krzykliwy *Cygnus cygnus*, podgorzałka *Aythya nyroca*, trzmielojad *Pernis apivorus*, kania ruda *Milvus milvus*, kania czarna *Milvus migrans*, bielik *Haliaeetus albicilla*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, rybołów *Pandion haliaetus*, derkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, rybitwa rzeczna *Sterna hirundo*, rybitwa białowąsa *Chlidonis hybridus*, rybitwa czarna *Chlidonis niger*, puchacz *Bubo bubo*, włochatka *Aegolius funereus*, lelek *Caprimulgus europaeus*, zimorodek *Alcedo Athis*, dzięcioł czarny *Dryocopus martius*, lerka *Lullula arborea*, perkozek *Tachybaptus ruficollis*, perkoz dwuczuby *Podiceps cristatus*, czapla siwa *Ardea cinerea*, łabędź niemy *Cygnus olor*, gęgawa *Anser anser*, krakwa *Anas strepera*, cyraneczka *Anas crecca*, cyranka *Anas querquedula*, gągoł *Bucephala clangula*, szlachar *Mergus serrator*, nurogęś *Mergus merganser*, wodnik *Rallus aquaticus*, kokoszka *Gallinula chloropus*, kszyc *Gallinago gallinago*, samotnik *Tringa ochropus*, brodziec piskliwy *Actitis hypoleucos*, siniak *Columba oenas*, dudek *Upupa epops*, pliszka górska *Motacilla cinerea* i kormoran czarny *Phalacrocorax carbo sinensis*.

Zagrożeniami dla obszaru są m. in.: inne typy zabudowy, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze, wycinka lasu, osuszanie terenów ujściowych i bagiennych, zabudowa rozproszona, drapieżnictwo, inne rodzaje praktyk leśnych, polowanie, regulowanie (prostowanie) koryt rzecznych i zmiana przebiegu koryt rzecznych oraz drogi i autostrady.

W Zarządzeniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 31 marca 2015r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009, zmienionym Zarządzeniem z dnia 6 lipca 2022r. (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2022r., poz. 2612), zidentyfikowano istniejące i potencjalne zagrożenia dla zachowania właściwego stanu ochrony gatunków zwierząt i ich siedlisk będących przedmiotami ochrony w obszarze Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009. Do najważniejszych zagrożeń dla awifauny w tym obszarze należą m. in.: urbanizacja, budownictwo mieszkaniowe, w tym zabudowa rozproszona lub zabudowa innego typu, sporty i różne formy czynnego wypoczynku rekreacji, uprawiane w plenerze, w tym żeglarstwo, infrastruktura sportowa i rekreacyjna, ścieżki, szlaki piesze, szlaki rowerowe.

Z danych inwentaryzacyjnych posiadanych przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku (dokumentacja Planu Zadań Ochronnych obszaru Natura2000 Bory Tucholskie PLB220009, 2012) nie wynika, aby na przedmiotowej działce stwierdzono stanowiska lęgowe gatunków ptaków stanowiących przedmiot ochrony w ww. obszarze Natura 2000. Najbliżej wnioskowanej działki w odległości ok. 300 m znajduje się stanowisko lęgowe bociana białego. Biorąc pod uwagę odległość od ww. stanowiska gatunku objętego ochroną w ww. obszarze Natura 2000, tutejszy organ stwierdził, iż przedmiotowe zamierzenie nie stanowi zagrożenia dla zachowania populacji ww. gatunku.

Analiza Zarządzenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Bydgoszczy z dnia 31 marca 2015r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Bory Tucholskie PLB220009 oraz wskazanego przez Wnioskodawcę zakresu przedsięwzięcia nie wykazuje, aby planowana inwestycja była sprzeczna z ustaleniami ww. planu zadań ochronnych.

W związku z powyższym nie ma podstaw przypuszczać, by realizacja planowanego przedsięwzięcia mogła spowodować utratę powierzchni lub fragmentację siedlisk gatunków chronionych w granicach ww. obszaru Natura 2000. Planowane do realizacji zamierzenie nie pogorszy również warunków ekologicznych ww. ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk gatunków chronionych w granicach obszaru Natura 2000, nie zaburzy integralności poszczególnych obszarów Natura 2000 ani sieci Natura 2000 jako całości. Tym samym nie jest więc konieczne przeprowadzenie oceny w trybie art. 6.3 Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Należy pamiętać, iż gatunki ptaków nie będące przedmiotem ochrony dla danego obszaru Natura 2000, podlegają ochronie gatunkowej zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. z 2016r., poz. 2183). Drzewa i krzewy pozostające w zasięgu prac, należy zabezpieczyć na czas prowadzenia robót przed:

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
- fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wyгородzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualnie uszkodzenia mechaniczne oni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
- nie składować cementu, kruszywa, olejów, paliw, materiału ziemnego oraz materiałów budowlanych w obrębie rzutu koron i pni drzew, tj. w odległości równej rzutowi korony powiększonemu o 2 m, ale nie bliżej niż 10 m od pnia drzewa;
- w obrębie rzutu koron drzew i do 2 m poza nimi, nie dopuszczać do poruszania się sprzętu mechanicznego, zaś wszelkie prace ziemne w tych miejscach wykonywać ręcznie z zachowaniem maksymalnej liczby korzeni;
- w zasięgu koron i w odległości 2 m od obrysu korony nie zmieniać poziomu gruntu, a wszelkie wykopy zasypywać w jak najkrótszym czasie, w przypadku bezwzględnej konieczności zmiany poziomu gruntu wykonać systemy napowietrzające glebę;
- nie prowadzić wykopów w obrębie rzutu koron drzew nieprzeznaczonych do wycinki i do 2 m poza nimi, dłużej niż 2 tygodnie, a przy wilgotnej pogodzie 3 tygodnie; w przypadku przerwania robót wykopy winny być prowizorycznie wypełnione lub przykryte matami; korzenie muszą być cały czas wilgotne;
- w razie konieczności drzewa podlewać, w ilości ok. 20 dm<sup>3</sup>/dobę na jedno drzewo przez cały okres trwania robót, w zależności od warunków atmosferycznych; w przypadku niebezpieczeństwa mrozu ściany wykopów w obrębie korzeni drzew przykryć materiałem chroniącym, np. matami.

Wg aktualnego stanu wiedzy teren projektowanej inwestycji nie stanowi atrakcyjnych miejsc lęgowych dla ptaków, ale może pełnić dla nich 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, bogatka, zięba, rudzik, kos, grzywacz, sójka, wróbel, skowronek, sikora bogatka, pliszka siwa, trznadel. Na podstawie wyników obserwacji fauny kręgowców, w tym głównie ptaków można wnioskować, że projektowana budowa drogi wewnętrznej drogi na odcinku Powątki ul. Parkowa – ul. Polna – ul. Klonowa w gminie Chojnice, nie graniczy siedlisk lęgowych gatunków ptaków. Nie pogorszą się również warunki żerowania lokalnej awifauny. Eksploatacja drogi nie będzie miała wpływu na gatunki zasiedlające najbliższe zadrzewienia i zakrzewienia.

Na obszarze projektowanego przedsięwzięcia ani w zasięgu jego oddziaływania nie stwierdzono również występowania płazów. 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. W celu zabezpieczenia wykopów przed przedostaniem się do nich małych

zwierząt i wyeliminowania zagrożenia ich śmiertelności, Inwestor planuje wprowadzić następujące działania zabezpieczające:

- prowadzenie wykopów małymi odcinkami;
- zastosowanie siatki zabezpieczającej przed przedostawaniem się zwierząt do światła wykopów w sytuacji długotrwałego okresu otwarcia koryta pod konstrukcję 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.

Przenoszenie należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika. Dodatkowo, z uwagi na wyniki najnowszych badań przeprowadzonych m. in. przez naukowców z Uniwersytetu Jagiellońskiego w latach 2018-2019, które potwierdzają występowanie w populacjach płazów w Polsce pasożyta *Batrachochytrium dendrobatidis*, prace terenowe z tą grupą zwierząt należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych, a używany do tego sprzęt musi być dezynfekowany.

Przedmiotowe przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest na terenie Chojnicko – Tucholskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, w którym obowiązują przepisy Uchwały Nr 259/XXIV/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2016r., poz. 2942).

Zgodnie z 7 ust. 2 ww. Uchwały, zakaz o którym mowa w § 5 pkt 2, a więc dotyczący realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy ooś, nie dotyczy realizacji przedsięwzięć potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których organ ochrony środowiska stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Zakres inwestycji wskazuje, iż nie będzie oddziaływać na ekosystemy terenów chronionych w Chojnicko – Tucholskim Obszarze Chronionego Krajobrazu.

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022r., poz. 916 z późn. zm.) to:

- ok. 50 m na zachód Zaborski Park Krajobrazowy;
- ok. 2,9 km na północny – zachód Park Narodowy Bory Tucholskie;
- ok. 2,9 km na północny – zachód obszar Natura 2000 Wielki Sandr Brdy PLB220001;
- ok. 2,9 km na północny – zachód obszar Natura 2000 Sandr Brdy PLH220026.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych, nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 900 m na północny – zachód od planowanej inwestycji – Bory Tucholskie GKPn-16.

Jednocześnie tutejszy organ zaznacza, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie zastępuje zezwolenia w trybie art. 56 ww. ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody. Na ewentualne zniszczenie siedlisk gatunków, płoszenie lub przenoszenie gatunków znajdujących się pod ochroną należy uzyskać zezwolenie w trybie art. 56 ust. 1 ww. ustawy.

k) wody i obowiązujące na nich cele środowiskowe:

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów w dniu 18 października 2016r. (Dz. U. z 2016r., poz. 1911 z późn. zm.). Znajduje się ono na obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200027, zaliczonym do regionu wodnego Dolnej Wisły. JCWPd charakteryzują się dobrym stanem ilościowym oraz chemicznym. JCWPd nie są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych. Cel środowiskowy dla JCWPd to utrzymanie co najmniej stanu ilościowego oraz chemicznego.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest także w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW2000252923979 o nazwie „Brda od wpływu do jez. Charzykowskiego do wypływu z jez. Kosobudno”, określonej jako naturalna część wód, monitorowanej, typ 25 – cieki łączące jeziora, zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. dobrego potencjału ekologicznego oraz dobrego stanu chemicznego. Stan ww. wód określono jako zły, zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 11 października 2019r. w sprawie klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. z 2021r., poz. 1475).

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Ponadto nie jest zlokalizowane na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021r., poz. 2233 z późn. zm.). Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP). Teren inwestycyjny zlokalizowany jest poza obszarem przylegającym do jezior, a najbliższym ciekim oddalonym o ok. 3 km od planowanego przedsięwzięcia jest ciek o nazwie Jarcewska Struga. W związku z powyższym nie przewiduje się, aby planowane przedsięwzięcia mogło mieć negatywny wpływ na stan ekologiczny i chemiczny wód.

Podczas prac budowlanych nie przewiduje się powstawania zanieczyszczeń, które mogłyby wpłynąć na stan wód powierzchniowych lub podziemnych. Należy zachować szczególną ostrożność i zapobiegać przedostawaniu się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo – wodnego. W trakcie prac budowlanych wykorzystywany będzie tylko sprawdzony i sprawny sprzęt, a prace remontowe takie jak wymiana oleju będą odbywać się na terenach utwardzonych, odpowiednio zabezpieczonych przed ewentualnym wyciekami substancji ropopochodnych. Wszystkie awaryjne zdarzenia wiążące się z zanieczyszczeniem substancjami ropopochodnymi środowiska gruntowo – wodnego, będą usunięte natychmiast po wystąpieniu zdarzenia. W celu uniknięcia przedostawania się zanieczyszczeń do gruntu wraz z wodami opadowymi, wykorzystywane maszyny i sprzęt będą utrzymywane w należytych stanie technicznym. Wszystkie powstałe podczas prac budowlanych odpady będą przechowywane w szczelnych kontenerach w wyznaczonych do tego miejscach, a następnie przekazywane uprawnionym podmiotom. Etap realizacji inwestycji będzie wiązał się z wykorzystaniem surowców i materiałów budowlanych oraz paliw i energii związanych z wykonywanymi robotami budowlanymi. Woda na cele budowlane dowożona będzie

beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Zużycie wody w celach technologicznych (przede wszystkim do zwilżania nawierzchni) jest zmienne i trudne do precyzyjnego określenia. Polewanie musi odbywać się z taką intensywnością, aby mogły zachodzić naturalne procesy wiązania podłoża. Ścieki socjalno – bytowe będą zbierane w przenośnych toaletach zlokalizowanych na zapleczu budowy i systematycznie wywożone przez wyspecjalizowane firmy. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z powierzchni ww. jezdni odprowadzane będą poprzez system rowów drogowych do gruntu. Ze względu na charakter terenów, przez które przebiega droga nie przewiduje się przekroczenia warunków normatywnych określonych w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019r., poz. 1311).

Po przeanalizowaniu dołączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia, uwzględniając charakter i skalę przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na stan jednolitych części wód oraz na realizację celów środowiskowych, określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły” przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016r. (Dz. U. z 2016r., poz. 1911 z późn. zm.).

Uwarunkowania określone w pkt. 2 lit. a) – k) przedsięwzięcia nie znajdują zastosowania, ze względu na cechy i status obszaru, na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia.

**3) rodzaj, cechy i skalę możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1, wynikające z:**

Uwarunkowania określone w punkcie 3 lit. a) - g) nie znajdują zastosowania, ze względu na cechy i status obszaru, na którym planowana jest realizacja przedsięwzięcia.

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.

Należy jednak wziąć pod uwagę, że wszelkie roboty związane są na ogół z poważnym ograniczeniem ruchu, co pociąga za sobą zmniejszenie emisji związanej z normalnym ruchem pojazdów. Można zatem przyjąć, że emisja substancji szkodliwych w fazie realizacji będzie zdecydowanie mniejsza niż w fazie eksploatacji. Ponadto prace związane z fazą przebudowy drogi powodują występowanie jedynie oddziaływań czasowych, bezpośrednio związanych z fazą realizacji inwestycji, nie mają więc większego znaczenia w dłuższym horyzoncie czasowym. W celu ograniczenia negatywnego wpływu sprzętu i środków transportu na środowisko, maszyny i pojazdy nie będą przeciążane oraz eksploatowane na najwyższych obrotach silników, 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.

Eksploatacja drogi nie powinna powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego. Poza pasem drogowym zanieczyszczenie powietrza będzie kształtować się dużo poniżej wartości dopuszczalnych. Przebudowa przedmiotowej drogi, dzięki poprawie płynności ruchu, zmniejszy także zanieczyszczenie powietrza.

Zagrożenie dla wód gruntowych może wystąpić jedynie podczas wykonywania prac budowlanych. Stąd prowadzenie prac budowlanych odbywać się będzie z zachowaniem odpowiednich zabezpieczeń przed wyciekami oleju z pracującego sprzętu budowlanego (dźwigi, koparki, itp.). Plac budowy będzie wyposażony w materiały sorpcyjne, umożliwiające szybkie zebranie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych. Ścieki socjalno – bytowe powstające z zaplecza budowy odprowadzane będą do szczelnych, bezodpływowych zbiorników, opróżnianych przez uprawnione podmioty.

W okresie budowy wystąpią okresowo oddziaływania akustyczne i wibracyjne związane z pracą ciężkich maszyn drogowych i pojazdów transportowych. Oddziaływania te zgodnie z obowiązującymi przepisami nie podlegają normowaniu. Ich przestrzenny zasięg można określić na około 100 m od zgrupowania pracujących maszyn i sprzętu budowlanego. Wzdłuż planowanej inwestycji w głównej mierze zlokalizowane są pola uprawne, pastwiska oraz łąki i lasy. Inwestycja przebiega również przez tereny zabudowane, rozpoczynając we wsi Powałki, dalej przebiegając w kierunku północno – zachodnim, aż do przejazdu kolejowego. Maszyny robocze wyposażone będą standardowo w urządzenia tłumiące hałas oraz wibracje, będą użytkowane i utrzymywane zgodnie z zasadami określonymi w ich dokumentacjach techniczno – ruchowych. Prace budowlane będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach 6:00 – 22:00. Przewiduje się, że natężenie hałasu nie przekroczy wielkości dopuszczonych normą.

Źródłem emisji hałasu do środowiska w fazie eksploatacji przebudowanej drogi będzie wyłącznie hałas drogowy spowodowany przyjazdem samochodów osobowych, dostawczych ciężarowych oraz traktorów/sprzętu rolniczego. Stopień uciążliwości hałasu drogowego zależy przede wszystkim od natężenia strumienia ruchu pojazdów samochodowych, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. Najbardziej niekorzystna sytuacja akustyczna będzie miała miejsce w rejonie budynku mieszkalnego jednorodzinnego na działce oznaczonej numerem ewidencyjnym 62/1 przy ulicy Parkowej 1 w miejscowości Powałki. Jest to wynik znacznego zbliżenia pasa drogowego, a w konsekwencji i krawędzi drogi do istniejącej zabudowy mieszkaniowej. Przy uwzględnieniu i wykorzystaniu specyfiki ukształtowania terenu istnieje możliwość osiągnięcia dobrej i wystarczającej ochrony otoczenia przed hałasem. Z pomiarów, badań symulacyjnych, literatury i analiz wynika, że istniejące m. in. wzdłuż wspomnianej drogi (przy zabudowie mieszkaniowej):

- żywopłoty skutecznie redukują hałas od 1,5 do 3,5 dB,
- ogrodzenia betonowe, prefabrykowane, pełne (ażurowe) skutecznie redukują hałas do 10 dB,
- ogrodzenia murowane skutecznie redukują hałas do 10 dB,

- ogrodzenia łączone (podmurówka + wypełnienie najczęściej sztachetami) skutecznie redukuje hałas od 2 do 9 dB,
- droga poniżej zabudowy wrażliwej skutecznie redukuje hałas do 10 dB – wykop do 3,0 m.

Poza tym przy zastosowaniu cichej nawierzchni praktycznie skuteczna redukcja hałasu wynosi od 2 do 4 dB. Z otrzymanych danych wynika, iż oddziaływania hałasu z drogi wewnętrznej o długości ~ 1,60 km na odcinku Powąki ul. Parkowa – ul. Polna – ul. Klonowa nie będą wpływały na obiekty chronione akustycznie. Wymiana nawierzchni drogi wpłynie na zmianę odczucia oddziaływania akustycznego na terenie przyległym, ponieważ wyeliminuje hałas wynikający z ubytków nawierzchni. W tym ujęciu przedmiotowa inwestycja wpłynie pozytywnie na zmniejszenie punktowe hałasu. Najistotniejszym jednak aspektem jest nisko poziom natężenia ruchu drogowego na wspomnianej drodze, który nie powoduje przekroczeń hałasu na terenach przyległych i w perspektywie 10 – letniej również nie zmieni się w istotny sposób.

Wibracje przy realizacji tras drogowych są powodowane pracą maszyn ziemnych, pracami nawierzchniowymi, pracą walców drogowych. Oddziaływania wibracji podczas budowy dróg mają ograniczony charakter czasowy, co znacznie minimalizuje ich wpływ na otoczenie, a amplituda tych wibracji przekazywana przez podłoże na budynki na ogół nie przekracza strefy drgań odczuwalnych. W przedmiotowej inwestycji zaprojektowana zostanie równa nawierzchnia jezdni z masy bitumicznej na podbudowie tłuczniowej dla ruchu ciężkiego, co znacznie ograniczy generowanie drgań. Nie przewiduje się znaczącego oddziaływania w zakresie drgań – amplituda drgań przekazywanych przez podłoże na budynki znajdujące się w sąsiedztwie projektowanej drogi nie powinna przekroczyć dolnej granicy strefy drgań, na które będzie reagował budynek.

Na etapie prac budowlanych powstaną odpady związane z rozbudową i budową dróg wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz rozbiórką kolidującego zagospodarowania terenu, a także z użytkowaniem pojazdów dowożących materiały budowlane oraz funkcjonowaniem zaplecza socjalnego dla pracowników. Na etapie realizacji inwestycji odpady będą magazynowane selektywnie, w pojemnikach lub kontenerach w wyznaczonym i przygotowanym do tego celu miejscu, w sposób uniemożliwiający negatywne oddziaływanie na środowisko, w tym przenikanie ich do środowiska. Odpady wytworzone w trakcie budowy będą na bieżąco przekazywane, nie dopuszczając do ich nadmiernego nagromadzenia, odpowiednim jednostkom posiadającym aktualne zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarki odpadami, w celu poddania ich procesom odzysku lub unieszkodliwiania. Powstałe w trakcie przebudowy odpady będą w miarę możliwości przygotowane do ponownego użycia (wtórne wykorzystywane).

W czasie eksploatacji powstaną odpady związane głównie z czyszczeniem i utrzymaniem porządku na drodze. W stosunku do stanu istniejącego ilość odpadów komunalnych w trakcie eksploatacji nie ulegnie zmianie. Wskazane powyżej odpady będą natychmiast usuwane z terenu inwestycji przez podmioty zajmujące się czyszczeniem oraz utrzymaniem dróg, a w przypadkach zaistnienia sytuacji nadzwyczajnych, szczególnie w przypadku zagrożenia wynikającego z możliwości zanieczyszczenia środowiska substancjami niebezpiecznymi, przez wyspecjalizowane jednostki straży pożarnej.

Z załączonej karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że zaproponowane rozwiązania, przy uwzględnieniu rodzaju i skali przedsięwzięcia sprawią, że zasięg jego oddziaływania zostanie znacznie ograniczony, nie powodując przekroczenia standardów jakości środowiska w zakresie czystości powietrza oraz norm akustycznych na terenie przeznaczonym na pobyt stały ludzi. Poprzez zastosowanie urządzeń i materiałów posiadających wymagane prawem certyfikaty, aprobaty i dopuszczenia do stosowania środków transportu odpowiednio przystosowanych do przewozu materiałów budowlanych do minimum ograniczone zostanie oddziaływanie na środowisko gruntowo – wodne.

Na terenie przedmiotowej inwestycji nie znajdują się przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, które mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem. Przedsięwzięcie na etapie realizacji i eksploatacji nie wpłynie znacząco negatywnie na pogłębianie zmian klimatycznych. Ponadto nie przewiduje się, aby klimat i jego zmiany miały znaczący wpływ na funkcjonowanie przedmiotowego przedsięwzięcia. Dotyczy to również mitygacji (łagodzenia przez przedsięwzięcie zmian klimatu) jak i wpływu klimatu i jego zmian na planowaną inwestycję. Zamierzenie nie jest wrażliwe na czynniki atmosferyczne, a z uwagi na skalę i zakres przedsięwzięcia zmiany klimatu nie są zagadnieniem krytycznym dla realizacji przedsięwzięcia.

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

Realizacja inwestycji w sposób przedstawiony w karcie informacyjnej nie narusza przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022r., poz. 916).

Zasięg oddziaływania na środowisko ma jedynie charakter lokalny, a uciążliwe oddziaływanie będzie miało charakter lokalny i czasowy. Wszystkie prace związane z realizacją inwestycji zostaną wykonane z zastosowaniem technologii jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego środowiska. Wszelkie prace wykonywane będą tylko w porze dziennej, z zastosowaniem sprawnego technicznie sprzętu.

W związku z rodzajem i lokalizacją przedsięwzięcia oddaloną o bezpieczną odległość od granic Państwa, wykluczona jest możliwość oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na obszary położone poza granicami Polski zarówno na etapie realizacji, jak i eksploatacji inwestycji. Nie zachodzą więc przesłanki do przeprowadzenia postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko w kontekście transgranicznym.

W opinii tut. Organu planowana inwestycja nie będzie negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000. Z uwagi na charakter i zakres planowanej inwestycji nie spowoduje ona utraty powierzchni, ani fragmentacji siedlisk przyrodniczych oraz siedlisk gatunków roślin i zwierząt chronionych w granicach ww. obszarów Natura 2000. Lokalizacja przedsięwzięcia wyklucza również jego wpływ na warunki ekologiczne ostoi. Tym samym nie pogorszy stanu ochrony siedlisk przyrodniczych i 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.

Uwzględniając proponowane rozwiązania chroniące środowisko skalę oraz rodzaj przedsięwzięcia, nie ma podstaw przypuszczać, aby przedmiotowe przedsięwzięcie znacząco wpłynęło na stan/potencjał ekologiczny jednolitych części wód powierzchniowych (JCWP) oraz podziemnych (JCWPd) oraz uniemożliwiło osiągnięcie celów środowiskowych zawartych w Planie Gospodarowania Wodami w obszarze dorzecza Wisły.

Analizując oddziaływanie przedsięwzięcia, stwierdza się, że planowana inwestycja nie wywrze negatywnego wpływu na przyrodę, krajobraz i zdrowie ludzi. Przedsięwzięcie jest niewielkie o zasięgu lokalnym, dlatego można uznać, że jego wpływ na zdrowie i życie ludzi będzie minimalny. Ponadto inwestycja ta nie będzie stanowiła przedsięwzięcia mogącego osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000, w tym w szczególności: pogorszyć stan siedlisk przyrodniczych lub siedlisk gatunków roślin i zwierząt, dla których ochrony wyznaczono obszar Natura 2000 lub wpłynąć negatywnie na gatunki, dla których ochrony został wyznaczony obszar Natura 2000, lub pogorszyć integralność obszaru Natura 2000 lub jego powiązania z innymi obszarami, zakaz których to oddziaływań wynika z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2022r., poz. 916 z późn. zm.). Biorąc pod uwagę niewielki zakres oddziaływań inwestycji, położenie na obszarach przekształconych antropogenicznie, nie ma podstaw przypuszczać, iż dojdzie do utraty czy fragmentacji siedlisk gatunków chronionych lub pogorszenia warunków bytowania, żerowania i lęgu zwierząt we wskazanych obszarach, z uwagi na położenie inwestycji na terenie, gdzie nie występują siedliska ptaków stanowiących przedmiot ochrony. Ewentualne uciążliwe oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko będzie zminimalizowane poprzez wykonywanie prac wyłącznie w porze dziennej, zapewnienie prawidłowego przechowywania substancji, materiałów i surowców, gromadzenie selektywnie powstających odpadów. Przedsięwzięcie w fazie eksploatacji nie pogorszy parametrów klimatu akustycznego ani stanu zanieczyszczenia powietrza istniejącego na tym terenie.

Zawiadomieniem znak: RŚiGN.6220.18.8.2022 z dnia 17.02.2023r. Wójt Gminy Chojnice, działając na podstawie art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst Dz. U. z 2022r., poz. 2000 z późn. zm.), poinformował Strony postępowania o możliwości zapoznania się z aktami sprawy, przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla analizowanego przedsięwzięcia.

Ponadto, ponieważ liczba stron w niniejszej sprawie przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust.3 pkt 1 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. z 2022r., poz. 1029 z późn. zm.) do doręczeń stosuje się przepis art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2022r., poz. 2000 z późn. zm.). Informacja o możliwości zapoznania się z aktami sprawy przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach została podana do wiadomości publicznej poprzez wywieszenie stosownego obwieszczenia na stronie internetowej [www.bip.gminachojnice.com.pl](http://www.bip.gminachojnice.com.pl), na tablicy ogłoszeń, Urzędu Gminy w Chojnicach oraz tablicy ogłoszeń sołectwa Kłodawa, Powąłki, Zbeniny, Czartołomie - Jarcewo.

W trakcie prowadzenia postępowania tutaj. Organ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o wniosku o wydanie decyzji, poprzez wywieszenia stosownego obwieszczenia na tablicy ogłoszeń Urzędu Gminy w Chojnicach oraz tablicy miejscowości sołectwa Kłodawa, Powałki, Zbeniny, Czartołomie - Jarcewo, wskazując miejsce i termin ich składania.

W trakcie trwania postępowania Strona nie wniosła żadnych uwag.

Do tutaj. Organu nie wpłynęły żadne uwagi i wnioski od społeczeństwa.

*Pouczenie: Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 i 1a 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; wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem sześciu lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia 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 ust. 3, 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, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.*

Decyzja niniejsza nie jest objęta przedmiotem opłaty skarbowej – zwolniono z opłaty skarbowej na podstawie art. 7 pkt 3) ustawy z dnia 16 listopada 2006r. – o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2022r., poz. 2142 z późn. zm.).

Informacja o wydanej decyzji podlega ujawnieniu w publicznie dostępnym wykazie danych.

***Od decyzji niniejszej służy Stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Słupsku, za pośrednictwem Wójta Gminy Chojnice, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. 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, co oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu i brak jest możliwości zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego. Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania.***

WÓJT GMINY CHOJNICE

Otrzymują:

1. Gmina Chojnice, ul. 31 Stycznia 56a, 89-600 Chojnice - Inwestor, na adres pełnomocnika: Michał Marciniak, MJM Projektowanie, Nadzór, Wykonawstwo Michał Marciniak, ul. Pogodna 1, Klawkowo, 89-620 Chojnice;
2. *Strony postępowania zawiadomione obwieszczeniem zgodnie z art. 74 ust.3 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. z 2022r., poz. 1029 z późn. zm.) oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst Dz. U. z 2022r., poz 2000 z późn.zm.);*
3. a/a I.W./A.M.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, ul. Chmielna 54/57, 80-748 Gdańsk,
2. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Chojnicach, ul. Łużycka 1A, 89-600 Chojnice,
3. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Chojnicach, ul. Piłsudskiego 39, 89-600 Chojnice.

**Załącznik nr 1**  
do decyzji znak RŚiGN.6220.18.10.2022  
z dnia 15.03.2023r.

### **CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

#### **„Budowa drogi wewnętrznej o długości ~ 1,60 km na odcinku Powałki ul. Parkowa – ul. Polna – ul. Klonowa”.**

Charakterystykę sporządzono na podstawie załączonej do wniosku Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia i uzupełnień do niej.

#### I. Położenie przedsięwzięcia:

Przedmiotowe przedsięwzięcie planowane jest na działkach nr: 6, 16, 22/1, 40, 328, 533 – obręb Kłodawa.

Fragment planowanego przedsięwzięcia (działka o nr 533 – obręb Kłodawa), zgodnie z Uchwałą Nr XVII/284/08 Rady Gminy w Chojnicach z dnia 30 października 2008r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego działek nr 18/12 i nr 17/6 położonych w miejscowości Powałki, obręb ewidencyjny Kłodawa, gm. Chojnice, mieści się w obszarze oznaczonym symbolem 8 KDL – teren na poszerzenie przyległej drogi, a inwestycja jest zgodna z jej zapisami.

Pozostałe działki przeznaczone pod realizację inwestycji, tj. dz. ew. nr 6, nr 16, nr 22/1, nr 40 i nr 328 – obręb Kłodawa nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Inwestycja przebiega przez tereny rolnicze, m. in. w otoczeniu pól uprawnych, gruntów wykorzystywanych do produkcji roślinnej (użytki rolne – zaliczane głównie jako grunty orne, trwałe użytki zielone, czyli pastwiska i łąki), ale także przez tereny leśne. Przebiega również wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, punktowej oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej uzupełnionej zabudowaniami inwentarskimi, zagrodowymi, czy też zabudowy zagrodowej lub siedliskowej.

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w całości na terenie obszaru Natura 2000 Obszar specjalnej ochrony ptaków „Bory Tucholskie” PLB220009.

Przedmiotowe przedsięwzięcie częściowo zlokalizowane jest na terenie Chojnicko – Tucholskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, w którym obowiązują przepisy Uchwały Nr 259/XXIV/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego (Dz. Urz. Woj. Pom. z 2016r., poz. 2942).

Zgodnie z 7 ust. 2 ww. Uchwały, zakaz o którym mowa w § 5 pkt 2, a więc dotyczący realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów ustawy ooś, nie dotyczy realizacji przedsięwzięć potencjalnie mogących znacząco oddziaływać na środowisko, dla których organ ochrony środowiska stwierdził brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2022r., poz. 916 z późn. zm.) to:

- ok. 50 m na zachód Zaborski Park Krajobrazowy;
- ok. 2,9 km na północny – zachód Park Narodowy Bory Tucholskie;
- ok. 2,9 km na północny – zachód obszar Natura 2000 Wielki Sandr Brdy PLB220001;
- ok. 2,9 km na północny – zachód obszar Natura 2000 Sandr Brdy PLH220026.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych, nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 900 m na północny – zachód od planowanej inwestycji – Bory Tucholskie GKPn-16.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest na obszarze dorzecza Wisły, dla którego opracowano Plan gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły, przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów w dniu 18 października 2016r. (Dz. U. z 2016r., poz. 1911 z późn. zm.). Znajduje się ono na obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200027, a także w obrębie jednolitej części wód powierzchniowych oznaczonej europejskim kodem PLRW2000252923979 o nazwie „Brda od wpływu do jez. Charzykowskiego do wypływu z jez. Kosobudno”.

Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze stref ochronnych ujęć wód ani na obszarze ochronnym zbiorników wód śródlądowych. Ponadto nie jest zlokalizowane na obszarze bezpośredniego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021r., poz. 2233 z późn. zm.). Planowane przedsięwzięcie nie znajduje się na obszarze głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP). Teren inwestycyjny zlokalizowany jest poza obszarem przylegającym do jezior, a najbliższym ciekim oddalonym o ok. 3 km od planowanego przedsięwzięcia jest ciek o nazwie Jarcewska Struga.

## II. Charakterystyka techniczna inwestycji:

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie drogi wewnętrznej o długości ~ 1,60 km na odcinku Powałki, ul. Parkowa – ul. Polna – ul. Klonowa w gminie Chojnice. Projektowaną inwestycję stanowią obiekty naziemne typu liniowego, które zostaną usytuowane na działkach istniejących pasów drogowych oraz na nowo wydzielonych działkach niezbędnych do realizacji przedsięwzięcia.

Projektowane parametry drogi:

- klasa drogi – L lub D,
- kategoria ruchu KR – 1,
- szerokości drogi – min. 4,0 m,
- szerokość poboczy – 0,75 m,
- odwodnienie do istniejących rowów oraz przebudowa istniejących, odwodnienie powierzchniowe w obrębie pasa drogowego,
- jezdnia (jezdnia + mijanki) – 8 500 m<sup>2</sup>,
- pobocza – 3 500 m<sup>2</sup>,
- zjazdy (wariant 1) – 1 500 m<sup>2</sup>,
- zjazdy (wariant 2) – 1 500 m<sup>2</sup>,

- chodnik – 500 m<sup>2</sup>,
- krawężnik najazadowy 15 x 25 – 500 mb,
- opornik 12 x 25 – 4 000 mb,
- obrzeża – 1 000 mb.

Dotychczasowy sposób wykorzystania drogi na odcinku od centrum miejscowości Powąłki (ul. Parkowa) poprzez skrzyżowania ulic Parkowej, Świerkowej i Polnej oraz Polnej i Klonowej do końca ulicy Klonowej nie ulegnie zmianie. Przedmiotowa droga o nawierzchni szutrowej obsługuje ruch lokalny. Droga jest usytuowana w pasie drogowym o szerokości od 7,5 m do ponad 12,5 m.

W związku z planowaną inwestycją przewiduje się wykonanie wykopów pod warstwy konstrukcyjne drogi na średnią głębokość około 0,5 m i około 0,8 m pod elementy infrastrukturalne.

Technologię realizacji poszczególnych zakresów robót przedstawia poniższa tabela.

Lp.	Zakres robót	Sposób realizacji	Sprzęt
1	2	3	4
1.	Rozbiórka	Koparka kołowa o pojemności łyżki 0,4 - 1,0 m <sup>3</sup> rozbiera istniejącą nawierzchnię drogi. Urobek ładowany jest na samochody samowyładowawcze, a następnie odwożony w miejsce wskazane przez Inwestora w celu utylizacji.	- koparki kołowe - samochody samowyładowawcze
2.	Korytowanie	Koparka kołowa o pojemności łyżki 0,4 - 1,0 m <sup>3</sup> wybiera istniejący grunt na określoną w dokumentacji głębokość. Urobek ładowany jest na samochody samowyładowawcze, a następnie odwożony w miejsce wskazane przez Inwestora.	- koparka kołowa - samochody samowyładowawcze
3.	Wykonanie urządzeń infrastruktury podziemnej	Elementy sieci kanalizacji deszczowej, sanitarnej, wodociągowej, energetycznej i telekomunikacyjnej przywożone są na plac budowy z wytwórni, hurtowni, a następnie dowożone do miejsca wbudowania za pomocą koparki i ładowarki, po czym drobniejsze elementy przenoszone są ręcznie. Następnie brygady instalacyjne montują poszczególne elementy sieci infrastruktury podziemnej.	- koparka - samochody samowyładowawcze - zagęszczarka gruntu płytowa - łopaty - deski - pręty - poziomica - niwelator
4.	Profilowanie i zagęszczanie podłoża	Operator walca jeździ walcem w korycie drogi do osiągnięcia zakładanych w projekcie wskaźników zagęszczenia. Podłoże pod zjazdy, ciąg pieszo - rowerowy, czy chodnik zagęszczane są za pomocą zagęszczarek.	- walec - zagęszczarki
5.	Wykonywanie warstwy odcinającej obsypki, zasypki, nasypu z piasku	Piasek dowożony jest na plac budowy bezpośrednio z kopalni, następnie rozkładane są w za pomocą koparki, ładowarki oraz ręcznie za pomocą łopat. Po rozłożeniu warstwa zostaje zagęszczana za pomocą walca lub zagęszczarek do wartości określonych w dokumentacji projektowej.	- koparka kołowa - ładowarka - samochody samowyładowawcze - łopaty - zagęszczarki
6.	Ustawianie krawężników, oporników, obrzeży betonowych	Beton, krawężniki, oporniki, obrzeża przywożone są na plac budowy z wytwórni, następnie dowożone są do miejsca wbudowania za pomocą ładowarki, po czym przenoszone są ręcznie. Brygada drogowa układa ławę betonową jednocześnie ją zagęszczając, następnie ustawiany zostaje	- ładowarka - samochody samowyładowawcze - zagęszczarka gruntu płytowa - przecinarka do betonu i asfaltu

		krawężnik/opornik/obrzeże po czym wykonywany jest opór betonowy w szalunku.	- nosidła krawężników - łopaty
7.	Wykonanie warstwy ulepszonego podłoża z CBGM	Materiał dowożony jest na plac budowy bezpośrednio z wytwórni, następnie rozkładane są w korycie za pomocą koparki, ładowarki oraz ręcznie za pomocą łopat przez brygadę drogową. Po rozłożeniu warstwa zostaje zagęszczana za pomocą walca lub zagęszczarek do wartości określonych w dokumentacji projektowej.	- koparka kołowa - ładowarka - samochody samowładawcze - łopaty - zagęszczarki
8.	Wykonanie warstwy podbudowy zasadniczej z mieszanki niezwiązanej z kruszywem	Kruszywo dowożone jest na plac budowy z kopalni, następnie rozkładane jest na warstwie ulepszonego podłoża za pomocą koparki, ładowarki oraz ręcznie za pomocą łopat przez brygadę drogową. Po rozłożeniu warstwa zostaje zagęszczana za pomocą walca do wartości określonych w dokumentacji projektowej.	- koparka kołowa - ładowarka - samochody samowładawcze - walec - łopaty
9.	Skropienie podbudowy z kruszywa łamanego	Podbudowa zasadnicza lub istniejąca nawierzchnia bitumiczna zostaje skropiona gotową emulsją asfaltową za pomocą skraparki.	- skraparka do bitumu
10.	Wykonanie warstwy podbudowy i wiążącej z betonu asfaltowego	Masa bitumiczna zostaje przywieziona do miejsca wbudowania samochodami bezpośrednio z wytwórni. Następnie z samochodu wysypywana jest do rozkładarki mas bitumicznych i rozkładana na podbudowie zasadniczej mieszanki niezwiązanej z kruszywem lub istniejącej nawierzchni bitumicznej lub geosiatce szklano - węglowej. Po rozłożeniu warstwa bitumiczna zostaje zagęszczana za pomocą walca. Całość robót obsługiwana jest przez brygadę drogową (bitumiczną).	- rozkładarka mas bitumicznych - samochody samowładawcze - walec - łopaty
11.	Skropienie warstwy podbudowy	Warstwa wiążąca lub wiążąco - wyrównawcza zostaje skropiona gotową emulsją asfaltową za pomocą skraparki.	- skraparka
12.	Wykonanie warstwy ścieralnej	Masa bitumiczna zostaje przywieziona do miejsca wbudowania samochodami bezpośrednio z wytwórni. Następnie z samochodu wysypywana jest do rozkładarki mas bitumicznych i rozkładana na podbudowie z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie. Po rozłożeniu warstwa bitumiczna zostaje zagęszczana za pomocą walca. Całość robót obsługiwana jest przez brygadę drogową (bitumiczną).	- rozkładarka mas bitumicznych - samochody samowładawcze - walec - łopaty
13.	Wykonanie nawierzchni z kostki betonowej na podsypce cementowo-piaskowej	Podsypka oraz kostka betonowa dowożone są na plac budowy z wytwórni, następnie dowożone są do miejsca wbudowania za pomocą ładowarki, po czym przenoszone są ręcznie. Brygada drogową układa warstwę podsypki cementowo - piaskowej jednocześnie ją zagęszczając na podbudowie zasadniczej, następnie układana jest kostka betonowa.	- ładowarka - samochody samowładawcze - zagęszczarka gruntu płytowa - przecinarka do betonu i asfaltu - łopaty - deski - pręty - poziomica - niwelator
14.	Wykonanie warstwy zieleni	Humus dowożony jest na plac budowy z kopalni, następnie rozkładany jest za pomocą koparki, ładowarki oraz ręcznie za pomocą łopat przez brygadę drogową. Następnie ziarna trawy dostarczone na plac budowy z hurtowy obsiewane są przez brygadę zieleniarską w obszarze wcześniej ułożonej warstwy humusu.	- koparka kołowa - ładowarka - samochody samowładawcze - walec - łopaty

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 wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszą stanu zasobów 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 będzie skorelowana z ilością pracowników.

Materiały niezbędne do realizacji 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.

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

W fazie realizacji przewiduje się powstawanie następujących wielkości odpadów:

Kod odpadu	Nazwa	Ilość [Mg/rok]
<b>Odpady niebezpieczne</b>		
15 02 02*	Sorbenty, materiały filtracyjne, tkaniny do wycierania i ubrania ochronne zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi: czyściwo używane na placu budowy, tkaniny, ubrania ochronne	1,2
<b>Odpady inne niż niebezpieczne</b>		
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.

*WÓJT GMINY CHOJNICE*

**Załącznik nr 2**  
do decyzji znak RŚiGN.6220.18.10.2022  
z dnia 15.03.2023r.

**WYKAZ KRZEWÓW PLANOWANYCH DO WYCINKI**

Lp.	Nazwa gatunkowa	Nazwa łacińska	Obwód pnia na wysokości 130	Stan zdrowotny	Nr działki na której się znajduje
1	2	3	4	5	6
1.	wiciokrzew pospolity	Lonicera xylosteum L.	4 szt. 6 cm 4 szt. 8 cm	dobry*	22/1
2.	złotlin japoński	<i>Kerria japonica</i>	- **	dobry	22/1

\* ze względu na zbyt bliskie posadzenie krzewów (8 szt.) względem krawędzi istniejącej drogi szutrowej wiele gałęzi wystających poza jej skrajnie jest uszkodzonych mechanicznie przez przejeżdżające pojazdy (busy, samochody dostawcze lub ciężarowe), sprzęt rolniczy czy leśny,  
\*\* maksymalna wysokość krzewów, występujących we wskazanym skupisku wynosi 110 cm.

**WÓJT GMINY CHOJNICE**