

Chojnice, dnia 12.03.2024r.

Nr RŚiGN.6220.31.6.2023  
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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst Dz. U. z 2023r., poz. 775 z późn. zm.)

- po rozpatrzeniu wniosku **Gminy Chojnice, ul. 31 Stycznia 56a, 89-600 Chojnice** (złożonego za pośrednictwem pełnomocnika: Pana Michała Marciniaka), z dnia 05.12.2023r., wpisanego do publicznie dostępnego wykazu pod nr RŚiGN.6220/X/62/23 (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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.)

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

**„Budowa ulicy Górnej (drogi gminnej nr 239046G) w miejscowości Pawłowo, gm. Chojnice”;**

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

2. Wskazać na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poniższych warunków:
  - 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;
  - dostosować przewidywane godziny wzmożonego ruchu samochodowego związanego z transportem materiałów budowlanych, innych materiałów i towarów związanych z budową, do bieżących warunków drogowych na trasie dojazdowej, tak aby nie powodować dodatkowych utrudnień dla innych podmiotów działających w otoczeniu inwestycji;

- zaplanować i wdrożyć system dojazdu pojazdów na teren budowy w taki sposób, aby ograniczyć do minimum powstawanie sytuacji wymuszonych przestojów i zatorów na drogach dojazdowych do placu budowy;
- zaplecze budowy zorganizować w sposób eliminujący zagrożenie przedostania się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, poprzez:
  - wykorzystywanie istniejących miejsc o powierzchni utwardzonej;
  - uszczelnienie nawierzchni placów składowych materiałów sypkich, placów postojowych dla maszyn i środków transportu, oraz parkingów dla pracowników;
  - zabezpieczenie przed sptywami poprzez zakrycie materiałów budowlanych takich jak żwir, kruszec, cement itp.; -
  - prowadzenie konserwacji i naprawy maszyn pracujących na placu budowy na terenach specjalnie do tego przygotowanych — na uszczelnionym podłożu;
- 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 wygrodenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
  - przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;
  - mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym;
- 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 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;
- prace ziemne i budowlane prowadzić poza okresem rozrodu i migracji płazów, tj. poza okresem od 1 marca do 15 października oraz poza okresem lęgowym ptaków, tj. poza okresem od 1 marca do 31 sierpnia; dopuszcza się prowadzenie prac w ww. okresach po wykluczeniu przez specjalistę herpetologa migracji i rozrodu płazów oraz przez specjalistę ornitologa lęgów ptaków, co powinno być udokumentowane właściwym wpisem w dzienniku budowy lub właściwym raportem nadzoru (jeśli dziennik budowy w momencie przystąpienia do wycinki nie został jeszcze wydany);
- podczas prowadzenia wykopów zabezpieczyć plac robót płótkiem z siatki herpetologicznej przed przedostaniem się do wykopów małych zwierząt; codziennie przed rozpoczęciem prac przeprowadzać kontrolę wykopów; uwięzione zwierzęta niezwłocznie przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko, przenoszenie prowadzić pod nadzorem przyrodnika oraz w przypadku płazów przy użyciu rękawiczek ochronnych; używany do tego sprzęt dezynfekować; skuteczność zastosowanych rozwiązań powinna być monitorowana na etapie budowy przez przyrodnika i udokumentowana właściwym wpisem w dzienniku budowy;
- plac budowy, jego zaplecze oraz bazę sprzętową zlokalizować na uszczelnionym podłożu oraz poza terenami sąsiadującymi z zabudową chronioną, poza terenami w pobliżu rzek i dolin rzecznych, cieków wodnych, jezior oraz obszarów podmokłych aby zabezpieczyć przed zanieczyszczeniami środowisko gruntowo – wodne;
- tereny zajęte na czas realizacji inwestycji oraz wokół inwestycji utrzymać w należytym 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; odpowiednio zabezpieczonych przed ewentualnym wyciekiem substancji niebezpiecznych w tym ropopochodnych do środowiska gruntowo – wodnego;
- 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 wyciekiem substancji ropopochodnych podjąć natychmiastowe działania związane z usunięciem skutków awarii wpływających na jakość środowiska gruntowo – wodnego;

- odpady wytwarzane 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 budowy, rozbudowy i przebudowy urządzeń wodnych oraz odprowadzania do nich zanieczyszczonych wód opadowych lub roztopowych, Inwestor zobowiązany jest do uzyskania odpowiedniej zgody wodnoprawnej;
- 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 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 przeciwołdzeniowe należy stosować w sposób racjonalny oraz o jak najmniejszej szkodliwości dla roślin i środowiska gruntowo – wodnego;
- wnioskodawca powinien zapewnić utrzymanie czystości w pasie drogowym podczas eksploatacji drogi.

3. Uczynić charakterystykę całego przedsięwzięcia załącznikiem nr 1 do niniejszej decyzji.

### **UZASADNIENIE**

W dniu 05.12.2023r. 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 ulicy Górnej (drogi gminnej nr 239046G) w miejscowości Pawłowo, gm. Chojnice”.

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 2023r., poz. 1094 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,
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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.) pod nr RŚiGN.6220/X/62/23 (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.

Zgodnie z art. 59a ust. 4 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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.), organ prowadzący przedmiotowe postępowanie nie analizował zgodności inwestycji z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego, dla terenu, dla którego został on uchwalony, ponieważ niniejsze postępowanie administracyjne prowadzone jest celem wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla drogi publicznej. Planowana do budowy droga gminna nr 239046G zaliczona jest do kategorii dróg publicznych zgodnie z ustawą z dnia 21 marca 1985r. o drogach publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2023r., poz. 645 z późn. zm.).

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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.), 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 warunkach zabudowy, 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 21-29 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 2023r., poz. 1094 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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.) Wójt Gminy Chojnice pismem znak: RŚiGN.6220.31.1.2023 z dnia 18.12.2023r., 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.4220.849.2023.WR.2 z dnia: 09.02.2024r. (wpływ: 14.02.2024r.) - wyraził opinię o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia; w międzyczasie RDOŚ- Gd- WOO.4220.849.2023.WR.1 przedłużył termin wydania opinii w sprawie;

- 2) Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, Dyrektor Zarządu Zlewni w Chojnicach, ul. Łużycka 1A, 89-600 Chojnice – pismo znak GD.ZZŚ.1.490.281.2023.2024.AK, z dnia: 17.01.2024r. (wpływ: 19.01.2023r.) – 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-9201-262/64/1/23 z dnia 28.12.2023r. (wpływ: 02.01.2024r.) 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:

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach nr: 165/2, 165/3, 166/3 – obręb Pawłowo, gmina Chojnice, powiat chojnicki, województwo pomorskie.

Planowana inwestycja polegać będzie na budowie drogi gminnej nr 239046G – ulicy Górnej w miejscowości Pawłowo, o łącznej długości 1200 m.

Przedmiotowa droga 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. Wiedzie również wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej punktowej oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej uzupełnionej zabudowaniami inwentarskimi, zagrodowymi, czy też zabudowy zagrodowej lub siedliskowej. Najbliżej zlokalizowana zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości 4,6 m w linii prostej od planowanego przedsięwzięcia (pasa drogowego). Zauważyć należy, iż odległość od zewnętrznej krawędzi modernizowanej drogi wynosi natomiast 8,0 m. Maksymalna szerokość pasa drogowego na tym odcinku budowanej drogi wynosi 10,4 m.

Obecnie przedmiotowa droga ma nawierzchnię szutrową i obsługuje ruch lokalny. Droga jest usytuowana w pasie drogowym o szerokości od 5,9 m do 10,4 m. Do nieruchomości zlokalizowanych przy drodze istnieją zjazdy, niektóre utwardzone różnymi materiałami, wykonane przez właścicieli przyległych posesji. Powierzchnia zajmowanego terenu ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji. Forma użytkowania drogi nie ulegnie zmianie. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się powierzchniowo w obrębie pasa drogowego.

Istniejąca nawierzchnia drogi szutrowej jest w niezadawalającym stanie technicznym, niepozwalającym na bezpieczne jej użytkowanie przez uczestników ruchu drogowego.

W obszarze i sąsiedztwie opracowania występują podziemne sieci infrastruktury technicznej: wodociągowej, telekomunikacyjnej, gazowej, elektroenergetycznej, napowietrznej elektroenergetycznej.

W ramach inwestycji przewiduje się budowę drogi o następujących parametrach:

- klasa drogi – D (dojazdowa);
- kategoria drogi: droga publiczna gminna;
- kategoria ruchu KR – 1;
- szerokość jezdni – 3,5 – 5,0 m;
- szerokość poboczy – 0,75 m.

**Parametry projektowanej drogi:**

- jezdnia:
  - płyty betonowe typu JOMB;
  - warstwa piasku;
- podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego;
- warstwa podbudowy z kruszywa związanego
- zjazd:
  - kruszywa niezwiązane;
- pobocze:
  - kruszywo niezwiązane.

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza drogi. Planuje się również przebudowę/modernizację istniejących rowów.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi przy pomocy sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych. Roboty brukarskie wykonywane będą ręcznie przy użyciu sprawnych narzędzi. Wszystkie materiały wykorzystane przy budowie drogi wykonane zostaną zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami pod nadzorem Kierownika Budowy, Inspektora Nadzoru i Inwestora.

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	- koparka - samochody samowyładowawcze - zagęszczarka gruntu płytowa - łopaty - deski

		są ręcznie. Następnie brygady instalacyjne montują poszczególne elementy sieci infrastruktury podziemnej.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- pręty</li> <li>- poziomica</li> <li>- niwelator</li> </ul>
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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- walec</li> <li>- zagęszczarki</li> </ul>
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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- koparka kołowa</li> <li>- ładowarka</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- łopaty</li> <li>- zagęszczarki</li> </ul>
6.	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- koparka kołowa</li> <li>- ładowarka</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- łopaty</li> <li>- zagęszczarki</li> </ul>
7.	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- koparka kołowa</li> <li>- ładowarka</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- walec</li> <li>- łopaty</li> </ul>
8.	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>
9.	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: płyty drogowe JOMB, 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 wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Na etapie realizacji zadania woda wykorzystywana będzie wyłącznie do celów technologicznych i socjalno – bytowych. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Woda na potrzeby socjalne pracowników pracujących przy budowie również będzie dowożona beczkowozami. Wielkość zużycia wody będzie skorelowana z ilością pracowników. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym.

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

- płyty betonowe – 6 000 m<sup>2</sup>;
- kruszywa niezwiązanego C50/30 i C90/3 0/31,5 mm – 2 264 m<sup>3</sup>;
- mieszanka kruszywa związanego C3/4 – 1 080 m<sup>3</sup>;
- piasek – 180 m<sup>3</sup>;
- woda – 100 l/dobę;
- paliwa – 120 l/dobę;
- energia elektryczna – 50 kWh/dobę.

Eksploatacja 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 niezorganizowanej 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 nieznaczący. 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: czyszczywo 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
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:

Na potrzeby karty informacyjnej przedsięwzięcia w dniu 18 listopada 2023r. przeprowadzono lustrację terenową. Celem rozpoznania terenu było zidentyfikowanie występującej: szaty roślinnej, fauny, w obrębie jak i strefie oddziaływania bezpośredniego inwestycji. Podczas oceny szaty roślinnej, fauny, w obrębie jak i strefie oddziaływania bezpośredniego inwestycji. Podczas oceny szaty roślinnej szczególną uwagę zwrócono na występowanie gatunków chronionych. Ocena obejmowała oględziny takich elementów przyrodniczych jak: wartość przyrodniczą drzewostanu, obecność gniazd ptasich w koronach drzew, obecność zwierząt – ptaków, płazów lub owadów (na podstawie obserwacji pośrednich śladów ich bytowania), obecność w runie gatunków roślin.

Jak ustalono, roślinność występująca na całej analizowanej powierzchni ma charakter antropogeniczny. Nadto wzdłuż drogi w pasie drogowym w warstwie niskiej dominują takie rośliny jak m.in. gatunki traw: życica trwała *Lolium perenne*, kostrzewa łąkowa *Festuca pratensis*, kostrzewa owcza *Festuca ovina*, kostrzewa trzinowa *Festuca arundinacea*,

mietlica biaława *Agrostis gigantea*, wiechliną roczną *Poa annua*, wiechliną łąkową *Poa pratensis*, kłosówka wełnista *Holcus lanatus*; gatunki roślin: mak polny *Papaver rhoeas*, szczaw polny *Rumex acetostella*, tasznik pospolity *Capsella bursa – pastoris*, marchew zwyczajna *Daucus carota*, babka zwyczajna *Plantago major*, pokrzywa zwyczajna *Urtica dioica*, starzec zwyczajny *Senecio vulgaris*, mniszek lekarski *Teraxacum officinale*, perz właściwy *Elymus repens*, wrotycz zwyczajny *Tanacetum vulgare*, bylica pospolita *Artemisia vulgaris*, barszcz zwyczajny *Heracleum sphondylium*, krwawnik pospolity *Achillea millefolium*, nawłóć pospolita *Solidago virgaurea*.

W granicach pasa drogowego, jak i w jego bezpośrednim jego sąsiedztwie nie stwierdzono drzew. Zatem w ramach realizacji planowanej inwestycji nie przewiduje się usuwania drzew. Występujące punktowo drzewa lub krzaki zlokalizowane są na terenie prywatnych nieruchomości.

Do gatunków drzew występujących w najbliższej odległości od przedsięwzięcia zaliczyć należy: sosnę zwyczajną *Pinus sylvestris*, dąb *Quercus*, brzozę brodawkowatą *Betula pendula*, świerk pospolity *Picea*. Natomiast do głównych gatunków krzewów występujących w obszarze planowanej inwestycji zaliczyć należy żywotnika, tuję *Thuja*.

Podczas wizji w terenie nie stwierdzono obecności chronionych gatunków ptaków w obrębie oddziaływania inwestycji, a w szczególności gniazd ptaków. Według 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 *Phylloscopus collybita*, sikora bogatka *Parus major*, zięba *Fringilla coelebs*, rudzik *Erithacus rubecula*, kos *Turdus merula*, grzywacz *Columba palambus*, sójka *Garrulus glandarius*, wróbel *Passer domesticus*, skowronek *Alauda arvensis*, pliszka siwa *Motacilla alba*, trznadel *Emberiza citrinella*.

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.

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

- możliwością mechanicznego uszkodzenia, np. poprzez odeskowanie pni drzew – na podkładzie z rur drenarskich lub mat słomianych pokrywających powierzchnię drzewa pod odeskowaniem;
- fizycznym uszkodzeniem krzewów, np. poprzez wygradzenie obszaru występowania krzewów np. taśmą;
- przesuszeniem bryły korzeniowej, np. poprzez zastosowanie mat ograniczających transpirację oraz prowadzenie wykopów w ich sąsiedztwie krótkimi odcinkami, ograniczając czas otwarcia wykopów;

- mechanicznym uszkodzeniem bryły korzeniowej, np. poprzez prowadzenie prac w bezpośrednim sąsiedztwie systemów korzeniowych drzew i krzewów, w sposób ręczny, o ile pozwala na to technologia prac; powstałe ewentualne uszkodzenia mechaniczne pni i korzeni zabezpieczyć preparatem grzybobójczym.

Kierując się zasadą przezorności, tutejszy organ w warunkach realizacji przedsięwzięcia nałożył na Inwestora obowiązek zabezpieczenia placu robót podczas prowadzenia wykopów płotkiem z siatki herpetologicznej przed przedostaniem się do wykopów małych zwierząt. Codziennie przed rozpoczęciem prac należy przeprowadzać kontrolę wykopów. Uwięzione zwierzęta należy niezwłocznie przenosić poza teren objęty pracami, na właściwe dla nich siedlisko. Przenoszenie należy prowadzić pod nadzorem przyrodnika. Dodatkowo, z uwagi na wyniki badań, które potwierdzają występowanie w populacjach płazów w Polsce grzyba *Batrachochydrum dendrobatidis*, prace terenowe z tą grupą zwierząt należy prowadzić przy użyciu rękawiczek ochronnych, a używany do tego sprzęt musi być dezynfekowany.

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

- ok. 2,30 km na południowy – wschód: Bory Tucholskie PLB220009;
- ok. 9,27 km na północny – zachód: Wielki Sandr Brdy PLB220001.

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

Inne najbliższe położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.) to:

- ok. 5,81 km na północny – wschód: Tucholski Park Krajobrazowy;
- ok. 5,96 km na północny-wschód: Chojnicko-Tucholski Obszar Chronionego Krajobrazu.

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

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych, nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 6,05 km na północny – wschód od planowanej inwestycji — Bory Tucholskie GKPN-16.

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 Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023r., poz. 300). Znajduje się ono na obszarze jednolitych części wód podziemnych oznaczonym europejskim kodem PLGW200036, 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 PLRW20001729249 o nazwie „Raciąska Struga z jeziorami Spierewnik, Grochowskie, Stobno”, określonej jako silnie zmieniona część wód, monitorowanej, typ PNp – potok lub strumień nizinny piaszczysty, zagrożonej ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych, tj. dobrego potencjału ekologicznego; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D, stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry. Stan ww. wód określono jako zły, zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2021r. w sprawie klasyfikacji stanu ekologicznego, potencjału ekologicznego i stanu chemicznego oraz sposobu klasyfikacji stanu jednolitych części wód powierzchniowych, a także środowiskowych norm jakości dla substancji priorytetowych (Dz. U. z 2021r., poz. 1475).

Dzięki planowanym rozwiązaniom ochronnym na etapie budowy oraz eksploatacji, inwestycja nie wpłynie na stan ekologiczny i chemiczny wód. Planowana do przebudowy droga przebiega równolegle do cieku o nazwie Raciąska Struga i w najbliższym punkcie oddalona jest od niej o około 177 m w kierunku południowo – zachodnim. Projektowana droga nie została zlokalizowana na obszarach wodno – błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łągowych oraz ujściach rzek, strefach ochronnych ujęć wody i obszarach 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 2023r., poz. 1478 z późn. zm.). Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP nr 128 – Zbiornik międzymorenowy Ogorzeliń.

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. Na czas realizacji inwestycji zostanie wyznaczona baza magazynowo – sprzętowa, na której przechowywane będą substancje paliwowe, smarowe oraz inne materiały

i surowce w taki sposób, aby nie zanieczyścić 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 selektywnie, 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. Wszystkie surowce, w tym woda będą wykorzystywane tylko podczas prac budowlanych, etap eksploatacji nie wiąże się ze zużyciem ww. surowców. Na etapie realizacji zadania woda wykorzystywana będzie wyłącznie do celów technologicznych i socjalno – bytowych. Woda na wspomniane cele 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. Planowane przedsięwzięcie nie będzie wiązało się z powstawaniem ścieków przemysłowych. 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 Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2023r., poz. 300).

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.

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

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

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

Eksploatacja inwestycji wiązać się będzie z powstawaniem emisji do powietrza w związku z ruchem pojazdów po drodze gminnej. Dzięki zmianie nawierzchni poprawi się płynność ruchu, co przyczyni się do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń. Dotrzymane będą wartości substancji określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010r., Nr 16, poz. 87) oraz wartości dopuszczalne substancji w powietrzu określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2012r., poz. 1031 z późn. zm.).

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 drogowych i sprzętu budowlanego.

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

W fazie eksploatacji źródłem hałasu z terenu wybudowanej drogi będzie ruch drogowy pojazdów poruszających się po niej (samochody osobowe, dostawcze ciężarowe oraz traktory/sprzęt rolniczy). Stopień uciążliwości hałasu drogowego stanowi wynik: natężenia strumienia ruchu pojazdów, średniej prędkości, potoku ruchu oraz procentowego udziału pojazdów ciężkich w potoku ruchu. W związku z tym, że przedmiotowa droga stanowi drogę gminną i w strukturze ruchu nie będzie pełniła funkcji tranzytowej, a jedynie umożliwiać sprawniejszy ruch pojazdów należących do okolicznych mieszkańców, nie przewiduje się wzrostu ruchu, a tym samym zwiększenia emisji hałasu.

Wzdłuż drogi 11 budynków mieszkalnych objętych jest oddziaływaniem hałasu i wibracji, zgodnie z wyznaczoną 100 m strefą określającą zasięg oddziaływania inwestycji.

W KIP przedłożono analizę, na podstawie której, stwierdzono, że w wyniku realizacji planowanego przedsięwzięcia, na terenach dla których zostały określone dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, znajdujących się w otoczeniu planowanej inwestycji, dotrzymane będą standardy jakości środowiska, określone Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t. j. Dz. U z 2014r., poz. 112), a planowana inwestycja nie pogorszy klimatu akustycznego na tych obszarach. Wręcz przeciwnie, wymiana istniejącej nawierzchni na nową spowoduje zmniejszenie emisji hałasu pochodzącego z ruchu drogowego, spowodowanej w chwili obecnej nierównościami jezdni. Zwiększy się również komfort i bezpieczeństwo podróży.

Na terenie przedmiotowej inwestycji nie znajdują się przedsięwzięcia realizowane i zrealizowane, które mogłyby prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem.

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

- prowadzenie prac budowlanych wyłącznie w porze dziennej, tj. w godzinach (6.00 – 22.00);
- zlokalizowanie zaplecza budowy w możliwie największej odległości od zabudowań mieszkalnych;
- organizacja placu budowy na terenie utwardzonym bądź zabezpieczonym poprzez wyłożenie płytami betonowymi z uszczelnieniem folią budowlaną;
- przewożenie materiałów budowlanych w odpowiedniej ilości i w czasie do potrzeb wynikających z etapu budowy;
- odkładanie urodzajnych warstw ziemi i wykorzystanie ich w późniejszym czasie do rekultywacji terenu;
- prowadzenie prac mechanicznych przy użyciu sprawnego sprzętu, w celu uniknięcia wycieku substancji ropopochodnych;
- stosowanie przenośnych osłon akustycznych i przeciwpylowych podczas pracy maszyn;

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

W fazie realizacji inwestycji przewiduje się powstawanie następujących wielkości odpadów:

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
20 03 01	Odpady komunalne z zaplecza budowy	1,0

Wszystkie odpady powstałe na etapie realizacji gromadzone będą w odpowiednich pojemnikach oraz specjalnie do tego przeznaczonych miejscach na terenie, do którego posiadacz odpadów posiada tytuł prawny. W zależności od rodzaju odpadu będą one odbierane przez odbiorców mających wymagane prawem zezwolenia.

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

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

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

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

Droga nie zalicza się do zakładów o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w myśl Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 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).

Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie miało wpływu na zmianę długoterminowych trendów zmian w środowisku oraz zmian klimatu (zastosowane rozwiązania po wykonaniu doprowadzą do znacznej redukcji hałasu i emisji pyłu powstającego podczas użytkowania drogi (przejazdu).

Realizacja inwestycji w sposób przedstawiony w karcie informacyjnej nie narusza przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2023r., poz. 1336 z późn. zm.).

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 2023r., poz. 1336 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.6220.31.4.2023 z dnia 16.02.2024r. Wójt Gminy Chojnice, działając na podstawie art. 10 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst Dz. U. z 2023r., poz. 775 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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.) do doręczeń stosuje się przepis art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023r., poz. 775 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 Pawłowo.

W trakcie prowadzenia postępowania tut. 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 ogłoszeń sołectwa Pawłowo, wskazując miejsce i termin ich składania.

W trakcie trwania postępowania Strony nie wniosły żadnych uwag.

Do tut. 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 stroną, 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 2023r., poz. 2111).

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.**

**Przed upływem 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 2023r., poz. 1094 z późn. zm.) oraz art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (jednolity tekst Dz. U. z 2023r., poz. 775 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.6220.31.6.2023  
z dnia 12.03.2024r.

**CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA**

**„Budowa ulicy Górnej (drogi gminnej nr 239046G) w miejscowości Pawłowo, gm. Chojnice”**

Charakterystykę sporządzono na podstawie załączonej do wniosku Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia.

**I. Położenie przedsięwzięcia:**

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na działkach nr: 165/2, 165/3, 166/3 – obręb Pawłowo, gmina Chojnice, powiat chojnicki, województwo pomorskie.

Planowana inwestycja polegać będzie na budowie drogi gminnej nr 239046G – ulicy Górnej w miejscowości Pawłowo, o łącznej długości 1200 m.

Przedmiotowa droga 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. Wiedzie również wzdłuż zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej punktowej oraz zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej uzupełnionej zabudowaniami inwentarskimi, zagrodowymi, czy też zabudowy zagrodowej lub siedliskowej. Najbliżej zlokalizowana zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości 4,6 m w linii prostej od planowanego przedsięwzięcia (pasa drogowego). Zauważyć należy, iż odległość od zewnętrznej krawędzi modernizowanej drogi wynosi natomiast 8,0 m. Maksymalna szerokość pasa drogowego na tym odcinku budowanej drogi wynosi 10,4 m.

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

- ok. 2,30 km na południowy – wschód: Bory Tucholskie PLB220009;
- ok. 9,27 km na północny – zachód: Wielki Sandr Brdy PLB220001.

Inne najbliżej położone obszary chronione, objęte ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1336 z późn. zm.) to:

- ok. 5,81 km na północny – wschód: Tucholski Park Krajobrazowy;
- ok. 5,96 km na północny-wschód: Chojnicko-Tucholski Obszar Chronionego Krajobrazu.

Przedsięwzięcie położone jest poza granicami korytarzy ekologicznych, nie będzie zatem wpływać na ich drożność i ciągłość. Najbliższy korytarz ekologiczny znajduje się w odległości ok. 6,05 km na północny – wschód od planowanej inwestycji — Bory Tucholskie GKPn-16.

Na podstawie danych z Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły opublikowanym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022r. (Dz. U. z 2023r., poz. 300) stwierdzono, iż przedsięwzięcie znajduje się w regionie wodnym Dolnej Wisły, na obszarze następujących jednolitych wód:

- powierzchniowych

- kod PLRW20001729249 – „Raciąska Struga z jeziorami Spierewnik, Grochowskie i Stobno”;

- podziemnych

- kod PLGW200036.

Planowane przedsięwzięcie nie zostało zlokalizowane na obszarach wodno – błotnych oraz innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łągowych oraz ujściach rzek, strefach ochronnych ujęć wody i obszarach 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 2023r., poz. 1478 z późn. zm.). Planowane przedsięwzięcie znajduje się na obszarze Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP nr 128 – Zbiornik międzymorenowy Ogorzeliń.

## II. Charakterystyka techniczna inwestycji:

Planowana inwestycja polegać będzie na budowie drogi gminnej nr 239046G – ulicy Górnej w miejscowości Pawłowo, o łącznej długości 1200 m.

Obecnie przedmiotowa droga ma nawierzchnię szutrową i obsługuje ruch lokalny. Droga jest usytuowana w pasie drogowym o szerokości od 5,9 m do 10,4 m. Do nieruchomości zlokalizowanych przy drodze istnieją zjazdy, niektóre utwardzone różnymi materiałami, wykonane przez właścicieli przyległych posesji. Powierzchnia zajmowanego terenu ulegnie zmianie podczas budowy i dalszej eksploatacji. Forma użytkowania drogi nie ulegnie zmianie. Odwodnienie jezdni drogi odbywa się powierzchniowo w obrębie pasa drogowego.

Istniejąca nawierzchnia drogi szutrowej jest w niezadawalającym stanie technicznym, niepozwalającym na bezpieczne jej użytkowanie przez uczestników ruchu drogowego.

W obszarze i sąsiedztwie opracowania występują podziemne sieci infrastruktury technicznej: wodociągowej, telekomunikacyjnej, gazowej, elektroenergetycznej, napowietrznej elektroenergetycznej.

W ramach inwestycji przewiduje się budowę drogi o następujących parametrach:

- klasa drogi – D (dojazdowa);
- kategoria drogi: droga publiczna gminna;
- kategoria ruchu KR – 1;
- szerokość jezdni – 3,5 – 5,0 m;
- szerokość poboczy – 0,75 m.

### Parametry projektowanej drogi:

- jezdnia:
  - płyty betonowe typu JOMB;
  - warstwa piasku;
- podbudowa pomocnicza z mieszanki kruszywa niezwiązanego;
- warstwa podbudowy z kruszywa związanego
- zjazdy:
  - kruszywa niezwiązane;
- pobocze:
  - kruszywo niezwiązane.

Odwodnienie jezdni drogi odbywać się będzie za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych na istniejące pobocza drogi. Planuje się również przebudowę/modernizację istniejących rowów.

Roboty drogowe prowadzone będą metodami tradycyjnymi przy pomocy sprawnego technicznie sprzętu i maszyn posiadających aktualne badania techniczne. Jezdnia w technologii zmechanizowanej z użyciem maszyn drogowych. Roboty brukarskie wykonywane będą ręcznie przy użyciu sprawnych narzędzi. Wszystkie materiały wykorzystane przy budowie drogi wykonane zostaną zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami pod nadzorem Kierownika Budowy, Inspektora Nadzoru i Inwestora.

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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- koparka kołowa</li> <li>- ładowarka</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- łopaty</li> <li>- zagęszczarki</li> </ul>
6.	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- koparka kołowa</li> <li>- ładowarka</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- łopaty</li> <li>- zagęszczarki</li> </ul>
7.	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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- koparka kołowa</li> <li>- ładowarka</li> <li>- samochody samowyładowawcze</li> <li>- walec</li> <li>- łopaty</li> </ul>
8.	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>
9.	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>

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: płyty drogowe JOMB, cement, kruszywa mineralne, drobnowymiarowe elementy betonowe i kamienne oraz inne elementy wykończenia drogi, poza tym: paliwa (oleje i benzyny) do napędu pojazdów samodzielnymi, 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 wykaczały poza ilości przewidziane technologią wymienioną powyżej. Nie naruszą stanu zasobów surowców regionalnych, w tym wody i kruszywa budowlanego.

Zapotrzebowanie na energię elektryczną w fazie realizacji inwestycji będzie pokryte z istniejącej sieci energetycznej. Nie przewiduje się zapotrzebowania na energię cieplną oraz gazową.

Na etapie realizacji zadania woda wykorzystywana będzie wyłącznie do celów technologicznych i socjalno – bytowych. Woda niezbędna do wykonania robót drogowych

dowożona będzie beczkowozami przystosowanymi do realizacji robót drogowych. Woda na potrzeby socjalne pracowników pracujących przy budowie również będzie dowożona beczkowozami. Wielkość zużycia wody będzie skorelowana z ilością pracowników. Materiały niezbędne do realizowania inwestycji dowożone będą transportem samochodowym odpowiednio przystosowanym.

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

- płyty betonowe – 6 000 m<sup>2</sup>;
- kruszywa niezwiązanego C50/30 i C90/30 0/31,5 mm – 2 264 m<sup>3</sup>;
- mieszanka kruszywa związanego C3/4 – 1 080 m<sup>3</sup>;
- piasek – 180 m<sup>3</sup>;
- woda – 100 l/dobę;
- paliwa – 120 l/dobę;
- energia elektryczna – 50 kWh/dobę.

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 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
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*