

31. SIE. 2015  
1534/148/08/2015

GK.6220.5.2015.MK

Kołbaskowo, dnia: 18.08.2015 r.

## DECYZJA

Na podstawie art. 84 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2013.1235 ze zm.) po zasięgnięciu opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach

### **s t w i e r d z a m**

**brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia pn.: „Przebudowa drogi w obrębie Ustowo od drogi krajowej nr 13 do ulicy Floriana Krygiera w Szczecinie”.**

### **Uzasadnienie**

Wnioskiem z dnia 30 czerwca 2015 roku Pani Elżbieta Janczyńska – Projekt Supervision Elżbieta Janczyńska ul. Romantyczna 70/4, 70-789 Szczecin, wystąpiła o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na *Przebudowie drogi w obrębie Ustowo od drogi krajowej nr 13 do ul. Floriana Krygiera w Szczecinie*. Pismami z dnia 08 lipca 2015r. Wójt Gminy Kołbaskowo, 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 w ocenach oddziaływania na środowisko ( Dz.U.2013.1235 ze zm.), zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Szczecinie oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Policach o wydanie opinii w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na „*Przebudowie drogi w obrębie Ustowo od drogi krajowej nr 13 do ul. Floriana Krygiera w Szczecinie*.”

Zgodnie z art. 64 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. 2013. 1235 ze zm.), organ zasięgający ww. opinii załączył następujące dokumenty:

- kserokopię wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
- kartę informacyjną

W toku trwania procedury ustalono, że zgodnie z zapisami rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397), inwestycja zakwalifikowana jest do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1:

§ 3 ust. 1 pkt. 60 – 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;

tj. przedsięwzięcia mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.

Zgodnie z tym rozporządzeniem przedmiotowa inwestycja zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko może być wymagana. Jednocześnie dla przedmiotowej inwestycji wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. W toku prowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano uwarunkowania określone w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2013. 1235 ze zm.)

Na podstawie dostarczonej dokumentacji, dostępnych organowi materiałów w tym Waloryzacji Przyrodniczej Województwa Zachodniopomorskiego (BKP, Szczecin 2010r.):

- Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny opinią sanitarną z dnia 23 lipca 2015r. znak: PS.NZ.4071-12/15 stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko
- Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Szczecinie, opinią z dnia 23 lipca 2015r. znak: WNOŚ-OŚ.4240.142.2015.DK stwierdził brak potrzeby

przeprowadzenia oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeanalizowaniu opinii organów, oraz zapoznaniu się z aktami sprawy organ stwierdził brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po przeanalizowaniu szczegółowych uwarunkowań określonych w art. 63 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2013. 1235 ze zm.), stwierdzono, że o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przesądziły następujące przesłanki:

- Przedsięwzięcie polega na przebudowie istniejącej drogi w obrębie Ustowo od drogi krajowej nr 13 do ul. Floriana Krygiera w Szczecinie o długości ok. 1,12 km.
- Przedmiotowa inwestycja przebiegała będzie na terenie byłego gospodarstwa ogrodniczego, w obrębie którego znajduje się sieć dróg łączących poszczególne obiekty gospodarstwa i droga główna, stanowiąca połączenie drogi krajowej nr 13 w rejonie skrzyżowania do m. Rajkowo oraz z ul. Floriana Krygiera. Przedsięwzięcie obejmuje swym zakresem działki o nr ewid.: 46/3,44,45 obręb Ustowo oraz 142/2 obręb Warzymice gm. Kołbaskowo.
- Przedmiotowa droga stanowi ciąg służący do obsługi znajdujących się na tym terenie obiektów kubaturowych. Aktualnie droga przeznaczona pod przebudowę posiada nawierzchnię bitumiczną ułożoną na płytach drogowych betonowych, fragmentami na podbudowie betonowej. Wzdłuż drogi przebiegają ciągi piesze wykonane z płyt chodnikowych.
- Przedsięwzięcie swoim zakresem obejmuje: przebudowę drogi głównej od skrzyżowania z drogą krajową nr 13 do skrzyżowania z ul. Floriana Krygiera wraz z chodnikami, budowę drogi technologicznej w rejonie projektowanego zbiornika retencyjnego o długości ok. 91,4m, odtworzenie istniejących i budowę nowych zjazdów do budynków usługowych, produkcyjnych i handlowych, przebudowę sieci wodociągowej, zapewnienie odwodnienia drogi poprzez wykonanie kanalizacji deszczowej i zbiornika retencyjnego, budowę przepustu kablowego dla sieci telekomunikacyjnej i oświetlenia ulicznego, likwidację kolizji

z uzbrojeniem podziemnym, wykonanie oznakowania poziomego i pionowego, wycinkę drzew i krzewów oraz wykonanie cięć pielęgnacyjnych istniejącej zieleni.

- Miejsce przeznaczone pod planowaną inwestycję zlokalizowane jest poza wyznaczonymi formami ochrony przyrody, w tym obszarami Natura 2000.
- W ramach inwestycji przewiduje się wycinkę drzew i krzewów lub podcięcie skrajni ciągu pieszego i jezdni ulicy ( okazów w treści załączonej do dokumentacji w ilości ok. 65 szt., w tym grup krzewów) – wycinka zostanie wykonana poza okresem lęgowym ptaków, pozostałe drzewa nieprzeznaczone do wycinki muszą być zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi.
- Na terenie i w sąsiedztwie inwestycji nie znajdują się oczka wodne oraz większe zbiorniki wodne, co sprawia że przez teren planowanej inwestycji nie przebiegają trasy migracji ptaków.
- Na etapie inwestycji przewiduje się zużycie wody, energii, materiałów oraz paliw dla potrzeb budowy i robót związanych z inwestycją.
- Eksploatacja przedmiotowego przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z dostarczeniem wody, energii oraz innych materiałów, gdyż surowce i materiały przewidziane do użycia podczas budowy to typowe materiały wykorzystywane przy tego typu inwestycjach ( beton, mieszanka mineralno – asfaltowa, kruszywa naturalne, piasek, cement, prefabrykaty żelbetonowe lub betonowe, rury, kable, kształtki i inne).
- Faza budowy wiązać się będzie z emisją pyłów i gazów do powietrza, które pochodzić będą ze środków transportu i maszyn budowlanych oraz w wyniku rozmieszczania się mas ziemi, a także hałasu do środowiska na skutek wykonania prac inwestycyjnych i wykorzystywania maszyn budowlanych. Na etapie eksploatacji wpływ na emisję hałasu oraz gazów i pyłów do powietrza będzie mieć infrastruktura drogowa i zależność będzie od intensywności ruchu pojazdów. Emisje będą nieuniknione, jednak będą miały charakter okresowy, krótkotrwały i ustaną wraz z zakończeniem etapu realizacji inwestycji. Ponadto ze względu na liniowy charakter przedsięwzięcia emisje będą niezorganizowane. W karcie informacyjnej wskazano rozwiązania chroniące środowisko planowane do zastosowania m.in. zastosowanie sprzętu



sprawnego i spełniającego normy, prowadzenie prac tylko w porze dziennej. Odpady będą zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

- Wody opadowe będą odprowadzane poprzez spływ powierzchniowy do wpustów deszczowych do projektowanej kanalizacji deszczowej, po podczyszczeniu w osadniku i separatorze odprowadzane będą do projektowanego zbiornika retencyjnego, a następnie do kanału deszczowego znajdującego się w sąsiedztwie zbiornika. Wokół zbiornika zaprojektowano kanał obiegowy, który będzie wykorzystywany w czasie prac konserwacyjno – remontowych w zbiorniku.
- Faza eksploatacji nie będzie związana z ponadnormatywnym oddziaływaniem na poszczególne elementy środowiska, między innymi z uwagi na fakt, że nie jest to budowa drogi, a przebudowa istniejącej. Realizacja inwestycji spowoduje poprawę nawierzchni drogi, upłynnienie ruchu oraz zapewni lepszy standard jazdy, co również wpłynie na stan aktualnego klimatu akustycznego na terenach przyległych.

Dla terenu inwestycji brak jest obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Przedłożone przez Wnioskodawcę informacje o technicznych uwarunkowaniach realizacji inwestycji zawierają dostatecznie szczegółową charakterystykę zakresu i skali projektowanego przedsięwzięcia oraz występujących emisji związanych z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Pozwalają na przyjęcie założenia o braku znaczących przesłanek co do możliwości wystąpienia istotnie prawdopodobnego, uciążliwego wpływu projektowanej inwestycji na zdrowie ludzi.

Zgodnie z Waloryzacją Przyrodniczą Województwa Zachodniopomorskiego (Biuro Konserwacji Przyrody w Szczecinie, luty 2010 r.) przedmiotowa inwestycja nie jest zlokalizowana na terenie istniejących albo projektowanych obszarów chronionych czy obszarów cennych przyrodniczo.

Reasumując można stwierdzić, że oddziaływanie inwestycji nie wiąże się ze znacznym zasięgiem ponadlokalnym. Tym samym należy stwierdzić, że nie przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Biorąc powyższe pod uwagę, organ postanowił jak w sentencji.

***Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.***

Od niniejszej decyzji służy stronie prawo wniesienia odwołania do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Szczecinie, za pośrednictwem Wójta Gminy Kołbaskowo, w terminie **14 dni** od daty jej otrzymania.

Otrzymują:

1. Project Supervision  
Elżbieta Janczyńska  
ul. Romantyczna 70/4  
70-789 Szczecin
2. A/a

Z up. WÓJTA  
*Janusz Kwaziński*  
Sekretarz Gminy

### **Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.**

Planowane przedsięwzięcie stanowić będzie inwestycję drogową i polegać będzie na przebudowie istniejącej drogi przebiegającej przez działki o nr ew. 46/3, 44, 45 z obrębu 0019 Ustowo, dz. nr 142/2 z obrębu 0021 Warzymice, gm. Kołbaskowo, powiat policki.

Teren inwestycji przebiega przez tereny byłego gospodarstwa ogrodniczego, w skład którego wchodziły obiekty kubaturowe o przeznaczeniu handlowym, produkcyjnym i usługowym, a także zespoły szklarni ogrodniczych.

Przez teren szklarni przebiega sieć dróg stanowiących połączenia poszczególnych obiektów oraz droga główna stanowiąca połączenie drogi krajowej nr 13 w rejonie skrzyżowania do m. Rajkowo oraz z ul. Floriana Krygiera ( dawniej Autostrada Poznańska). Wzdłuż głównej drogi przebiega fragment ciągu pieszego o dł. ok 70m, wykonany z płyt chodnikowych będących w złym stanie technicznym. Większość obiektów kubaturowych posiada utwardzone dojazdy, a niektóre z nich wyznaczone miejsca postojowe. Główny ciąg drogowy przebiegający przez teren szklarni posiada nawierzchnię bitumiczną, jednowarstwową ułożoną na płytach drogowych, betonowych fragmentami na podbudowie betonowej. Szerokość istniejącej nawierzchni wynosi 6.0m.

Projektowana droga obejmuje:

- a) drogę główną - od skrzyżowania z drogą krajową nr 13 do skrzyżowania z ul. Floriana Krygiera o długości ok. 1,12 km. Szerokość projektowanej nawierzchni wynosi 6.0m z jednostronnym ciągiem pieszym o szerokości 2.0m.
- b) drogę technologiczną w rejonie zbiornika retencyjnego – w km 0+976,43 o długości 91,4 m. Szerokość projektowanej nawierzchni 5.0 m.

W zakres inwestycji wchodzi:

- przebudowa drogi wraz z chodnikami na dł. ok 1,12 km
- budowa drogi technologicznej o dł. 0,09 km;
- odtworzenie istniejących oraz budowa nowych zjazdów do budynków usługowych, produkcyjnych i handlowych,
- zapewnienie prawidłowego odwodnienia drogi poprzez budowę kanalizacji deszczowej wraz ze zbiornikiem retencyjnym;
- budowa przepustu kablowego dla sieci telekomunikacyjnej i oświetlenia ulicznego;
- likwidacja kolizji z uzbrojeniem podziemnym;
- wykonanie oznakowania poziomego;

- wykonanie oznakowania pionowego;
- wycinka drzew i krzewów kolidujących z przebudowywaną drogą i zbiornikiem retencyjnym;
- cięcia pielęgnacyjne istniejącej zieleni;

Parametry przebudowywanej drogi:

- klasa drogi L, szerokość nawierzchni 6.0m obramowana dwustronnym krawężnikiem drogowym;
- szerokość w liniach rozgraniczających 15m;
- kategoria ruchu: KR3;
- długość przebudowywanego odcinka: 1,112 km;
- chodnik jednostronny szer. 2.0m;

Powierzchnia terenu pod wykonanie drogi wraz z infrastrukturą towarzyszącą wynosi ok. 19 500,00 m<sup>2</sup>. Obecnie teren wykorzystywany jest jako ciąg komunikacyjny stanowiący obsługę znajdujących się tam obiektów kubaturowych, wraz z połączeniem do drogi krajowej nr 13 i ul. Floriana Krygiera.

W obrębie drogi umieszczona jest infrastruktura podziemna tj. kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa, ciepłociąg, instalacja telekomunikacyjna i elektryczna oraz fragmenty oświetlenia ulicznego.

W związku z planowaną inwestycją sposób zagospodarowania i wykorzystania terenu nie ulegnie zmianie, poza budową zbiornika retencyjnego.

Na terenie objętym Inwestycją występują drzewa i krzewy jako zieleń wprowadzona oraz samosiewy. Zieleń komponowana występuje głównie na terenach przyległych do drogi posesji, często za ogrodzeniami. Samosiew drzew i krzewów występuje głównie na liniach granicznych i nieużytkach.

Drzewa i krzewy są w dobrym stanie zdrowotnym. Zklasyfikowane zostały drzewa i krzewy do usunięcia ze względu na kolizje, zbliżenia do rozwiązania projektowanego, a także ze względu na przesłonięcia w trójkącie widoczności. Część roślin zostanie podcięta do skrajni ciągu pieszego i jezdni ulicy.

Podczas realizacji i eksploatacji analizowanego zadania inwestycyjnego przewiduje się:

- stosowanie substancji o małym potencjale zagrożeń,
- efektywne wytwarzanie oraz wykorzystanie energii,
- zapewnienie racjonalnego zużycia wody, materiałów,
- przyjęcie takich rozwiązań technicznych i technologicznych oraz organizacyjnych, które zapewnia zachowanie standardów jakości środowiska,
- wykorzystanie i zastosowanie rozwiązań uwzględniających postęp naukowo – techniczny.

Wykopy w miejscach przebiegu uzbrojenia podziemnego będą wykonywane ręcznie ze szczególną starannością.



W przypadku uszkodzenia sieci uzbrojenia podziemnego natychmiast zostaną powiadomieni jej Właściciele i w sposób bezpieczny dla środowiska awarie będą zabezpieczane.

Projekt przewiduje odprowadzenie wód opadowych z terenów nowo projektowanej drogi gminnej i działek sąsiadujących oraz docelowo z obszaru osiedli mieszkaniowych zlokalizowanych po drugiej stronie drogi krajowej nr 13 w Warzymicach. Odwodnienie jezdni i chodników następowało będzie poprzez spływ wód opadowych bezpośrednio do wpustów deszczowych do projektowanej kanalizacji deszczowej. Wody opadowe odprowadzane będą po podczyszczeniu w osadniku i separatorze do projektowanego pośredniego zbiornika retencyjnego o pojemności całkowitej 2380 m<sup>3</sup>, który zlokalizowany jest pomiędzy projektowaną drogą, a istniejącym kanałem deszczowym Ø1,0m. Kanał ten będzie odbiornikiem wód retencyjnych w zbiorniku. Odpływ wód ze zbiornika ustalona jest na poziomie  $Q=150\text{dm}^3/\text{s}$ .

Wokół zbiornika zaprojektowano kanał obiegowy Ø 0,40m, który wykorzystywany będzie w czasie prac konserwacyjno – remontowych w zbiorniku.

Zaprojektowana została przebudowa istniejącej sieci wodociągowej kolidującej z projektowanym układem drogowym uzbrojeniem podziemnym. W zakres opracowania wchodzi przebudowa wodociągów o średnicy Ø110-250 mm łącznej długości  $L = 1258\text{m}$ .

Na terenie objętym opracowaniem występuje oświetlenie uliczne rozmieszczone w sposób przypadkowy, nie zapewniający właściwego oświetlenia powierzchni jezdni. Ponadto oprawy świetlne skierowane są w różnych kierunkach, a słupy oświetleniowe służą jako element wsporczy kabli elektrycznych niewiadomego sposobu ich wykorzystania.

W ramach przebudowy drogi zakłada się likwidację kolidujących elementów oświetlenia drogowego oraz budowę przepustu kablowego pod przyszłe oświetlenie uliczne, które realizowane będzie w kolejnym etapie.

Projekt zakłada również likwidację kolizji z urządzeniami elektroenergetycznymi w rejonie projektowanego zbiornika retencyjnego. Istniejące kable elektroenergetyczne zostaną przełożone poza obręb zbiornika. Przejścia kabli energetycznych pod jezdniami zostaną zabezpieczone rurami dwudzielnymi grubościennymi.

Projekt planowanej inwestycji przewiduje przestawienie wszystkich ogrodzeń kolidujących z zamierzeniem projektowym, oraz ich odtworzenie. Istniejące ogrodzenia nie pokrywają się nowym przebiegiem granic ewidencyjnych (działki nowo przydzielone pod inwestycję) i należy je przestawić.

Prace rozbiórkowe i budowlane będą prowadzone przy użyciu koparek i spycharek, samochodów transportowych do przewożenia materiałów budowlanych, a także zagęszczarek ręcznych spalinowych;

Ww. prace prowadzone będą w sposób zapewniający utrzymanie terenu budowy i wykopów bez wody stojącej, a także jak najmniejsze uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innej wynikającej z hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania.

Do analizy porównawczej dotyczącej wybranego przedsięwzięcia i technologii, analizowano i wzięto pod uwagę następujące warianty:

- Wariant I – oznacza brak realizacji przedsięwzięcia, czyli w konsekwencji pozostawienie istniejącego stanu zagospodarowania terenu, co jest rozwiązaniem najmniej korzystnym z punktu widzenia społecznego i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Brak realizacji oznacza również problemy związane z poruszaniem się pojazdów samochodowych po mocno zdegradowanej nawierzchni pozbawionej elementów systemowego odwodnienia.
- Wariant II – realizacja inwestycji przyczyni się do:
  - a) poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego i zwiększenia płynności ruchu z uwagi na usunięcie zniszczonej, popękanej z widocznymi miejscami lokalnych napraw, posiadającej liczne wysadziny i ubytki nawierzchni;
  - b) przebudowy zdewastowanej drogi stanowiącej dojazd do wszystkich obiektów budowlanych przyległych do drogi wraz z umożliwieniem korzystania z parkingów i miejsc postojowych;
  - c) podniesienie poziomu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego na projektowanym odcinku drogi;
  - d) wybudowana droga będzie stanowiła część szerszego systemu komunikacji samochodowej, stanowiącej możliwość objazdu mocno obciążonych ruchem samochodowym skrzyżowań na drodze krajowej nr 13 i ul. Floriana Krygiera;
  - e) uporządkowania infrastruktury podziemnej poprzez wybudowanie kanalizacji deszczowej wraz z odprowadzaniem wód do zbiornika retencyjnego, budowę sieci wodociągowej oraz wytyczenie kanału technologicznego pod przyszłościową budowę kanalizacji sanitarnej, a także budowę kanałów dla instalacji elektrycznej i telekomunikacyjnej;
  - f) poprawę wizerunku Gminy Kołbaskowo jako promującej nowoczesne rozwiązania komunikacyjne zachęcające do inwestowania na terenach
  - g) gminy;
  - h) wzrost zainteresowania inwestycjami w infrastrukturę handlowo – usługowo – produkcyjną na terenie gminy Kołbaskowo.

Realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie wiązała się z koniecznością wykorzystywania zasobów wód powierzchniowych ani podziemnych, jak również surowców mineralnych. Woda będzie używana w trakcie budowy w niewielkich ilościach ewentualnie jako składnik mieszanek betonowych.

Na etapie realizacji będą wykorzystywane jedynie typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć materiały, surowce oraz paliwa, takie jak beton, mieszanka mineralno – asfaltowa, kruszywo naturalne, piasek, cement, fabrykanty żelbetowe lub betonowe, rury kable i kształtki.

Prace związane z realizacją przedsięwzięcia uwzględniać będą lokalne uwarunkowania przyrodnicze, gruntowo – wodne, istniejącą infrastrukturę i zagospodarowanie przestrzenne.

W celu bezpiecznej dla środowiska realizacji przedsięwzięcia spełnione będą musiały być następujące warunki:

- w fazie realizacji inwestycji należy zwrócić szczególną uwagę na istniejącą szatę roślinności w obrębie terenu inwestycji,
- przy prowadzeniu prac budowlanych przekształcenie i wykorzystanie elementów przyrodniczych musi odbywać się wyłącznie w takim zakresie, w jakim jest to konieczne w związku z realizacją inwestycji,
- dopuszczone do pracy mogą być tylko sprawne sprzęty budowlane,
- należy unikać uciążliwości dla osób lub własności społecznej i innej, wynikającej ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie jego sposobu działania;
- należy zachować reżim technologiczny w czasie realizacji inwestycji,
- należy przestrzegać ochrony drzew, krzewów i trawników na placach budowy,
- należy przywrócić poprzedni stan użytkowania środowiska po zakończeniu prac budowlanych,
- należy podejmować wszelkie uzasadnione kroki mające na celu stosowanie się do przepisów i norm w zakresie ochrony środowiska.

W trakcie budowy przedsięwzięcia wystąpią okresowe oddziaływania spowodowane pracą maszyn budowlanych i pojazdów transportowych. Będzie to zjawisko krótkotrwałe.

W fazie realizacji należy liczyć się z występowaniem oddziaływań takich jak zwiększona emisja zanieczyszczeń gazowych, zawartych w spalinach maszyn i pojazdów pracujących na budowie, a także zwiększona ilość pyłów, związana z transportem i wykorzystaniem na budowie materiałów sypkich oraz ruchem pojazdów po terenie budowy. Takiego typu uciążliwości są typowe dla okresu budowy, które znikną wraz zakończeniem prac inwestycyjnych.

